

**DEMANDE DE FIXATION DES CONDITIONS D'UN CONTRAT DE SERVICE DE
TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ AVEC RIO TINTO ALCAN INC.**

**PREUVE
DE
RIO TINTO ALCAN INC.**

DOSSIER R-3984-2016

25 SEPTEMBRE 2017

TABLE DES MATIÈRES


I.	Description des actifs et du réseau de transport de RTA	1
II.	Contrat 2007-2015 et négociations relatives à une nouvelle entente	1
III.	Tarif du service de transport proposé de RTA pour la période 2016-2018.....	7
IV.	Enjeux normatifs.....	8
V.	Confidentialité.....	8
VI.	Conclusion	8

I. DESCRIPTION DES ACTIFS ET DU RÉSEAU DE TRANSPORT DE RTA

1. Rio Tinto Alcan inc. (« **RTA** ») est une société privée dont l'activité principale est liée à la production d'aluminium depuis 1903. Elle possède en totalité ou en partie huit alumineries au Québec, en Mauricie, dans la région du Saguenay-Lac-St-Jean et sur la Côte-Nord.
2. RTA est le plus important producteur privé et utilisateur industriel d'hydroélectricité au Québec. Avec ses sept centrales de production hydroélectriques au Saguenay-Lac-St-Jean, lesquelles ont une capacité de production globale moyenne annuelle d'environ 2000 MW, RTA répond à environ 90 % des besoins énergétiques de ses alumineries québécoises en pleine propriété.
3. RTA exploite enfin un réseau de transport à haute tension au Saguenay-Lac-St-Jean qui compte trois interconnexions (incluant quatre lignes haute-tension) avec le réseau d'Hydro-Québec *TransÉnergie* (« **HQT** » ou le « **Transporteur** ») et 884 km de lignes de transport. Ces installations sont plus amplement décrites sur le site dédié à ses activités liées à l'énergie, au <http://www.energie.riotinto.com>.
4. Plus particulièrement, RTA détient des actifs de transport de 44 kV et plus raccordés au réseau de transport de HQT aptes à fournir un service de transport d'électricité.
5. RTA est ainsi un *transporteur auxiliaire* selon le sens donné par l'article 85.14 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*.¹
6. HQT utilise le Réseau de transport de RTA² pour alimenter des charges dans la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean faisant partie de la charge locale du Québec.
7. RTA offre le service de transport d'électricité à HQT de longue date.

II. CONTRAT 2007-2015 ET NÉGOCIATIONS RELATIVES À UNE NOUVELLE ENTENTE

A. Le Contrat 2007-2015

8. Le 20 mai 2014, HQT et RTA ont soumis conjointement à la Régie de l'énergie dans le dossier R-3892-2014 une demande d'approbation du contrat de service de transport d'électricité pour la période du 1^{er} janvier 2007 au 31 décembre 2015 inclusivement (le « **Contrat 2007-2015** »). Une copie du Contrat 2007-2015 est communiquée sous pli confidentiel comme **pièce RTA-1**.
9. Le 20 août 2014, la Régie de l'énergie a approuvé le Contrat 2007-2015 par sa décision D-2014-145.³
10. 

¹ RLRQ c R-6.01.

² Voir la définition de « Réseau de transport de RTA » au Contrat 2007-2015 (pièce RTA-1).

³ Dossier R-3892-2014, [pièce A-0003](#), Décision D-2014-145.

- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
11. Ainsi, il est non équivoque que les parties ont convenu dans le Contrat 2007-2015, tel qu'approuvé par la Régie de l'énergie dans sa décision D-2014-2015 [REDACTED].
12. Compte tenu que l'échéance du Contrat 2007-2015 était le 31 décembre 2015, RTA et HQT ont entamé des négociations, conformément à l'article 85.15 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*, afin d'établir le coût du service de transport d'électricité qui serait applicable pour les années subséquentes.
13. Malgré que ces négociations se soient poursuivies [REDACTED], RTA et HQT n'ont pas été en mesure de s'entendre sur certains éléments du coût de service de transport d'électricité.
14. Le 28 septembre 2016, HQT s'est adressée à la Régie de l'énergie afin de lui demander de fixer les conditions du contrat de service de transport d'électricité entre HQT et RTA pour les années 2016 et 2017.⁴
15. La présente Demande de fixation des conditions d'un contrat de service de transport d'électricité par HQT s'inscrit dans le cadre du renouvellement du Contrat 2007-2015. À cet égard, RTA soumet respectueusement à la Régie de l'énergie que cette dernière lui a accordé le droit de faire déterminer le coût du service de transport qu'elle peut récupérer pour son service de transport d'électricité et ce, [REDACTED].
16. Tel que prévu à l'article 85.17 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*, le Régie de l'énergie doit fixer les conditions du contrat qu'elle estime justes et raisonnables dans l'établissement des coûts que le *transporteur auxiliaire* a le droit de récupérer.
17. Dans sa décision procédurale D-2017-065, la Régie de l'énergie note au paragraphe 58 que :
- [58] Ainsi, la Régie est d'avis que les principes sous-jacents et la finalité sont les mêmes : il s'agit d'établir un tarif rétribuant de manière juste et raisonnable un service de transport d'électricité. Les moyens à mettre en œuvre pour y satisfaire doivent toutefois être proportionnels aux sommes en jeu.
18. La Régie de l'énergie mentionne également ce qui suit au paragraphe 59 de cette même décision procédurale :

[59] La Régie note qu'au 31 décembre 2015, le coût du service de transport d'électricité fourni par RTA au Transporteur, établi en vertu du Contrat, se chiffrait à 10,1 M\$. Dans les dossiers tarifaires 2016 et 2017 du Transporteur, le montant d'achat de service de

⁴ Dossier R-3984-2016, pièce B-0002.

transport à RTA a été établi à 9,7 et 10,1 M\$, respectivement. Ces montants ont été pris en compte dans l'établissement du revenu requis du Transporteur, qui s'élève pour ces deux années à 3 112,8 M\$ et 3 245,9 M\$.

19. En tout état de cause, ces chiffres démontrent que le coût du service de transport de RTA ne représente que 0,3 % du revenu requis du Transporteur.
20. Au soutien de sa Demande de fixation d'un contrat de service de transport d'électricité avec RTA datée du 28 septembre 2016, HQT a demandé notamment à la Régie de l'énergie, dans ses conclusions, de lui accorder l'autorisation requise, pour la création d'un compte de frais reportés, hors base de tarification et portant intérêts, relatif au contrat de service de transport d'électricité qui sera fixé par la Régie de l'énergie dans le présent dossier, afin d'y comptabiliser les écarts entre les coûts réels ou prévus, dans les demandes tarifaires de HQT, en ce qui a trait au service de transport d'électricité et aux services complémentaires de RTA pour les années 2016 et 2017, et les coûts qui seront reconnus pour ces services selon la décision à venir dans le présent dossier à compter du 1^{er} janvier 2016.
21. À la lecture de cette conclusion, il est non équivoque que [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED].
22. De plus, RTA soumet [REDACTED], approuvé par la Régie de l'énergie dans sa décision D-2014-145, [REDACTED]
[REDACTED].
23. Le 7 novembre 2016, les parties se présentaient devant la Régie de l'énergie pour la tenue d'une rencontre préparatoire à l'issue de laquelle, le 27 juin 2017, la Régie de l'énergie rendait la décision procédurale D-2017-065⁵ qui concluait :

[65] En conséquence, **la Régie ordonne au Transporteur de déposer, sous la forme du Contrat, une proposition conjointe faisant état des points de convergence et de divergence entre les parties, portant sur les modalités et conditions afférentes aux services et obligations respectives.**

[66] Par ailleurs, **elle ordonne à RTA de déposer une proposition portant sur les postes de coûts qu'elle estime être en droit de récupérer et qui lui permettront d'établir, pour les années 2016, 2017 et 2018, le coût du service de transport d'électricité offert au Transporteur.** (caractères gras dans le texte)

24. Tel qu'évoqué ci-haut, avant que le Contrat 2007-2015 vienne à échéance, RTA et HQT ont participé activement à des négociations visant à définir les conditions et le coût du service de transport d'électricité pour les années 2016 et 2017, mais elles ne sont pas arrivées à s'entendre.

⁵ Dossier R-3984-2016, pièce A-007.

25. Lors de ses représentations devant la Régie de l'énergie, RTA a souligné qu'il était important de déterminer à tout le moins les points de convergence et de divergence afin de faciliter le travail des parties et de la Régie de l'énergie dans le cadre du présent dossier.
26. À la suite de la décision D-2014-145 de la Régie de l'énergie, RTA a soumis à HQT une grille de son coût de service de transport, semblable à celle jointe comme Annexe A au Contrat 2007-2015, et préparée selon la même méthodologie, à l'exception cependant de la méthode utilisée pour l'amortissement des investissements en immobilisation.
27. Dans le cadre du présent dossier, RTA rapporte à la Régie de l'énergie que HQT n'a proposé aucun point de convergence par rapport à la ventilation du coût du service de transport élaborée par RTA pour la période 2016-2018.
28. RTA se voit donc dans l'obligation de faire la preuve de chaque élément de son coût de service de transport, ce qui alourdit considérablement le fardeau procédural.
29. Conséquemment, RTA souhaite ardemment alléger le fardeau réglementaire qui lui est imposé et qui est imposé à la Régie de l'énergie en favorisant la détermination des coûts associés au service de transport qu'elle rend de longue date à HQT pour l'alimentation des clients de la charge locale au Saguenay-Lac-St-Jean.
30. Pour cela, les paramètres adoptés par RTA pour identifier et quantifier ses coûts d'opération ne doivent plus mener à cette lourdeur procédurale et pourront faciliter les négociations entre les parties pour toute période subséquente à la période visée par la décision D-2017-065.
31. La détermination et la confirmation par la Régie de l'énergie des éléments de sa méthodologie, tenant compte des particularités des installations de RTA et de sa situation corporative, font partie de la demande de RTA.
32. Force est de constater que la négociation du Contrat 2007-2015, [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED].
33. Compte tenu du faible coût du service de transport d'électricité de RTA comparativement au revenu requis par le Transporteur, le coût pour les parties de l'application de la section II du chapitre VI.1 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*⁶ s'avère de toute évidence trop lourd et trop élevé pour servir un objectif d'efficience.
34. RTA souhaite ainsi que le processus soit simplifié afin que les deux parties obtiennent de la Régie de l'énergie les directives requises pour permettre à RTA un calcul beaucoup plus simple des éléments qui composent le coût de son service de transport d'électricité et éviter de longs débats, d'autant plus considérant la position de HQT de ne concéder dans le présente dossier aucune des charges d'exploitation de RTA.

⁶ RLRQ c R-6.01, articles 85.14 et suivants.

35. Aux fins du présent dossier, RTA présente à la **pièce RTA-2**, déposée sous pli confidentiel, le tarif proposé pour son service de transport avec des notes explicatives relativement à chaque composante de son tarif pour la période 2016-2018.
36. Quant aux clauses normatives du contrat soumis pour approbation à la Régie de l'énergie, les parties ont déposé de manière conjointe un tableau des points de convergence et de divergence en utilisant comme point de départ le Contrat 2007-2015. Ce tableau est déposé, sous pli confidentiel, comme **pièce HQT-1, Document 1**.

B. Dossiers tarifaires 2016 et 2017 du Transporteur

1. La cause tarifaire 2016

37. Le 29 juillet 2015, le Transporteur a déposé à la Régie de l'énergie dans le dossier R-3934-2015 sa demande de modification des tarifs et conditions de services de transport pour l'année 2016.
38. Au soutien de son dossier, le Transporteur a soumis à la Régie de l'énergie que le coût du service de transport d'électricité de RTA demeurerait inchangé pour l'année 2016 (\$10.1 M) en appliquant le même tarif que celui de la dernière année du Contrat 2007-2015.⁷
39. Or, RTA et HQT avaient entamé leur négociation pour convenir du coût de service de transport pour l'année 2016. Il n'a jamais été convenu par RTA que le tarif du service de transport de 2016 serait le même que celui de la dernière année du Contrat 2007-2015.
40. HQT n'a jamais consulté RTA avant de soumettre son estimé du coût de service de transport à la Régie de l'énergie dans le cadre de sa preuve.
41. Conséquemment, le Transporteur a décidé de présenter sa cause tarifaire 2016 à ses risques en n'exposant pas que le tarif du service de transport de RTA allait probablement être plus élevé selon les discussions qui étaient alors en cours entre les parties.
42. RTA n'est certes pas responsable du risque réglementaire que le Transporteur a décidé de prendre de manière éclairée et informée en faisant adopter, pour l'année 2016, le même tarif pour le service de transport de RTA que celui convenu pour la dernière année du Contrat 2007-2015 comme s'il n'allait faire l'objet d'aucune modification à la hausse.
43. Tel que prévu par la *Loi sur la Régie de l'énergie* et la décision D-2017-145, RTA a le droit d'obtenir le plein montant de son coût du service de transport d'électricité que la Régie de l'énergie jugera juste et raisonnable à compter du 1^{er} janvier 2016. RTA a donc le droit de se faire rembourser tout écart entre le tarif approuvé par la Régie de l'énergie dans le présent dossier et le tarif du service de transport utilisé par HQT dans sa cause tarifaire 2016 et payé à RTA en cours d'année 2016.

2. La cause tarifaire 2017

44. Le 28 juillet 2016, le Transporteur a déposé à la Régie de l'énergie dans le dossier R-3981-2016 sa demande de modification des tarifs et conditions de services de transport pour l'année 2017.

⁷ R-3934-2015 : pièce B-0016 (HQT-6, document 3, p 7).

45. Au soutien de son dossier, le Transporteur a soumis à la Régie de l'énergie que le coût prévu du service de transport d'électricité de RTA pour l'année 2017 serait de \$9.8 M en appliquant le même tarif que celui de la dernière année du Contrat 2007-2015.⁸
46. Or, RTA et HQT étaient toujours à cette époque en pleine négociation pour convenir du coût du service de transport de RTA pour les années 2016 et 2017. Il n'a jamais été convenu par RTA que le coût du service de transport de 2017 serait le même que celui de la dernière année du Contrat 2007-2015.
47. HQT n'a jamais consulté RTA avant de soumettre son estimé du coût de service de transport à la Régie de l'énergie dans le cadre de sa preuve.
48. Conséquemment, le Transporteur a décidé de présenter sa cause tarifaire à ses risques en n'exposant pas que le tarif du service de transport de RTA allait probablement être plus élevé selon les discussions qui avaient alors lieu entre les parties.
49. RTA n'est certes pas responsable du risque réglementaire que le Transporteur a décidé de prendre de manière éclairée et informée en faisant adopter, pour l'année 2017, le même tarif pour le service de transport de RTA que celui convenu pour la dernière année du Contrat 2007-2015 comme s'il n'allait faire l'objet d'aucune modification à la hausse.
50. Tel que prévu par la *Loi sur la Régie de l'énergie* et la décision D-2017-145, RTA a le droit de récupérer le plein montant de son coût du service de transport d'électricité que la Régie de l'énergie jugera juste et raisonnable pour les années 2017 et 2018. RTA a donc le droit de se faire rembourser tout écart entre le tarif approuvé par la Régie de l'énergie dans le présent dossier et le tarif du service de transport utilisé par HQT dans sa cause tarifaire 2017 et payé à RTA en cours d'année 2017.

C. Demande de création par HQT d'un compte de frais reportés

51. En ce qui a trait à la demande de HQT de créer un compte de frais reportés dans le cadre du présent dossier, l'autorisation par la Régie de l'énergie de créer ce compte de frais reportés ne peut avoir d'incidence sur la détermination ou la récupération par RTA du coût de son service de transport pour l'année 2016.
52. La création d'un compte de frais reportés n'est qu'à l'avantage de HQT pour lui permettre de récupérer ses coûts de sa clientèle et n'a aucune incidence légale tant sur le coût du service de transport que RTA est en droit de récupérer comme *transporteur auxiliaire* que sur la portée des obligations découlant de [REDACTED].
53. Dans ses causes tarifaires 2016 et 2017, HQT a sciemment choisi de faire approuver par la Régie de l'énergie un coût estimé du service de transport de RTA sachant fort bien que RTA proposait une augmentation de son tarif relatif audit service de transport.
54. HQT a donc de façon éclairée et informée pris le risque réglementaire et ne peut maintenant tenter de transférer ce risque à RTA compte tenu de la décision interlocutoire D-2017-065 rendue

⁸ R-3981-2016 : pièce B-0018 (HQT-6, document 3.1, p 1), déposée sous pli confidentiel.

dans le présent dossier affectant la date à partir de laquelle le compte de frais reportés pourrait être créé, le cas échéant.

55. RTA soumet respectueusement que HQT doit, comme entité réglementée qui a soumis à la Régie de l'énergie dans le cadre de ses causes tarifaires 2016 et 2017 des représentations strictement fondées sur un coût estimé du service de transport de RTA, assumer toute augmentation du coût de service de transport de RTA pour les années 2016 et 2017. En d'autres mots, la date de départ du compte de frais reportés demandé par HQT ou autorisé par la Régie de l'énergie ne peut avoir pour effet d'empêcher RTA de récupérer le coût de son service de transport tant pour l'année 2016 que pour l'année courante 2017 [REDACTED].

56. En tout état de cause, RTA soumet respectueusement que la Régie de l'énergie devrait de toute manière prendre en considération [REDACTED].

57. [REDACTED]

III. TARIF DU SERVICE DE TRANSPORT PROPOSÉ DE RTA POUR LA PÉRIODE 2016-2018

A. Principes réglementaires et méthodes comptables

58. Pour les fins du Contrat 2007-2015, les parties ont tenu compte de nombreux principes réglementaires et méthodes comptables reconnus par la Régie de l'énergie, tels qu'elles en faisaient état dans leur demande conjointe.⁹

59. Ces principes ont tous été retenus par la Régie de l'énergie dans sa décision D-2014-145 aux fins de l'approbation du Contrat 2007-2015.

[11] La Régie prend acte du fait que les Demanderesses ont convenu des conditions d'un contrat de service de transport d'électricité tel que prévu à l'article 85.15 de la Loi.

[12] La Régie constate que pour établir les termes du Contrat, les Demanderesses ont tenu compte des principes réglementaires et méthodes comptables déjà reconnus par la Régie dans ses décisions antérieures. Notamment, elles ont appliqué ces principes et méthodes pour déterminer le prix du service de transport payable à RTA en tant que transporteur auxiliaire.

[13] La Régie se déclare satisfaite du Contrat convenu entre le Transporteur et RTA.
[nos soulignés]

⁹ Dossier R-3892-2014, pièce B-0002.

60. Dans sa décision procédurale D-2017-065 (para 55), la Régie de l'énergie « constate à l'annexe A du Contrat que les Parties semblent s'être appuyées sur cette méthodologie pour convenir des conditions de l'entente qu'elles avaient conclue en 2014 ».
61. RTA s'est effectivement appuyée sur cette méthodologie pour l'établissement et le calcul de son coût de service de transport pour les années 2007 à 2015 (Annexe A du Contrat 2007-2015).
62. RTA a maintenu ces principes réglementaires et méthodes comptables lors de la préparation des composantes de son coût de service de transport d'électricité pour la période 2016-2018, faisant l'objet de la présente demande, sous réserve d'un ajustement de la méthode utilisée pour l'amortissement des investissements en immobilisation.
63. RTA souligne finalement que le périmètre du Réseau de transport de RTA n'a pas fait l'objet de modifications.

B. Preuve de RTA relativement à son coût du service de transport d'électricité

64. La preuve détaillée de RTA relativement à l'établissement et au calcul de son coût du service de transport d'électricité et le tarif qui en découle, qu'elle estime être en droit de récupérer pour les années 2016 à 2018 inclusivement, est plus amplement décrite au document intitulé « Tarif du service de transport de RTA pour la période 2016-2018 et Notes explicatives », **pièce RTA-2**, déposée sous pli confidentiel.
65. Cette pièce RTA-2 fait partie intégrante de la présente preuve de RTA.

IV. ENJEUX NORMATIFS

66. RTA et HQT ont préparé un tableau des clauses normatives qui font l'objet des points de convergence et de divergence. Les commentaires de RTA sur les clauses qu'elle propose de maintenir ou d'intégrer aux conditions du contrat de service pour la période 2016-2018 sont plus amplement décrits dans le document HQT-1, Document 1, déposé sous pli confidentiel.
67. Ce tableau (HQT-1, Document 1) fait partie intégrante de la présente preuve de RTA quant aux points de convergence et aux propositions de RTA seulement.

V. CONFIDENTIALITÉ

68. Conformément à l'article 30 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*, RTA demande à la Régie de l'énergie de rendre une ordonnance d'une durée indéterminée interdisant la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements confidentiels contenus dans la preuve de RTA et les pièces RTA-1, RTA-2 et HQT-1, Document 1 en raison de leur caractère confidentiel, pour des motifs d'intérêt public et comme la Régie de l'énergie l'a déjà reconnu à de multiples reprises pour le même type d'informations.

VI. CONCLUSION

69. RTA demande à la Régie de l'énergie de rendre les conclusions suivantes :

APPROUVER les clauses normatives du contrat de transport d'électricité faisant l'objet des points de convergence entre RTA et le Transporteur, telles qu'établies dans le tableau **HQT-1, Document 1**;

APPROUVER les autres clauses normatives du contrat de transport d'électricité proposées par RTA dans le tableau **HQT-1, Document 1**;

APPROUVER les propositions relatives aux principes réglementaires et aux méthodes comptables, selon la preuve de RTA et telles qu'établies dans la pièce **RTA-2**;

APPROUVER le coût du service de transport d'électricité de RTA et le tarif de transport pour les années 2016, 2017 et 2018 inclusivement conformément aux modalités financières et aux principes établis dans la pièce **RTA-2**;

DÉCLARER que la Régie de l'énergie est satisfaite des modalités financières et des principes établis dans la **pièce RTA-2** afin d'établir et de calculer le coût du service de transport d'électricité de RTA;

ORDONNER aux parties de soumettre à la Régie de l'énergie dans les 30 jours de la décision à être rendue, pour approbation, le contrat de service de transport d'électricité pour la période 2016-2018, incluant les modalités financières et les principes établis dans la **pièce RTA-2**;

INTERDIRE la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements contenus dans la preuve de RTA datée du 25 septembre 2017 (la « **Preuve de RTA** ») et les pièces RTA-1, RTA-2 et HQT-1, Document 1 pour une durée indéterminée;

ORDONNER que seule la version caviardée de la Preuve de RTA et des pièces RTA-1 et HQT-1, Document 1 soit produite au dossier public et rendue accessible;

ORDONNER que la pièce RTA-2 au complet fasse l'objet d'une ordonnance de confidentialité et d'interdiction de publication et de divulgation;

LE TOUT respectueusement soumis.

