

Conventions, méthodes et pratiques comptables

Table des matières

1	Conventions, méthodes et pratiques comptables reconnues par la Régie.....	6
2	Ajouts et modifications aux conventions, méthodes et pratiques comptables existantes.....	8
2.1	PCGR des États-Unis.....	8
2.2	Pratiques comptables réglementaires	9
2.2.1	Remplacement des disjoncteurs de modèle PK	9
2.2.2	Mécanisme réglementaire advenant le cas où le test de la durée de vie moyenne pondérée de l'ensemble des immobilisations excéderait 50 ans	11
Tableau 1	Conventions, méthodes et pratiques comptables reconnues par la Régie	6

1 Depuis le 1^{er} janvier 2015, Hydro-Québec dresse ses états financiers à vocation générale
2 selon les principes comptables généralement reconnus des États-Unis (« PCGR des
3 États-Unis »).

4 Depuis le 1^{er} janvier 2012, les données financières utilisées pour l'établissement des tarifs
5 étaient basées sur les normes internationales d'information financière (« IFRS »), tel que l'a
6 reconnu la Régie dans ses décisions D-2012-021¹ et D-2014-035², ainsi que selon les
7 pratiques comptables reconnues par la Régie.

8 Dans sa décision D-2015-189³ du 23 novembre 2015, la Régie a approuvé pour le
9 Transporteur et le Distributeur, le basculement aux PCGR des États-Unis et a autorisé
10 l'application de l'ensemble des modifications de méthodes comptables approuvées par cette
11 décision à compter du 10 juillet 2015 aux fins de l'établissement des tarifs, à l'exception des
12 impacts associés à la révision des durées de vie utile des immobilisations corporelles et aux
13 obligations liées à la mise hors service d'immobilisations calculés à compter du 1^{er} juillet
14 2015, conformément à la décision D-2016-003⁴.

15 Conséquemment, les principales conventions comptables qu'utilise le Transporteur dans
16 l'établissement du présent dossier sont les suivantes :

- 17 • Pour l'année historique 2015, les conventions comptables reposent sur les IFRS telles
18 que reconnues par la Régie dans sa décision D-2015-017⁵, appliquées aux fins
19 réglementaires jusqu'au 9 juillet 2015. À compter du 10 juillet 2015, les conventions
20 comptables sont celles reconnues par la Régie dans sa décision D-2016-029⁶ et
21 reposent sur les PCGR des États-Unis ;
- 22 • Pour l'année de base 2016 et l'année témoin 2017, les conventions comptables
23 servant à l'établissement des revenus requis du Transporteur sont celles reconnues
24 par la Régie dans sa décision D-2016-029 et reposent sur les PCGR des États-Unis.

¹ Dossier R-3768-2011 (Demande du Transporteur et du Distributeur visant les modifications de méthodes comptables découlant du passage aux normes internationales d'information financière (« IFRS »)).

² Dossier R-3823-2012 (Demande tarifaire du Transporteur pour 2013 et 2014), Décision D-2014-035, paragraphe 160.

³ Dossier R-3927-2015 (Demande du Transporteur et du Distributeur relative aux modifications de méthodes comptables découlant du passage aux principes comptables généralement reconnus des États-Unis (US GAAP)), Décision D-2015-189, paragraphes 30 et 222.

⁴ Dossier R-3927-2015 (Demande du Transporteur et du Distributeur relative aux modifications de méthodes comptables découlant du passage aux principes comptables généralement reconnus des États-Unis (US GAAP)), Décision D-2016-003, paragraphe 12.

⁵ Dossier R-3903-2014 (Demande tarifaire 2015 du Transporteur), Décision D-2015-017, paragraphe 138.

⁶ Dossier R-3934-2015 (Demande tarifaire 2016 du Transporteur), Décision D-2016-029, paragraphes 79 et 81.

1 Conventions, méthodes et pratiques comptables reconnues par la Régie

**Tableau 1
Conventions, méthodes et pratiques comptables reconnues par la Régie**

Sujets	Décisions
Immobilisations	D-2002-95 D-2009-015
Actifs incorporels	D-2009-015
Amortissement	D-2010-020 D-2015-189
Contrat de location – comment déterminer si un accord est assorti d'un contrat de location	D-2007-08
Contributions visées par l'appendice J des Tarifs et conditions	D-2003-12 D-2003-214
Contributions reçues pour des projets de déplacement ou de modification de certains actifs du réseau de transport	D-2006-76 D-2006-76R
Programme global de sécurisation du réseau de transport	D-2004-175
Projets majeurs abandonnés ou reportés	D-2002-95
Compensation gouvernementale relative au verglas de 1998	D-2002-95
Matériaux, combustible et fournitures	D-2009-015
Dépréciation d'actifs à long terme	D-2005-50
Sortie d'actif à long terme et abandon d'activités	D-2005-50
Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations	D-2005-50 D-2015-189
Instruments financiers et relations de couvertures	D-2008-019
Risque de crédit et juste valeur des actifs financiers et des passifs financiers	D-2010-032
Compte d'écart des revenus des services de transport de point à point	D-2007-08 D-2008-019
Coûts nets liés aux sorties d'immobilisations corporelles et d'actifs incorporels	D-2009-015 D-2010-032
Coûts de remise en état de sites associés à un actif remplacé	D-2011-039
Compte de frais reportés - coûts de mises en service de projets non autorisés	D-2011-039 D-2012-059 D-2014-035

Sujets	Décisions
Compte d'écarts - coût de retraite	D-2011-039 D-2011-113 D-2012-059
IFRS (reconnus du 1 ^{er} janvier 2012 au 9 juillet 2015)	D-2012-021 D-2012-059 D-2014-035 D-2015-017
PCGR des États-Unis (reconnus à compter du 10 juillet 2015) et compte de frais reportés associé	D-2015-189 D-2016-003 D-2016-029
Compte d'écart - écarts de rendement	D-2014-034
Charge de désactualisation	D-2015-189
Compte d'écart - pénalités liées aux services complémentaires (pénalités liées aux écarts de réception et celles liées à l'exploitation selon l'article 3 des <i>Tarifs et conditions</i>)	D-2009-015 D-2012-010 D-2014-035
Compte de frais reportés – implantation et application des normes CIP v5	D-2015-133
Rémunération des comptes d'écarts et de report	D-2016-029
Compte de frais reportés – disjoncteurs PK prioritaires	D-2016-077

2 Ajouts et modifications aux conventions, méthodes et pratiques comptables existantes

1 Le Transporteur a appliqué au présent dossier les ajouts ou modifications proposés dans
2 cette section.

2.1 PCGR des États-Unis

3 Pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2017, des modifications apportées à
4 trois normes entreront en vigueur.

- 5 • ASC 205, *Presentation of Financial Statements*, (Présentation des états financiers) ;
- 6 • ASC 323, *Investments – Equity Method and Joint Ventures*, (Placements à la valeur de
7 consolidation ;
- 8 • ASC 815, *Derivatives and Hedging*, (Instruments dérivés et couvertures).

9 Une analyse détaillée de chacune de ces normes a permis de conclure que ces
10 modifications n'auront aucun impact pour le Transporteur.

2.2 Pratiques comptables réglementaires

2.2.1 Remplacement des disjoncteurs de modèle PK

1 Contexte

2 Dans le cadre du dossier R-3968-2016, le Transporteur a exposé la nécessité de remplacer,
3 sans délai, l'ensemble des disjoncteurs de modèle PK à air comprimé sur son réseau par
4 des disjoncteurs isolés au SF₆.

5 La demande du Transporteur a été présentée comme suit :

- 6 • Demande d'autorisation prioritaire pour le remplacement d'urgence en 2016 d'un lot de
7 disjoncteurs de modèle PK (ci-après « *Disjoncteurs PK prioritaires* ») ;
- 8 • Demande d'autorisation complète pour le remplacement de l'ensemble des disjoncteurs
9 de modèle PK soit, les disjoncteurs visés par la demande d'autorisation prioritaire et le
10 remplacement des disjoncteurs restants (ci-après « *Disjoncteurs PK résiduels* »).

2.2.1.1 Pratique existante – Disjoncteurs PK prioritaires

11 La demande d'autorisation du Transporteur a donné lieu à la décision D-2016-077 en vertu
12 de laquelle la Régie a autorisé la création, à compter de la date du dépôt de la demande
13 initiale du Transporteur le 11 avril 2016, d'un compte de frais reportés (« CFR ») (ci-après :
14 « *CFR – Disjoncteurs PK prioritaires* »), hors base de tarification et portant intérêts, pour y
15 comptabiliser les frais qui n'ont fait l'objet d'aucune inclusion dans les revenus requis du
16 Transporteur pour l'année 2016. Ces frais sont décrits comme suit au paragraphe 40 de
17 cette décision :

18 « Travaux urgents⁷

- 19 • la charge d'amortissement liée au retrait d'actifs découlant du remplacement des
20 disjoncteurs PK et à la réduction des durées de vie utile ;
- 21 • la charge d'amortissement liée aux nouveaux disjoncteurs SF₆ ;
- 22 • le rendement découlant de l'ajout, à la base de tarification du Transporteur, des
23 nouveaux disjoncteurs à compter de leur mise en service, au taux applicable
24 conformément aux décisions de la Régie ;

25
26 Remplacement des disjoncteurs résiduels et actifs connexes

- 27 • la charge d'amortissement liée à la réduction des durées de vie utile, nette de la
28 réduction du rendement découlant de cette réduction des durées de vie utile ».

⁷ Les « travaux urgents » correspondent aux disjoncteurs PK prioritaires dans la présente pièce, retirés en 2016, alors que le « remplacement des disjoncteurs PK résiduels et actifs connexes » correspond aux disjoncteurs PK résiduels et actifs connexes dans la présente pièce, qui seront retirés en 2017 et 2018.

1 Au cours du déroulement du dossier R-3968-2016, le Transporteur a précisé que les frais et
2 charges réels seraient comptabilisés à ce compte et que les modalités de disposition y
3 afférentes seraient proposées dans le cadre de sa demande tarifaire 2017. Outre la
4 demande de la nouvelle pratique comptable règlementaire traitée à la section suivante, le
5 Transporteur donne suite à cet engagement.

6 **Impact sur les revenus requis de l'année 2017**

7 L'impact sur les revenus requis de l'année 2017 relatif au CFR – Disjoncteurs PK prioritaires
8 est de 24,6 M\$, comme présenté dans le tableau 9 de la pièce HQT-6, Document 1.

2.2.1.2 **Pratique demandée – Disjoncteurs résiduels**

9 Comme mentionné à la section 7.1 de la pièce HQT-7, Document 1, le Transporteur a revu
10 à la baisse la durée de vie utile de l'ensemble des disjoncteurs PK et des actifs connexes en
11 fonction des normes comptables en vigueur. Cette réduction de la durée de vie utile et les
12 retraits des disjoncteurs résiduels et des actifs connexes en 2017 entraînent une charge
13 d'amortissement circonstancielle significative de 64,0 M\$ pour l'année témoin 2017. Cette
14 charge inhabituelle est toutefois réduite par l'impact afférent d'une diminution de 2,8 M\$ du
15 rendement sur la base de tarification telle que présentée au tableau 9 de la section 10 de la
16 pièce HQT-6, Document 1.

17 La nouvelle pratique comptable règlementaire demandée consiste à créer un CFR
18 (*ci-après* : « CFR – Disjoncteurs PK résiduels »), hors base de tarification et portant intérêts,
19 pour y comptabiliser la charge d'amortissement réelle liée au retrait, en 2017, des
20 disjoncteurs de modèle PK résiduels et des actifs connexes et à la réduction de la durée de
21 vie utile décrite à la section 7.1 de la pièce HQT-7, Document 1, nette de la réduction du
22 rendement liée à cette réduction.

23 **Impact sur les revenus requis de l'année 2017**

24 L'impact sur les revenus requis de l'année 2017 relatif au CFR – Disjoncteurs PK résiduels
25 est de 30,6 M\$, comme présenté dans le tableau 10 de la pièce HQT-6, Document 1.

2.2.1.3 **Modalités de disposition communes demandées**

26 Une disposition entière du CFR – Disjoncteurs PK prioritaires en 2017 jumelée aux impacts
27 associés au CFR – Disjoncteurs PK résiduels proposé entraînent, sans autres modalités de
28 dispositions particulières, une pression à la hausse sur les revenus requis de l'année témoin
29 2017 de 110,2 M\$.

30 S'il avait été possible pour le Transporteur d'inclure les impacts sur les revenus requis du
31 remplacement des disjoncteurs prioritaires dans sa demande tarifaire 2016, les impacts
32 totaux sur les revenus requis liés au remplacement de l'ensemble des disjoncteurs de

1 modèle PK auraient été répartis sur deux ans avec des effets anticipés de 49 M\$ et 61,2 M\$
2 en 2016 et 2017 respectivement.

3 La stratégie envisagée par le Transporteur consiste à conserver les résultats d'une
4 répartition sur deux ans, soit la durée du projet, ce qui donnerait lieu, dans les faits, à un
5 décalage d'un an des impacts sur les revenus requis. Pour ce faire, le Transporteur
6 demande à la Régie d'autoriser une disposition sur deux ans des montants qui seront
7 comptabilisés, sur la base des données réelles, au CFR – Disjoncteurs PK prioritaires et au
8 CFR – Disjoncteurs PK résiduels. Si autorisées, ces modalités permettront de répartir les
9 impacts sur les revenus requis sur deux ans avec des effets anticipés de 55,2 M\$ et de
10 55,8 M\$ en 2017 et 2018 respectivement pour un grand total de 111,0 M\$ incluant les
11 intérêts.

12 Les impacts des modalités de disposition demandées pour les deux CFR ont été reflétés
13 dans la présente demande tarifaire en fonction des données projetées. Ces données seront
14 ajustées selon les données réelles au 31 décembre des années 2016 et 2017,
15 respectivement pour chacun des deux CFR visés, lors de la mise à jour des données
16 afférentes aux revenus requis à la suite des décisions préliminaires ayant trait à la présente
17 demande tarifaire et à la demande tarifaire suivante, selon les mêmes modalités de
18 disposition que celles prévalant pour le CFR visant les projets non autorisés.

2.2.2 Mécanisme réglementaire advenant le cas où le test de la durée de vie moyenne pondérée de l'ensemble des immobilisations excèderait 50 ans

19 Contexte

20 Dans la décision D-2015-189 rendue par la Régie dans le dossier R-3927-2015⁸, celle-ci
21 demande au Transporteur de déposer, dans le présent dossier tarifaire, une proposition de
22 mécanisme réglementaire qui serait applicable advenant le cas où le test de la durée de vie
23 utile moyenne pondérée de l'ensemble des immobilisations (incluant ou excluant les actifs
24 incorporels) excèderait 50 ans. Avec égard pour la Régie, bien que le Transporteur estime
25 opportun de définir le mécanisme réglementaire qui serait applicable dans une telle
26 éventualité, il estime néanmoins prématuré l'établissement d'un tel mécanisme dès le
27 présent dossier tarifaire. En effet, une simulation des mises en service prévues sur un
28 horizon de 10 ans démontre que la durée de vie moyenne pondérée de l'ensemble des
29 immobilisations du Transporteur n'excèdera pas 45 ans sur cet horizon. Conséquemment,
30 le Transporteur demande respectueusement à la Régie de reporter le dépôt d'une
31 proposition de mécanisme réglementaire dans le cadre d'un prochain dossier tarifaire, au
32 moment où la durée de vie moyenne pondérée de l'ensemble des immobilisations atteindra
33 un seuil se rapprochant de 50 ans.

⁸ Demande relative à la modification de méthodes comptables découlant du passage aux principes comptables généralement reconnus des États-Unis (US GAAP).