

Version caviardée

## **Conditions d'un contrat de service de transport d'électricité avec RTA**

Preuve du Transporteur sur les aspects tarifaires



## Table des matières

<b>1</b>	<b>Introduction</b> .....	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Aspects financiers du contrat de service de transport du transporteur auxiliaire</b> .....	<b>2</b>
2.1	<b>Principes réglementaires et méthodes comptables</b> .....	2
2.2	<b>Rendement sur la base de tarification</b> .....	2
2.2.1	Précisions et mises au point.....	2
2.2.2	Structure du capital .....	4
2.2.3	Taux de rendement des capitaux propres .....	4
2.2.4	Coût de dette.....	6
2.2.5	Calcul du coût moyen pondéré du capital .....	7
2.2.6	Impôt sur le rendement des capitaux propres .....	7
2.3	<b>Base de tarification</b> .....	8
2.3.1	Immobilisations .....	8
2.4	<b>Charges d'exploitation</b> .....	10
2.4.1	Coûts d'opération .....	10
2.4.1.1	Main-d'œuvre.....	11
2.4.1.2	Dépenses non courantes (DNC OPEX) – projet entretien .....	11
2.4.1.3	Autres coûts fixes.....	12
2.4.1.4	Services centraux et direction.....	12
<b>3</b>	<b>Revenus requis du service de transport</b> .....	<b>12</b>
<b>4</b>	<b>Besoins de transport</b> .....	<b>13</b>
4.1	<b>Besoins de transport du Transporteur</b> .....	13
4.2	<b>Besoins de transport de RTA</b> .....	13
<b>5</b>	<b>Tarifs de RTA</b> .....	<b>13</b>
5.1	<b>Tarif des services complémentaires</b> .....	13
5.2	<b>Tarif du service de transport</b> .....	14
<b>6</b>	<b>Conclusion</b> .....	<b>16</b>

### Liste des tableaux

Tableau 1	Valeur des bêtas historiques de RTA et de l'industrie des métaux et des mines
Tableau 2	Valeurs retenues par la Régie dans la décision D-2014-034 pour chacun des paramètres
Tableau 3	Rendement total avant impôt aux fins du calcul des revenus requis de RTA pour 2016 à 2020 comme proposé par le Transporteur
Tableau 4	Valeur nette comptable pour la base de tarification
Tableau 5	Coûts d'opération avec inflation
Tableau 6	Tarif des services complémentaires de RTA proposé par le Transporteur
Tableau 7	Tarif du service de transport de RTA proposé par le Transporteur
Annexe 1	Suivi des modifications

## **1 Introduction**

1 Le présent document du Transporteur présente une mise à jour de la description des revenus  
2 requis, des besoins de transport et des tarifs de Rio Tinto Alcan inc. (« RTA »)<sup>1</sup>.

## **2 Aspects financiers du contrat de service de transport du transporteur auxiliaire**

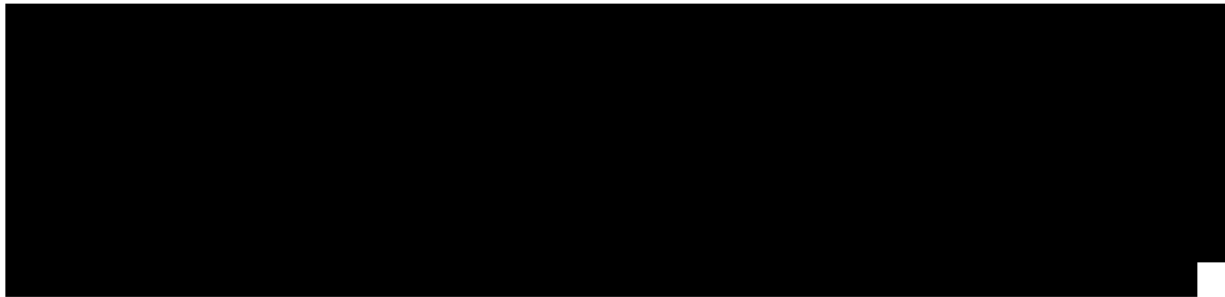
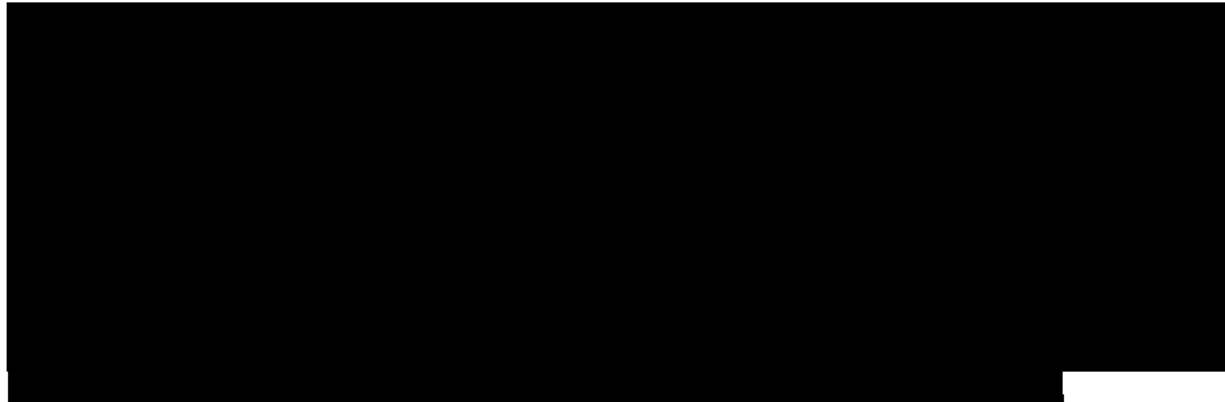
### **3 2.1 Principes réglementaires et méthodes comptables**

4 Le Transporteur note que RTA ne tient pas de comptabilité séparée pour ses activités de  
5 transport. Selon le Transporteur, l'analyse des informations financières soumises par RTA doit  
6 se faire avec prudence pour ne pas mener à l'acceptation de montants qui ne sont pas  
7 supportés par la preuve aux fins des activités de transport.

### **2.2 Rendement sur la base de tarification**

#### **2.2.1 Précisions et mises au point**

8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24



25 RTA affirme également que de facto sa situation n'a pas changé de façon matérielle depuis  
26 l'entente conclue par les Parties pour le Contrat approuvé.

---

<sup>1</sup> La mise à jour des données par le Transporteur ne tient pas compte de la mise à jour par RTA de ses données 2018 à 2020 puisqu'il est prévu dans la décision D-2019-051 que ces données soient déposées le 31 mai 2019, concurremment au dépôt de la présente pièce. Au besoin, le Transporteur souhaiterait pouvoir apporter des commentaires à ce sujet par la suite, ou réviser la présente pièce.

1 RTA mentionne toujours dans cette réponse qu'il maintient le CMPC après impôt utilisé aux  
2 fins du Contrat approuvé pour les années 2016 à 2018 et que cette approche est cohérente  
3 avec celles prises par les régulateurs canadiens, dont la Régie, pour la détermination du  
4 rendement raisonnable de l'entreprise, ainsi d'ailleurs qu'à la position du Transporteur dans sa  
5 demande tarifaire 2018<sup>2</sup>.

6 Le Transporteur considère important de préciser que l'approche de maintien des régulateurs  
7 canadiens ne concerne que la détermination d'un taux de rendement des capitaux propres et  
8 non le coût moyen pondéré du capital qui comprend également le coût de la dette qui lui, est  
9 fixé annuellement.

10 [REDACTED]  
11 [REDACTED]  
12 [REDACTED]

13 [REDACTED]

14 [REDACTED]

15 Le Transporteur est d'avis que la formule précédente fournie par RTA n'est pas appropriée  
16 pour calculer un CMPC après impôt devant être appliqué sur la base de tarification et devrait  
17 plutôt être comme suit :

18 [REDACTED]

19 L'économie d'impôt résultant du levier financier est captée dans le calcul de la provision  
20 d'impôt. En effet, le montant total du rendement sur la base de tarification, qui sert aux fins du  
21 calcul des revenus requis servant à la fixation du tarif des services de transport de RTA pour  
22 une année donnée, est calculé à l'aide du CMPC avant impôt, c'est-à-dire le taux qui inclut la  
23 provision pour l'impôt sur le rendement des capitaux propres.

24 Pour ce faire, on additionne le CMPC après impôt avec le montant d'impôt. Ce montant d'impôt  
25 se calcule selon la formule suivante :

26 [REDACTED]

---

<sup>2</sup> Dossier R-4012-2017, Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport pour l'année 2018.

### **2.2.2 Structure du capital**

1 Le cadre d'analyse utilisé par le Transporteur est de considérer RTA, en tant que transporteur  
2 auxiliaire, comme une entité autonome et dont la structure de capital est établie sur une base  
3 présumée par rapport à la société mère Rio Tinto, à l'instar de sa situation par rapport à Hydro-  
4 Québec. Le Transporteur estime que le niveau de risque d'affaires de RTA est significativement  
5 inférieur à celui d'une entreprise œuvrant dans l'industrie des métaux et des mines, bien que  
6 légèrement supérieur aux autres transporteurs d'électricité canadiens comparables au  
7 Transporteur, étant donné que RTA n'a formellement que deux clients (le Transporteur et les  
8 charges de RTA), [REDACTED]

9 [REDACTED]  
10 [REDACTED]

11 Sur la base de la preuve de RTA que son niveau de risque est resté inchangé depuis le Contrat  
12 approuvé, le Transporteur estime raisonnable de maintenir le taux de capitalisation présumé  
13 de [REDACTED] pour RTA, considérant que ce taux se situe dans le haut de la fourchette [REDACTED]  
14 des autres transporteurs d'électricité canadiens comparables au Transporteur.

### **2.2.3 Taux de rendement des capitaux propres**

15 En l'absence d'une évaluation produite par RTA et dans le but d'évaluer quel serait le TRCP  
16 qui devrait être accordé à RTA en respect des normes de rendement raisonnable et de la  
17 pratique réglementaire appliquée devant la Régie, le Transporteur a procédé à une évaluation  
18 sommaire du caractère raisonnable du taux de rendement des capitaux propres de [REDACTED]  
19 compte tenu des ressources importantes et de l'expertise spécialisée qu'une étude approfondie  
20 sur le TRCP exigerait.

21 Sur la base d'un exercice effectué à partir des fourchettes de valeurs retenues pour les  
22 paramètres que la Régie a utilisés dans sa décision D-2014-034<sup>3</sup> portant sur le TRCP des  
23 divisions réglementées d'Hydro-Québec, le Transporteur a estimé une fourchette de TRCP  
24 calculés à partir de bêtas propres à Rio Tinto.

25 Le Transporteur a obtenu sur la plate-forme Bloomberg le bêta brut sur un horizon de cinq ans  
26 de Rio Tinto (coté sur trois bourses différentes) sur le S&P 500 pour chacune des années entre  
27 2015 et 2018. [REDACTED]

28 [REDACTED]  
29 [REDACTED]  
30 [REDACTED]  
31 [REDACTED]

---

<sup>3</sup> Décision D-2014-034, page 61, tableau 2.

**Tableau 1**  
**Valeur des bêtas historiques de RTA et de l'industrie des métaux et des mines**

- 1 De plus, le Transporteur n'a pas été en mesure de faire une évaluation du TRCP à l'aide du
- 2 modèle AFM en raison de l'absence de données de marché stables et d'un groupe adéquat
- 3 d'entreprises comparables. Le tableau suivant présente la fourchette des TRCP obtenus.

**Tableau 2**  
**Valeurs retenues par la Régie dans la décision D-2014-034**  
**pour chacun des paramètres**

		HQT D-2014-034
Taux sans risque		4,15% *
Prime risque du marché		5,75% *
Bêta		0,53 †
Frais d'émission		0,30% †
<b>Résultat produit par le MÉAF</b>		<b>7,50%</b>
Ajustement pour écarts de crédit		0,30% †
Ajustement pour autres modèles		0,40% *
<b>Taux de rendement des capitaux propres</b>		<b>8,20% †</b>

Notes :

\* Valeurs interprétées par le Transporteur qui se situent près des valeurs maximales des fourchettes, telles que préconisées par la Régie.

† Valeurs explicitement retenues par la Régie.

- 4 Considérant que les valeurs retenues par la Régie pour chacun des paramètres se situaient
- 5 près des valeurs maximales des fourchettes pour le taux sans risque et la prime de risque du
- 6 marché, que les frais d'émission et l'ajustement pour écarts de crédit ont été établis à 0,30 %
- 7 et que le Transporteur a estimé une [redacted] en plus de ne

1 retenir aucun ajustement pour d'autres modèles, [REDACTED]  
2 [REDACTED] découlant des paramètres de la Régie et [REDACTED]  
3 comme un exercice relatif au caractère raisonnable du TRCP.

4 Le Transporteur est ainsi d'avis que le TRCP de [REDACTED] proposé par RTA demeure  
5 raisonnable pour 2016 à 2020 pour les activités de transporteur auxiliaire de ce dernier,  
6 considérant les risques de marché au niveau mondial de Rio Tinto et du taux de capitalisation  
7 présumé de [REDACTED]

8 Enfin, la position du Transporteur rejoint l'approche de maintien des régulateurs canadiens,  
9 dans le contexte où les conditions économiques et financières du marché des capitaux ont peu  
10 évolué, étant donné qu'il fonde son jugement sur les mêmes valeurs de la décision D-2014-  
11 034 à la base de son TRCP de 8,20 % reconduit par la Régie depuis 2015.

#### **2.2.4 Coût de dette**

12 En ce qui a trait au coût de dette, le Transporteur a procédé à un exercice de contrôle de  
13 raisonabilité à partir des données des rapports annuels 2016, 2017 et 2018 de l'entreprise  
14 Rio Tinto, le Transporteur estime que le coût moyen des financements obligataires engagés  
15 pour 2016, 2017, 2018, 2019 et 2020 devrait être inférieur au coût de la dette de [REDACTED]  
16 proposé par RTA.

17 À partir des documents susmentionnés, le Transporteur constate dans un premier temps une  
18 baisse rapide du montant de la dette de Rio Tinto<sup>4</sup>. Le Transporteur a calculé le coût moyen  
19 de la dette de Rio Tinto pour les années 2016 à 2018 à partir de la note 22<sup>5</sup> des rapports  
20 annuels 2016 à 2018 dans lesquels sont énumérées les dettes en circulation en date du  
21 31 décembre des années 2015 à 2018. Le Transporteur a pris comme hypothèse que les listes  
22 en date du 31 décembre reflètent sommairement les dettes qui seraient en circulation durant  
23 l'année suivante. À titre d'exemple, la liste de la dette au 31 décembre 2015 est utilisée pour  
24 calculer le coût de dette présumée de 2016 [REDACTED]

25 [REDACTED]  
26 [REDACTED] afin d'utiliser la même méthodologie que lors du  
27 Contrat approuvé. Ainsi, selon cette méthode, le taux du coût de la dette est estimé à [REDACTED]  
28 pour 2016, [REDACTED] pour 2017, [REDACTED] pour 2018 et [REDACTED] pour 2019.

29 Pour 2019 et 2020, le Transporteur note que Rio Tinto ne prévoit aucune échéance de dette.  
30 Le Transporteur considère alors raisonnable que le coût de dette à utiliser pour 2020 soit de  
31 l'ordre de [REDACTED]. En résumé, le coût de dette de [REDACTED] proposé par RTA pour la période de  
32 2016 à 2020 est surévalué selon les estimations du Transporteur et en conséquence, il ne le  
33 considère pas raisonnable sur la base de son exercice.

---

<sup>4</sup> La dette de Rio Tinto est passée de 23,1 G\$US au 31 décembre 2015 à 12,7 G\$US au 31 décembre 2018.

<sup>5</sup> Rio Tinto plc, Rapport Annuel 2016, page 144. Rapport annuel 2017, page 148, Rapport annuel 2018, page 184.



**2.2.5 Calcul du coût moyen pondéré du capital**

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27

[Redacted content for section 2.2.5]

**2.2.6 Impôt sur le rendement des capitaux propres**

28 Les taux d'imposition combinés de 26,9 %, 26,8 % et 26,7 % utilisés par RTA dans sa preuve,  
29 respectivement pour les années 2016 à 2018, correspondent à la connaissance du  
30 Transporteur des taux d'imposition fédéral et provincial pour les sociétés que l'on retrouve

1 auprès de l'Agence du Revenu du Canada<sup>6</sup> et de Revenu Québec<sup>7</sup>. Pour 2019 et 2020, des  
2 taux respectivement de 26,6 % et 26,5 % sont utilisés par le Transporteur.

3 Si l'on utilise la formule présentée dans la section 2.2.1 pour le calcul de l'impôt et en  
4 considérant que le taux estimé par le Transporteur pour le CMPC après impôt de RTA est de  
5 [redacted] pour 2016, de [redacted] pour 2017, de [redacted] pour 2018 et [redacted] pour 2019 et 2020, il  
6 s'ensuit que les taux du CMPC avant impôt, calculés suivant, dans l'ordre, les taux d'imposition  
7 combinés de 26,9 %, 26,8 %, 26,7 %, 26,6 % et 26,5 % seront donc de [redacted]  
8 [redacted] respectivement, pour les années 2016 à 2020. Le tableau suivant résume la  
9 position du Transporteur :

**Tableau 3**  
**Rendement total avant impôt aux fins du calcul des revenus requis de RTA**  
**pour 2016 à 2020 comme proposé par le Transporteur**

Pour de plus amples informations en ce qui a trait aux revenus requis proposés par le Transporteur, voir le tableau 7.

### 2.3 Base de tarification

#### 2.3.1 Immobilisations

10 [redacted]  
11 [redacted]  
12 [redacted]  
13 [redacted]  
14 [redacted]  
15 [redacted]  
16 [redacted] Selon le

6 <https://www.canada.ca/fr/agence-revenu/services/impot/entreprises/sujets/societes/taux-impot-societes.html>

7 <https://www.revenuquebec.ca/fr/entreprises/impots/impot-des-societes/declaration-de-revenus-des-societes/calcul-de-limpot-sur-le-revenu-dune-societe/>

8 C-RTA-0012, [redacted]

1 Transporteur, la preuve ne permet pas de réconcilier ce dernier montant avec le montant de  
2 [REDACTED] ndiqué par RTA.

3 RTA indique aussi que les mises en service projetées sont de nature budgétaire. Cependant,  
4 les montants projetés ne sont supportés par aucun projet précis dans la preuve et ce, même  
5 si RTA affirme qu'en [REDACTED]

6 [REDACTED]  
7 [REDACTED]  
8 [REDACTED]<sup>9</sup>

9 À la lumière de ces explications, le Transporteur constate ce qui suit :

10 • En l'absence de preuve suffisante sur les mises en services réelles d'actifs de transport  
11 entre 2014 et 2017, le Transporteur n'est pas en mesure d'apprécier la teneur de la base  
12 de tarification actuelle et de déterminer avec certitude qu'elle est strictement constituée  
13 d'actifs qui peuvent être reconnus comme des actifs en transport.

14 • Puisque RTA ne tient pas une comptabilisation indépendante pour ses activités de  
15 transport, il s'avère complexe de départager les mises en service entre ses différentes  
16 activités. En effet, la répartition des coûts est plutôt effectuée en allouant les sommes  
17 des différents départements entre les fonctions de production, de transport et de  
18 distribution de la division Énergie Électrique. La preuve ne permet donc pas de conclure  
19 que la base de tarification proposée est composée strictement d'actifs de transport et  
20 qu'elle contient tous les actifs de transport de RTA.

21 • RTA indique<sup>10</sup> [REDACTED]  
22 [REDACTED]  
23 [REDACTED]  
24 [REDACTED]  
25 [REDACTED]  
26 [REDACTED]  
27 [REDACTED]  
28 [REDACTED]  
29 [REDACTED]

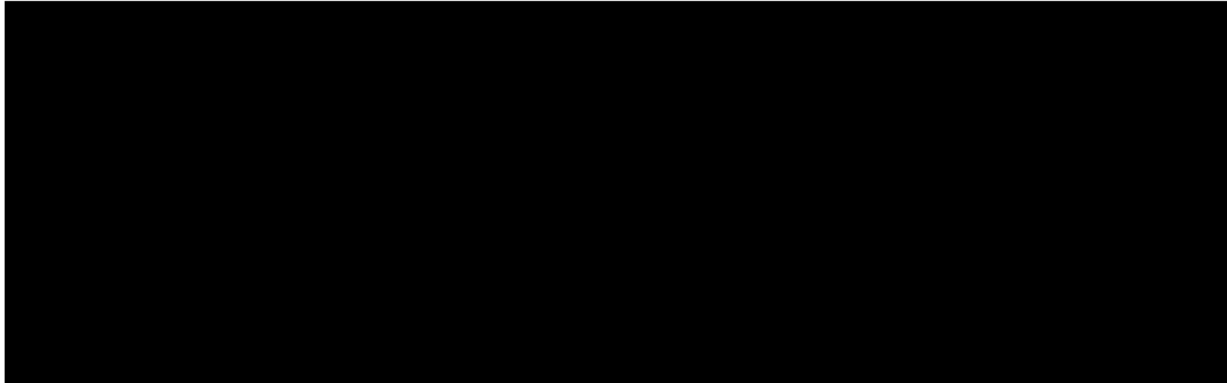
30 Le Transporteur souligne qu'en l'absence de projets spécifiques et dans le but d'obtenir un tarif  
31 juste et raisonnable, il serait prudent de conclure que le montant des additions à la base de  
32 tarification soit de [REDACTED] pour les années 2018 et 2020, soit la moyenne des montants  
33 réalisés en 2016 et 2017. La valeur nette comptable à inclure dans la base de tarification serait  
34 ainsi les montants indiqués dans le tableau 4.

---

<sup>9</sup> C-RTA-0029, [REDACTED]

<sup>10</sup> C-RTA-0012, [REDACTED]

**Tableau 4**  
**Valeur nette comptable pour la base de tarification**



## 2.4 Charges d'exploitation

### 2.4.1 Coûts d'opération

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8



9 La Régie demande au Transporteur, pour la détermination de ses tarifs, d'appliquer un taux  
10 d'efficacité paramétrique à ses coûts d'opération en plus d'un taux d'inflation. Il serait légitime  
11 d'appliquer une telle approche au montant de coûts d'opération inclus dans le revenu requis  
12 de RTA.

13 Une application du taux d'inflation<sup>12</sup> et du taux d'efficacité<sup>13</sup>, comme demandé par la Régie au  
14 Transporteur, sur les coûts d'opération 2012 au Contrat approuvé impliquerait un maintien des  
15 coûts d'opération de [redacted] pour chacune des années 2016 à 2020.

---

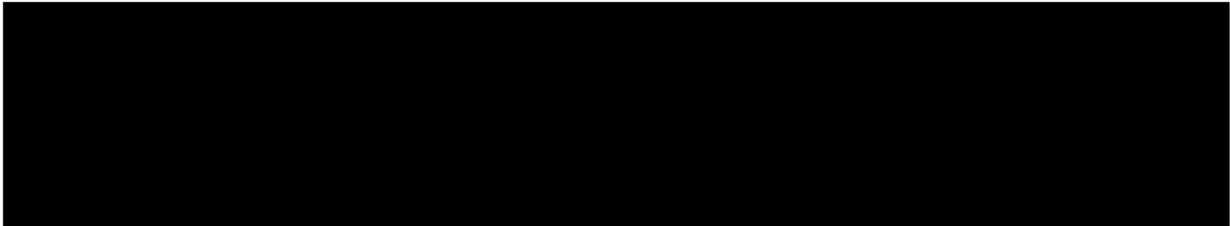
<sup>11</sup> C-RTA-0029, page 6.

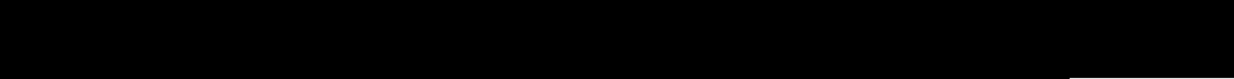

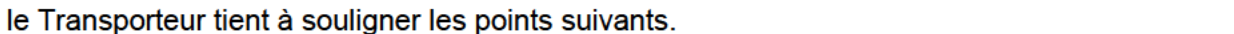
<sup>12</sup> Taux d'inflation de 1,5 % en 2013 et de 2 % pour les années suivantes selon R-4012-2017, HQT-6, Document 2, tableau 8.

<sup>13</sup> Taux d'efficacité de 1,5 % en 2013 et de 2 % pour les années suivantes selon R-4012-2017, HQT-6, Document 2, tableau 8.




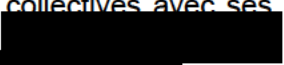
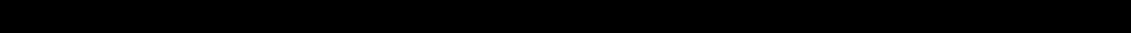
1 Par ailleurs, l'application du taux d'indice des prix à la consommation (« IPC ») réel de 2012 à  
2 2018 et projeté pour 2019 et 2020 sur les coûts d'opérations 2012 au Contrat approuvé, sans  
3 inclure d'efficience paramétrique, donnerait des coûts d'opération tel qu'il est indiqué au  
4 tableau 5.

**Tableau 5**  
**Coûts d'opération avec inflation**




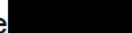
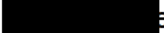
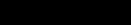
5   
6  Cependant,  
7   
8 le Transporteur tient à souligner les points suivants.

**2.4.1.1 Main-d'œuvre**


9 RTA indique qu'elle prévoit une augmentation annuelle de  du coût de la main-d'œuvre.  
10 Cependant, elle demande une augmentation de  en 2018, y ajoute  par année par la  
11 suite pour la hausse de la masse salariale découlant des conventions collectives avec ses  
12 employés et n'inclut aucune mesure d'efficience pour ces années.   
13  Il serait  
14 raisonnable d'inclure une mesure d'efficience similaire pour les années 2018 à 2020.

15 Le Transporteur estime donc que la charge de main-d'œuvre estimée est élevée et devrait être  
16 réduite de façon significative.

**2.4.1.2 Dépenses non courantes (DNC OPEX) – projet entretien**

17 RTA demande une augmentation de  de 2017 à 2018 pour les dépenses d'entretien.  
18 Elle affirme que RTA est entrée en phase de pérennisation de son réseau de transport en  
19 2017. Cependant, selon ses données, les coûts réels de 2017 de  sont beaucoup plus  
20 faibles que ceux de 201  et beaucoup plus faibles que ceux originellement estimés  
21 pour 2017 de .

22 De plus, RTA indique que tout son réseau électrique possède une enveloppe de DNC OPEX  
23 globale et que l'ordre dans lequel ces dépenses se réaliseront varie en fonction des priorités  
24 et des urgences de tout le réseau. Il n'y a donc pas d'assurance que les montants demandés  
25 seront dépensés pour le réseau de transport.

14 C-RTA-0012 

1 Le Transporteur estime donc que la charge de dépenses non courantes estimée est élevée et  
2 devrait être réduite de façon significative.

#### 2.4.1.3 Autres coûts fixes

3 [REDACTED]  
4 [REDACTED]  
5 [REDACTED]  
6 [REDACTED]  
7 Le Transporteur estime que de telles augmentations ne sont pas raisonnables et devraient être  
8 réduites de façon significative.

#### 2.4.1.4 Services centraux et direction

9 [REDACTED]  
10 [REDACTED]  
11 [REDACTED]  
12 [REDACTED]  
13 [REDACTED] A la lumière de cette information, le Transporteur  
14 se serait attendu à voir une diminution équivalente des autres coûts fixes, puisque ces coûts  
15 semblaient auparavant faire partie des autres coûts fixes, ce qui ne semble pas être le cas. De  
16 l'avis du Transporteur, de telles augmentations ne sont pas raisonnables et devraient être  
17 réduites de façon significative.

#### 2.4.2 Amortissement

18 Les normes comptables IFRS prévoient que chaque partie d'une immobilisation corporelle  
19 ayant un coût significatif par rapport au coût total de l'élément doit être amortie séparément sur  
20 sa durée d'utilité. Cependant, pour les fins de la demande, RTA amortit l'ensemble des  
21 immobilisations sur une période de [REDACTED]  
22 [REDACTED]  
23 [REDACTED]  
24 [REDACTED] Il est cependant  
25 impossible pour le Transporteur de conclure sur ce point avec les informations disponibles.

26 À tout le moins, dans la mesure où les montants capitalisables sont changés, le montant  
27 d'amortissement devrait l'être aussi. Le Transporteur propose donc de réduire l'amortissement  
28 de [REDACTED] en 2018, de [REDACTED] en 2019 et de [REDACTED] en 2020 basé sur sa proposition de réduire  
29 les mises en services de chacune de ces années, comme démontré au tableau 4.

### 3 Revenus requis du service de transport

30 Le Transporteur estime que les montants demandés par RTA pour les années 2016 à 2020  
31 sont élevés, tel qu'il est démontré ci-haut et propose que les montants indiqués à la section 5.2  
32 Tarif du service de transport soient utilisés pour fixer les tarifs.

---

15 C-RTA-0012, [REDACTED]

16 C-RTA-0012, [REDACTED]

## **4 Besoins de transport**

### **4.1 Besoins de transport du Transporteur**

1 Le Transporteur indique ses Besoins de transport (incluant les pertes) de [REDACTED] MW pour 2016,  
2 de [REDACTED] MW pour 2017, de [REDACTED] MW pour 2018, de [REDACTED] MW pour 2019 et de [REDACTED] MW  
3 pour 2020.

4 Tel qu'il est prévu à l'article 5.1.2 du Contrat approuvé et puisque la date de remise de la  
5 prévision des Besoins de transport du Transporteur ne fait pas l'objet d'une divergence entre  
6 les Parties, le Transporteur poursuivra la transmission à RTA sous pli confidentiel de sa  
7 prévision pour l'année subséquente, avant le 15 novembre de chaque année.

### **4.2 Besoins de transport de RTA**

8 Le Transporteur utilise les Besoins de transport de RTA de [REDACTED] MW pour 2016, [REDACTED] MW  
9 pour 2017, [REDACTED] MW pour 2018, [REDACTED] MW pour 2019 et [REDACTED] MW pour 2020, tel qu'il est  
10 indiqué à page 12 de la pièce RTA-3 dans le cadre du calcul des tarifs proposés pour ces  
11 années. Bien entendu, cette information est confidentielle.

## **5 Tarifs de RTA**

### **5.1 Tarif des services complémentaires**

12 Les services complémentaires sont définis à l'article 4.1.2 du Contrat approuvé. En ce qui a  
13 trait au service de réglage de tension, le Transporteur a indiqué dans ses commentaires sur  
14 les Enjeux normatifs dans la section 2.2 qu'il demeure nécessaire « [...] pour gérer les retraits  
15 et contingences tant en régime permanent qu'en régime dynamique pour le support de  
16 tension. » comme RTA le précise dans la Pièce RTA-2 Section VII B – Tarif du service  
17 complémentaire – réglage de tension.

18 Par contre, ce service était balisé plus précisément aux Articles 8.1 et 8.2 du Contrat approuvé,  
19 en précisant que chaque Partie doit s'engager à respecter des facteurs de puissance de 95 %  
20 pour leurs charges respectives.

21 De l'avis du Transporteur, ces articles n'étaient pas suffisamment précis et clairs pour  
22 permettre d'apprécier la valeur du service et le tarif exigé par RTA. Le Comité Transport a donc  
23 donné le mandat au Comité technique conjoint de dresser le portrait des échanges de  
24 puissance réactive entre les deux réseaux et faire ses recommandations pour clarifier  
25 la situation.

26  
27  
28

29  
30

31  
32

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12

- [REDACTED]
- Le Transporteur est satisfait de la collaboration de RTA dans ce dossier qui a déjà initié des gestes concrets pour [REDACTED]

[REDACTED]

**Tableau 6**  
**Tarif des services complémentaires de RTA proposé par le Transporteur**

Tarif 2016	Tarif 2017	Tarif 2018	Tarif 2019	Tarif 2020
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21

Toutefois, le Transporteur mentionne que [REDACTED]

Le Transporteur mise sur la bonne collaboration des parties au [REDACTED]

**5.2 Tarif du service de transport**

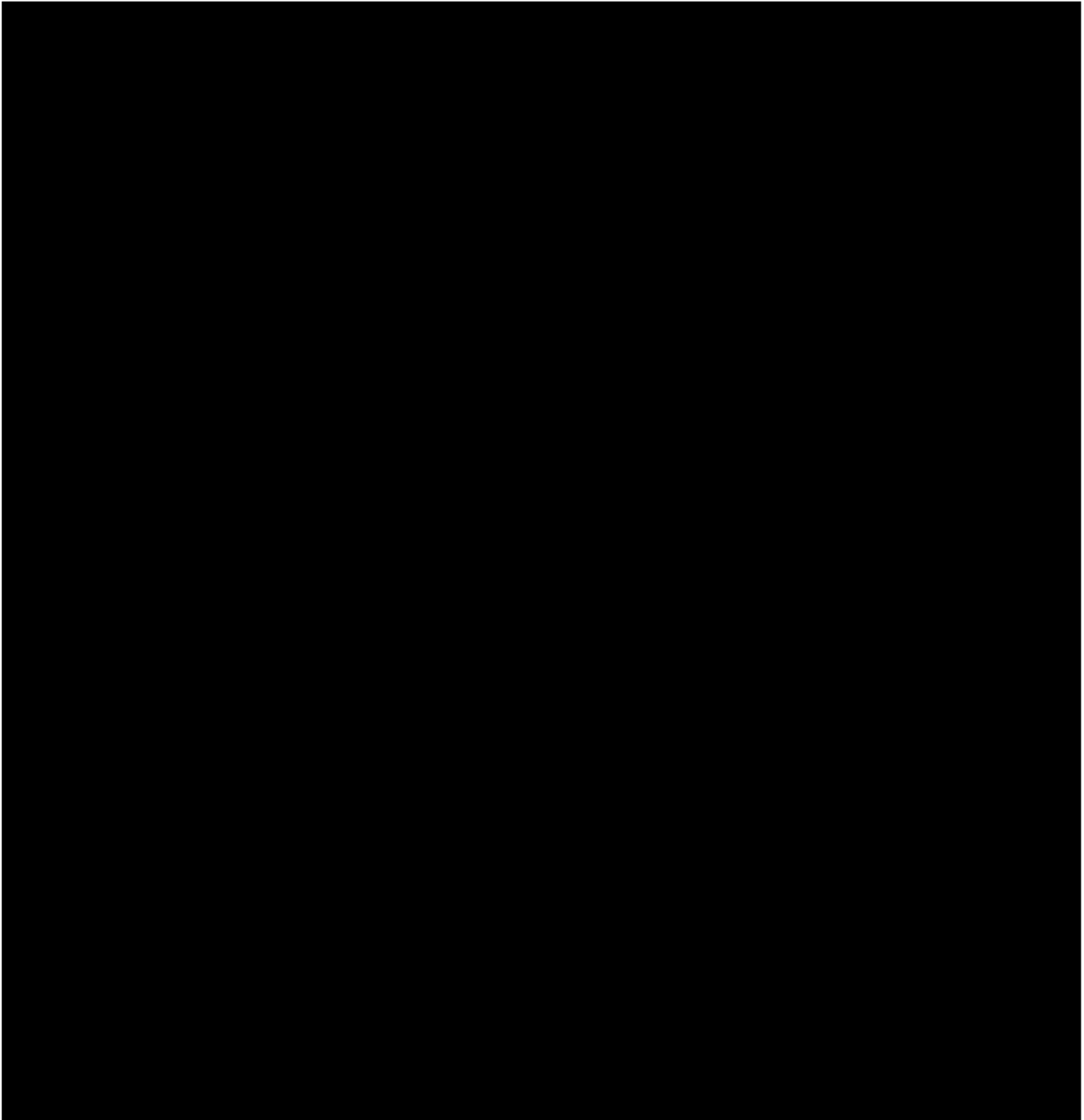
22  
23  
24  
25  
26  
27

En tenant compte des éléments présentés dans les sections précédentes, le Transporteur propose au tableau 7 des revenus requis, des besoins de transport et des tarifs pour le service de transport de RTA. Il estime que cette proposition est juste et raisonnable.

[REDACTED]



**Tableau 7**  
**Tarif du service de transport de RTA proposé par le Transporteur**



## **6 Conclusion**

1 Le Transporteur fait ressortir dans sa preuve les imprécisions et les limites des méthodes  
2 utilisées par RTA pour identifier les coûts attribuables à titre de transporteur auxiliaire.

3 Ce qui est en cause dans la preuve de RTA, c'est de justifier que la répartition, ou mieux encore  
4 la séparation des activités d'exploitation et d'immobilisation entre Production, Transport et  
5 Distribution est raisonnable.

6 C'est donc l'approche que le Transporteur a adoptée, à savoir, n'accepter que ce qui semble  
7 justifié et raisonnable selon son expérience, son jugement ainsi que les positions et décisions  
8 prudentes que la Régie a déjà déterminées dans les décisions à son égard.

9 En ce sens, le Transporteur ne peut recommander l'acceptation des ajouts aux immobilisations  
10 de nature budgétaire proposés par RTA.

11 L'approche prudente s'applique aussi aux coûts d'opération proposés par RTA, qui semblent  
12 élevés, de l'avis du Transporteur.

13 En matière de tarif pour les services complémentaires, le

14  
15  
16

17 En conclusion, le Transporteur demande respectueusement à la Régie de retenir la proposition  
18 qu'il présente dans sa preuve documentaire.

1 **Annexe 1**

2 **Suivi des modifications du Transporteur**

3 Le Transporteur a apporté les modifications suivantes dans la présente pièce, par rapport  
4 à la pièce révisée HQT-2, Document 2 en date du 31 mai 2019.

- 5     ▪ Page 14, section 5.1 Tarif des services complémentaires, mise à jour du tableau 6  
6     Tarif des services complémentaires de RTA proposé par le Transporteur, en ce qui a  
7     trait au tarif des services complémentaires 2018 et du texte aux lignes 14 à 16 ;
- 8     ▪ Page 14, section 5.2 Tarif du service de transport, ajout du texte aux lignes 31 à 33 ;
- 9     ▪ Page 15, section 5.2 Tarif du service de transport, mise à jour du tableau 7 Tarif  
10     du service de transport de RTA proposé par le Transporteur, en ce qui a trait au tarif  
11     de transport 2017 et 2018, au tarif des services complémentaires 2018 et aux revenus  
12     2017 et 2018 en découlant ;
- 13    ▪ Page 16, section Conclusion, modifications aux 4<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> paragraphes.