

Version caviardée

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

Commentaires du Transporteur
sur le complément de preuve de RTA

Table des matières

1	Introduction	3
2	Aspects financiers	3
2.1	Risque d'affaires de RTA	3
2.2	Rendement sur la base de tarification	3
2.2.1	Taux de rendement des capitaux propres de RTA	3
2.2.2	Coût de la dette de RTA	4
2.2.3	Coût moyen pondéré du capital	4
3	Base de tarification et charges d'exploitation	7
3.1	Coûts d'opération	7
4	Besoins de transport de RTA	8
5	Conclusion du Transporteur	8
	Annexe 1 Formules de calculs utilisées dans le tableau 1	9
	Liste des tableaux	
	Tableau 1 Analyse du calcul du CMPC	5

1 Introduction

1 La présente pièce contient les commentaires du Transporteur en ce qui a trait à la pièce
2 RTA-3 Tarif du service de transport de RTA pour la période 2016-2020 (C-RTA-0029) ainsi
3 qu'au Complément de preuve de RTA (C-RTA-0031) datés du 27 juillet 2018.

4 Ces commentaires portent sur les aspects financiers, sur les coûts d'opérations pour les
5 années 2017 à 2020, et sur les besoins de transport du Transporteur pour les années 2018 à
6 2020, et ce, tels que présentés par RTA.

2 Aspects financiers

2.1 Risque d'affaires de RTA

7 Le Transporteur tient à rappeler qu'il considère que le risque d'affaires découlant des activités
8 du transporteur auxiliaire opérant un réseau de transport électrique est différent du risque
9 d'affaires de RTA qui œuvre dans l'industrie de métaux et des mines. Le Transporteur est
10 d'avis qu'on doit évaluer le risque d'affaires lié aux actifs de transport auxiliaire sur une base
11 d'isolement. Ceci implique que l'on doit utiliser une structure de capital présumée avec un
12 taux de rendement des capitaux propres (« TRCP ») et un coût de la dette qui sont basés sur
13 des indicateurs, puisque le transporteur auxiliaire n'émet pas de dette ou de capital-actions
14 dans les marchés financiers.

15 En ce qui concerne le choix des indicateurs, il est raisonnable d'utiliser certaines données
16 financières de RTA compte tenu que cette entreprise est le principal client du transporteur
17 auxiliaire. Elle génère ainsi la majorité de ses revenus. Il faut également noter que l'identité
18 de l'actionnaire d'une entreprise réglementée ne doit pas avoir d'incidence sur la fixation du
19 TRCP. Le Transporteur est d'avis que le risque d'affaires du transporteur auxiliaire est
20 significativement inférieur à celui d'une entreprise minière.

21 [REDACTED]
22 [REDACTED]

2.2 Rendement sur la base de tarification

2.2.1 Taux de rendement des capitaux propres de RTA

23 Dans le cadre de l'évaluation sommaire effectuée pour valider le caractère raisonnable du
24 TRCP de [REDACTED] du transporteur auxiliaire, le Transporteur a jugé acceptable d'utiliser le
25 bêta de RTA à titre d'indicateur. Dans les dossiers portant sur la fixation du coût du capital
26 réglementé, la sélection d'un bêta peut faire l'objet d'analyses portant, notamment, sur le
27 choix des intrants servant à son calcul (par exemple : le nombre d'années historiques devant
28 faire l'objet du calcul, le choix de l'indice boursier de référence, la date de référence à partir
29 de laquelle l'analyse est effectuée, etc). Aussi, les résultats de plusieurs analyses utilisant des
30 intrants distincts peuvent être utilisés pour fixer la fourchette de bêta devant servir de

1 paramètres. C'est pourquoi le Transporteur est d'avis que les bêtas calculés par Google,
2 Yahoo et Reuters sont des données probantes pour déterminer la fourchette des bêtas de
3 RTA.

4 Le Transporteur considère que l'utilisation d'un « Leveraged Beta » théorique proposée par
5 RTA, qui serait plus élevé que celui calculé par le Transporteur, n'est pas justifiée. Dans son
6 analyse, le Transporteur tient compte du fait que le transporteur auxiliaire possède un risque
7 d'affaires moins élevé que le producteur minier en lui allouant un niveau d'endettement plus
8 élevé que celui de RTA, et ce, tout en maintenant le même TRCP pour les deux entités. En
9 d'autres mots, le TRCP est semblable pour les deux secteurs d'activité, car le risque d'affaires
10 moins élevé du transporteur auxiliaire fait en sorte que, à TRCP équivalent, les investisseurs
11 seront prêts à prendre, dans son cas, un risque financier plus important en lui permettant
12 d'avoir un niveau d'endettement plus élevé.

2.2.2 Coût de la dette de RTA

13 L'ajustement apporté à l'indicateur utilisé pour le calcul du coût de la dette pour l'année 2016
14 a pour but d'identifier les dettes que le transporteur auxiliaire, qui opère un réseau au Canada,
15 serait susceptible d'émettre pour financer ses activités. Ainsi, il a été jugé raisonnable que les
16 dettes en euros soient retirées du calcul. De même, celles découlant de « Project Financing »,
17 [REDACTED]
18 [REDACTED] ont été exclues, car le coût d'intérêt de ces dettes est lié
19 spécifiquement au risque des projets miniers ayant été financés par celles-ci, et ne découle
20 pas du risque de crédit global de RTA.

2.2.3 Coût moyen pondéré du capital

21 Comme mentionné précédemment, le Transporteur est d'avis que le risque d'affaires du
22 transporteur auxiliaire n'a pas changé de façon notable depuis la décision D-2014-145 au
23 dossier R-3892-2014. [REDACTED]
24 [REDACTED]
25 [REDACTED]

26 [REDACTED]
27 [REDACTED]
28 [REDACTED]
29 [REDACTED]
30 [REDACTED] Le Transporteur ne souscrit pas à ce que RTA indique
31 au paragraphe 49 de son Complément de preuve (C-RTA-0031). Il n'est pas pertinent, dans
32 le cadre de ce dossier, de revenir sur les négociations qui ont mené à la conclusion du contrat
33 échu le 31 décembre 2015.

- 1 Le Transporteur maintient sa position sur le choix de la formule appropriée pour calculer
- 2 le CMPC après impôt devant servir, dans le cadre de la finance réglementaire, à calculer le
- 3 rendement de la base de tarification.
- 4 À titre illustratif, le Transporteur a préparé le tableau suivant afin de démontrer : 1) que pour
- 5 l'année 2015, c'est le CMPC après impôt de [REDACTED] calculé avec la formule qu'il préconise,
- 6 qui doit être utilisé afin de générer un TRCP de [REDACTED] après le paiement de l'impôt sur le
- 7 profit et, 2) que son calcul du CMPC tient compte du statut fiscal de RTA en démontrant
- 8 l'impact du levier fiscal sur le calcul du revenu requis:

Tableau 1 ¹
Analyse du calcul du CMPC
(en k\$)

(k\$)	A	B	C	D
	2015 contrat 2015	2018 Proposition HQT	2018 Proposition HQT sans levier fiscal	2018 Proposition HQT avec revenu ajusté
[REDACTED]				

¹ Le détail des formules de calculs est présenté dans l'annexe 1.

1 La colonne A reprend les données de l'année 2015. On y constate que le CMPC qui inclut le
2 montant à payer pour l'impôt sur les profits est [REDACTED] que le CMPC qui n'inclut pas le
3 montant à payer pour l'impôt sur les profits s'élève à [REDACTED] et que le TRCP est de [REDACTED]
4 On observe également que le taux du CMPC après le paiement de l'impôt sur les profits de
5 [REDACTED] correspond au rendement de [REDACTED] obtenu par l'application de la Formule RTA.

6 Le Transporteur est d'avis que l'utilisation de la formule RTA n'est pas appropriée pour les
7 fins du calcul du rendement applicable à la base de tarification. Le CMPC après impôt doit
8 être multiplié par la valeur de la base de tarification afin d'obtenir le montant du rendement
9 sur la base de tarification qui sera inclus dans les revenus requis. Utiliser le résultat de la
10 Formule RTA pour effectuer ce calcul donnerait un montant insuffisant pour générer le TRCP
11 autorisé. En effet, la différence entre le taux de [REDACTED] et celui du CMPC de [REDACTED] s'explique
12 par l'économie d'impôt qui découle de la déductibilité de la dépense d'intérêt pour déterminer
13 l'impôt sur les profits.

14 On retrouve à la colonne B du tableau 1 les données évaluées par le Transporteur pour
15 l'année 2018. Les colonnes C et D servent à démontrer que la formule proposée par le
16 Transporteur tient compte du statut imposable de RTA.

17 Dans la colonne C, le Transporteur a estimé le montant de l'impôt sur les profits qui serait
18 payable si l'intérêt sur la dette n'était pas déductible au niveau fiscal. Il en résulterait une
19 augmentation de la facture d'impôt de [REDACTED] qui passerait de [REDACTED]
20 [REDACTED]. Le profit après impôt serait réduit d'autant, ce qui aurait
21 pour effet de faire diminuer le TRCP de [REDACTED].

22 Compte tenu que la charge d'impôt est une dépense qui est une composante du revenu
23 requis, la colonne D démontre qu'une augmentation de celui-ci de [REDACTED]
24 [REDACTED] serait requise pour générer le TRCP de [REDACTED]. Ce montant correspond à la
25 hausse de la facture fiscale de [REDACTED], à laquelle on devrait ajouter une majoration de
26 [REDACTED] pour générer le profit après impôt nécessaire pour obtenir le TRCP de [REDACTED].

27 Il est à noter que, dans la colonne B, la différence de rendement entre le taux de [REDACTED]
28 généré par la formule proposée par RTA et celui de [REDACTED] pour le CMPC après impôt,
29 s'élève à [REDACTED] (qui découle du calcul suivant :
30 [REDACTED]. Ce montant correspond à l'augmentation de la facture
31 d'impôt, avant majoration, apparaissant dans la colonne C qui serait payable par la clientèle
32 [REDACTED]. Ceci démontre que l'avantage du levier fiscal est bien tenu
33 en compte par la formule proposée par le Transporteur et que c'est la clientèle de RTA qui
34 profite de la réduction de la facture d'impôt qui en résulte. Si RTA était exonérée du paiement
35 de l'impôt sur les profits comme c'est le cas pour le Transporteur, aucune somme ne serait

1 prévue pour ce coût dans le calcul des dépenses attribuables à la clientèle et c'est au niveau
2 des revenus requis que cette différence se manifesterait.

3 Le Transporteur réitère que la formule qu'il utilise pour le calcul du CMPC après impôt est
4 celle qui est appropriée pour déterminer le rendement de la base de tarification, que la
5 reconduction du taux de capitalisation de [REDACTED] et du TRCP de [REDACTED] lui semble raisonnable
6 et que le niveau du coût de la dette qu'il propose pour l'année 2016 est raisonnable, et pour
7 les années 2017 et 2018, vu l'absence d'un calcul de RTA sur le coût de la dette pour ces
8 années, il maintient sa recommandation du taux de [REDACTED]

3 Base de tarification et charges d'exploitation

9 Le Transporteur maintient ses propositions déposées le 8 juin 2018 dans sa preuve sur la
10 base de tarification et les charges d'exploitation (HQT-2, Document 2) mais désire ajouter les
11 points suivants en ce qui a trait au Complément de preuve et à la pièce RTA-3 de RTA
12 (C-RTA-0029), quant aux coûts d'opération.

3.1 Coûts d'opération

13 Le Transporteur constate que les coûts d'opération réels soumis par RTA pour l'année 2017
14 sont de [REDACTED] plus bas que les coûts projetés lors du dépôt de la preuve initiale de RTA, à la
15 pièce RTA-2 Tarif du service de transport de RTA pour la période 2016-2018 et notes
16 explicatives (C-RTA-0010) le 25 septembre 2017. Il en ressort que les composantes qui sont
17 incluses dans ces coûts étaient surévaluées.

18 Le Transporteur constate que les coûts d'opération projetés pour 2018 incluent une
19 augmentation de [REDACTED] par rapport aux coûts réels de 2017. Les coûts de main-d'œuvre
20 projetés prévoient une augmentation de [REDACTED] alors que les autres composantes du coût
21 d'opération sont projetées avec une augmentation variant de [REDACTED] et [REDACTED]. Le Transporteur
22 considère que la preuve déposée par RTA ne justifie pas ces augmentations.

23 Le Transporteur constate que les coûts d'opération projetés pour 2019 incluent une
24 augmentation de [REDACTED] en 2019 par rapport aux coûts projetés de 2018, ce qui représente
25 une augmentation de [REDACTED] par rapport aux coûts réels 2017. Quant aux coûts projetés pour
26 2020, ceux-ci incluent une augmentation de [REDACTED] sur les coûts de 2019, mais représente
27 une augmentation de [REDACTED] sur une période de trois ans. Le Transporteur considère que la
28 preuve déposée par RTA ne justifie pas de telles augmentations.

4 Besoins de transport de RTA

- 1 Comme indiqué à RTA en novembre 2017, les besoins de transport du Transporteur pour
2 l'année 2018 s'élèvent à [REDACTED], et non à [REDACTED] tel qu'indiqué dans le calcul de RTA du
3 tarif 2018.
- 4 Pour les années 2019 et 2020, à ce moment-ci, les besoins du Transporteur seraient les
5 mêmes que ceux de 2018. Comme d'habitude, le Transporteur soumettra en novembre
6 prochain ses besoins pour 2019.

5 Conclusion du Transporteur

- 7 Le Transporteur constate que les charges d'exploitation que RTA attribue à ses activités de
8 transport d'électricité sont beaucoup plus élevées que celles attribuées précédemment. De
9 plus, les augmentations annuelles demandées ne semblent pas raisonnables ni pleinement
10 justifiées dans le complément de preuve déposé par RTA.
- 11 Pour ces raisons et celles invoquées en conclusion de la pièce révisée HQT-2, Document 2,
12 (B-0033) du 8 juin 2018, le Transporteur demande respectueusement à la Régie de retenir
13 les tarifs proposés à la page 17 de la pièce précitée, pour les années 2016 à 2018.
- 14 En ce qui a trait aux tarifs pour les années 2019 et 2020, le Transporteur réitère les
15 commentaires dans sa lettre du 31 juillet 2018, déposée en suivi de la lettre du 3 juillet 2018
16 de la Régie.

Annexe 1 Formules de calculs utilisées dans le tableau 1

1	[Redacted]
2	[Redacted]
3	[Redacted]
4	[Redacted]
5	[Redacted]
6	[Redacted]
7	[Redacted]
8	[Redacted]
9	[Redacted]
10	[Redacted]
11	[Redacted]
12	[Redacted]
13	[Redacted]