

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

COMPLÉMENT DE PREUVE

DE

RIO TINTO ALCAN INC.

[VERSION CAVIARDÉE]

DOSSIER R-3984-2016

27 JUILLET 2018

TABLE DES MATIÈRES

I.	Chronologie depuis le dépôt de la preuve de RTA.....	1
II.	Complément de Preuve DE RTA relativement AUX Aspects tarifaires	2
A.	Tarif du service de transport pour la période 2016-2020.....	2
B.	Système de comptabilité séparé.....	3
C.	Risque d'affaires	4
D.	Taux de rendement des capitaux propres de Rio Tinto.....	5
E.	Coût de la dette.....	6
F.	Calcul du coût moyen pondéré du capital.....	8
G.	Immobilisations	11
H.	Coûts d'opération	11
I.	Main-d'oeuvre	12
J.	Autres coûts fixes.....	13
K.	Services centraux et direction.....	13
III.	Confidentialité	13
IV.	Conclusion.....	13

I. CHRONOLOGIE DEPUIS LE DÉPÔT DE LA PREUVE DE RTA

1. Le 25 septembre 2017, Rio Tinto Alcan inc. (« **RTA** ») a déposé sa preuve¹ au dossier de la Régie de l'énergie (la « **Preuve de RTA** ») en ce qui a trait aux Conditions d'un contrat de service de transport d'électricité.
2. Le 2 octobre 2017, Hydro-Québec *TransÉnergie* (« **HQT** » ou le « **Transporteur** ») a déposé sa demande de renseignements numéro 1 à RTA;² RTA a soumis ses réponses le 13 octobre 2017.³
3. Le 20 octobre 2018, HQT a déposé :
 - (a) la Preuve du Transporteur sur les aspects normatifs;⁴
 - (b) la Preuve du Transporteur sur les aspects tarifaires.⁵
4. Le 30 octobre 2017, RTA a déposé sa demande de renseignements numéro 1 à HQT;⁶ HQT a soumis ses réponses le 3 novembre 2017.⁷
5. Le 7 novembre 2017, insatisfaite des réponses données par HQT, notamment quant au refus de HQT de transmettre les études de balisage de PA Consulting, RTA a envoyé une lettre à la Régie de l'énergie pour lui demander entre autres la radiation d'une portion de la Preuve du Transporteur sur les aspects tarifaires utilisant toute référence aux études de balisage de PA Consulting.⁸
6. Le 8 juin 2018, HQT a déposé la Preuve révisée du Transporteur sur les aspects tarifaires (la « **Preuve révisée** »),⁹ principalement pour enlever toute preuve du Transporteur utilisant quelque référence que ce soit aux études de balisage de PA Consulting. La preuve de HQT se rapproche donc davantage d'un argumentaire.
7. Le 3 juillet 2018, la Régie de l'énergie fixait au 27 juillet 2018 le dépôt de la preuve complémentaire de RTA (le « **Complément de preuve** »). La Régie de l'énergie demandait également aux parties d'émettre leurs commentaires sur l'hypothèse d'une fixation des conditions du nouveau contrat de transport d'électricité pour une période se terminant le 31 décembre 2020, plutôt que le 31 décembre 2018.¹⁰
8. Le 27 juillet 2018, RTA dépose ainsi son Complément de preuve, lequel propose de fixer les conditions du nouveau contrat de service de transport d'électricité pour la période se terminant le 31 décembre 2020.

¹ Pièce C-RTA-007.

² Pièce B-0015.

³ Pièce C-RTA-012.

⁴ HQT-2, Document 1; pièce B-0018.

⁵ HQT-2, Document 2; pièce B-0019.

⁶ Pièce C-RTA-0018.

⁷ HQT-3, Document 1; pièce B-0022.

⁸ Pièce C-RTA-0019.

⁹ HQT-2, Document 2 révisé; pièce B-0026.

¹⁰ Pièce A-0012.

II. COMPLÉMENT DE PREUVE DE RTA RELATIVEMENT AUX ASPECTS TARIFAIRES

A. Tarif du service de transport pour la période 2016-2020

9. 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 2017.¹¹
10. Par sa décision D-2017-065, la Régie de l'énergie a ordonné 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.
11. Tel qu'exprimé dans sa lettre du 27 juillet 2018 accompagnant le Complément de preuve et en réponse à la lettre de la Régie de l'énergie du 3 juillet 2018,¹² RTA soumet qu'il est effectivement avantageux que les conditions du nouveau contrat de transport d'électricité soient fixées pour une période se terminant le 31 décembre 2020 et que l'échéancier procédural soit maintenu.
12. Compte tenu de l'état d'avancement du dossier et qu'il aurait été nécessaire de retourner prochainement à la Régie de l'énergie pour faire approuver le tarif de transport pour les années 2019 et 2020, RTA est donc d'avis que la demande dans ce dossier devrait couvrir également la période se terminant le 31 décembre 2020 afin de favoriser une plus grande efficacité réglementaire.
13. Aux fins du présent dossier, RTA avait présenté au soutien de sa preuve la pièce RTA-2,¹³ 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.
14. Dans le cadre de ce Complément de preuve, RTA dépose comme pièce RTA-3, sous pli confidentiel, une mise à jour de la pièce RTA-2; cette mise à jour vise à inclure les données réelles 2017 et les données prévisionnelles pour les années 2018 à 2020.
15. Pour la préparation des données prévisionnelles pour les années 2019 et 2020, RTA s'est appuyée sur la méthodologie décrite dans la Preuve de RTA pour l'établissement et le calcul de son coût de service de transport. Les données prévisionnelles 2018 ont fait l'objet d'ajustements; elles sont reproduites dans le document RTA-3.
16. 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 les années 2019 et 2020.¹⁴
17. 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 2020 inclusivement, est donc plus amplement décrite au document intitulé « Tarif

¹¹ Pièce B-0002.

¹² Pièce A-0012.

¹³ Pièce C-RTA-0010.

¹⁴ RTA a notamment tenu compte du même ajustement de la méthode utilisée pour l'amortissement des investissements en immobilisations qu'elle avait fait pour la période 2016-2018.

du service de transport de RTA pour la période 2016-2020 et Notes explicatives », pièce RTA-3, déposée sous pli confidentiel.

18. Cette pièce RTA-3 déposée avec ce Complément de preuve fait partie intégrante de la preuve de RTA et complémente la pièce RTA-2.

B. Système de comptabilité séparé

19. Aux sections 2.1 et 2.3.1 de sa Preuve révisée, HQT reproche à RTA le fait que cette dernière n'ait pas de comptabilité séparée pour ses activités de transport.
20. La division Énergie Électrique de RTA est une seule entité intégrée regroupant les fonctions de production, transport et distribution d'électricité.
21. RTA précise que la mise en place d'un système séparé de comptabilité représenterait des coûts significatifs de programmation et de modification du système SAP et engendrerait des coûts injustifiés pour son implantation, sa mise en œuvre, son entretien, l'ajout de personnel qualifié et ses suivis.
22. Puisque la demande ne servirait que les fins de HQT, non celles de RTA, ces coûts devraient être entièrement imputés à HQT.
23. RTA estime que chaque million dépensé pour répondre à une telle demande représenterait [REDACTED] du kW-an d'augmentation sur le tarif payable par HQT et entraînerait ainsi un effet significatif à la hausse sur les coûts de transport pour la charge locale du Québec.
24. À titre d'exemple, pour un projet de [REDACTED], il en résulterait une augmentation du tarif de transport de [REDACTED].
25. RTA rappelle que la Régie de l'énergie a précisé dans sa décision D-2017-065 ce qui suit :

[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 oeuvre pour y satisfaire doivent toutefois être proportionnels aux sommes en jeu.[nos soulignés]

26. Or, pour les raisons évoquées ci-haut, RTA soumet que le coût et les efforts requis pour l'implantation d'une comptabilité séparée seraient disproportionnés par rapport aux sommes en jeu.
27. Par ailleurs, RTA rappelle que HQT était satisfaite de la méthode qui consiste à utiliser un mécanisme réglementaire connu (soit une base de répartition que les deux parties ont jugé représentative de la causalité des coûts) et de la répartition des dépenses allouées au service de transport de RTA dans le cadre du Contrat 2007-2015. RTA confirme à la Régie de l'énergie qu'elle a maintenu cette méthodologie et répartition au soutien de la présente demande.
28. Par conséquent, RTA demande à la Régie de l'énergie de ne pas tenir compte de ces commentaires de HQT et de confirmer que la méthode de répartition des dépenses ([REDACTED]) allouées au service de transport de RTA est raisonnable dans les circonstances.

C. Risque d'affaires

29. À la section 2.2 de sa Preuve révisée, HQT évalue erronément le risque d'affaires de RTA.
30. Ce risque doit être analysé en fonction des paramètres proposés par la Régie de l'énergie dans sa décision D-2014-034, à savoir que le risque global de RTA se subdivise en trois catégories :
- (a) le risque d'affaires;
 - (b) le risque réglementaire; et
 - (c) le risque financier.
31. Le risque d'affaires est celui associé à la nature des activités de RTA, à sa structure de coûts, et à l'évolution de son marché.¹⁵ Ce risque va bien au-delà de la simple fonction de *transporteur auxiliaire* comme semble le suggérer HQT; RTA est un producteur d'aluminium à vocation industrielle intégré verticalement dont les revenus sont étroitement reliés aux fluctuations du prix mondial de l'aluminium.
32. Le risque d'affaires de RTA n'a pas significativement changé depuis le Contrat 2007-2015. Il n'existe aucune autre entreprise similaire à RTA au Canada, HQT ne peut s'appuyer sur des analogies avec des entreprises existantes.
33. Le risque d'affaires plus élevé est lié au cycle d'investissement en capital. Lors des phases de réinvestissement, comme celle dans laquelle RTA est présentement engagée, la valeur à risque des immobilisations va en augmentant, accroissant d'autant le risque de ne pas être entièrement compensée en cas de perte d'une aluminerie ou de HQT comme client. Il faut rappeler que HQT n'a pas d'engagement à long terme envers RTA pour ses services de transport.

➤ Décision D-2014-034 au para 74 :

[74] Pour leur part, les agences de crédit font une distinction entre le risque global d'un transporteur, d'un distributeur et d'une entreprise intégrée. Dans sa récente publication, *Request for comment – Proposed Refinements to the Regulated Utilities Rating Methodology and our Evolving View of US Utility Regulation*⁴³, publiée le 23 septembre 2013, Moody's affirme :

« *Financial Ratio Threshold Ranges May Be Lowered Based on Business Risk*

In our view, the different types of utility entities covered under this methodology have different levels of business risk. Vertically integrated utilities generally have a higher level of business risk because they are engaged in power generation. We view power generation as the highest-risk component of the electric utility business, as generation plants are typically the most expensive part of a utility's infrastructure (representing asset concentration risk) and are subject to the greatest risks in both construction and operation, including the risk that incurred costs will either not be recovered in rates or recovered with material delays. [...] » [nous soulignons]

¹⁵ Tel que mentionné dans la décision D-2002-95 référée au para 52 de la décision D-2014-034, ce principe a été accepté par le Transporteur.

34. Notons ainsi le fait que tous les investissements capitalisés sur une période largement plus longue que la durée de l'engagement contractuel de HQT entraîne nécessairement une augmentation du risque d'affaires pour RTA.
35. Quant au risque réglementaire, celui-ci correspond à celui découlant des décisions de la Régie de l'énergie et des délais réglementaires qui peuvent affecter le taux de rendement de l'avoir propre de RTA.

D. Taux de rendement des capitaux propres de Rio Tinto

36. À la section 2.2.3 de sa Preuve révisée, HQT utilise un bêta ajusté de 1,34 au 3 octobre 2017 pour estimer le taux de rendement de Rio Tinto. Il tire référence de la plateforme Bloomberg pour estimer le bêta brut de Rio Tinto sur un horizon de cinq ans.¹⁶

37. [Redacted]

38. [Redacted]

[Redacted]		[Redacted]		
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]

39. RTA soumet que l'analyse du Transporteur mènerait à un taux de rendement des capitaux propres supérieur à celui proposé par RTA.
40. Si la structure de capital à laquelle RTA a accès était retenue [Redacted], il en résulterait un [Redacted], élargissant encore de beaucoup la fourchette des taux de rendement raisonnable au sein de laquelle la Régie de l'énergie pourrait déterminer le rendement raisonnable requis par RTA pour fournir le service de transport au Transporteur et fournir les investissements requis pour assurer la pérennité et la fiabilité de son réseau.¹⁸

¹⁶ RTA soumet à la Régie de l'énergie que les données de Google, Reuters et Yahoo doivent être rejetées n'étant pas en mesure de connaître ni la durée ni la méthodologie utilisées pour calculer ces données.

¹⁷ Dans sa Preuve révisée (p 4, Il 7-10), le Transporteur ne conteste pas le maintien du taux de capitalisation présumé de RTA.

¹⁸ [Redacted]

41. En conséquence, dans un souci de respect des paramètres donnés par la Régie de l'énergie dans sa décision D-2014-034, RTA propose de maintenir le taux adopté pour le Contrat 2007-2015 par sa décision D-2014-145, ajusté pour tenir compte du traitement fiscal (soit [REDACTED]) dans la foulée des décisions des tribunaux économiques spécialisés de maintenir les taux en vigueur en raison des conditions actuelles du monde financier.

E. Coût de la dette

42. À la section 2.2.4 de sa Preuve révisée, HQT affirme que le coût de la dette de [REDACTED] proposé par RTA pour la période 2016-2018 est surévalué en considérant l'absence totale d'informations de RTA à cet égard.

43. RTA soumet que le coût de la dette de Rio Tinto est accessible dans son Rapport annuel 2016 contenant ses états financiers vérifiés.¹⁹ Le coût pondéré de la dette de Rio Tinto est de [REDACTED].

44. [REDACTED]

¹⁹ www.riotinto.com/documents/RT_2016_Annual_report.pdf.

²⁰ [REDACTED]

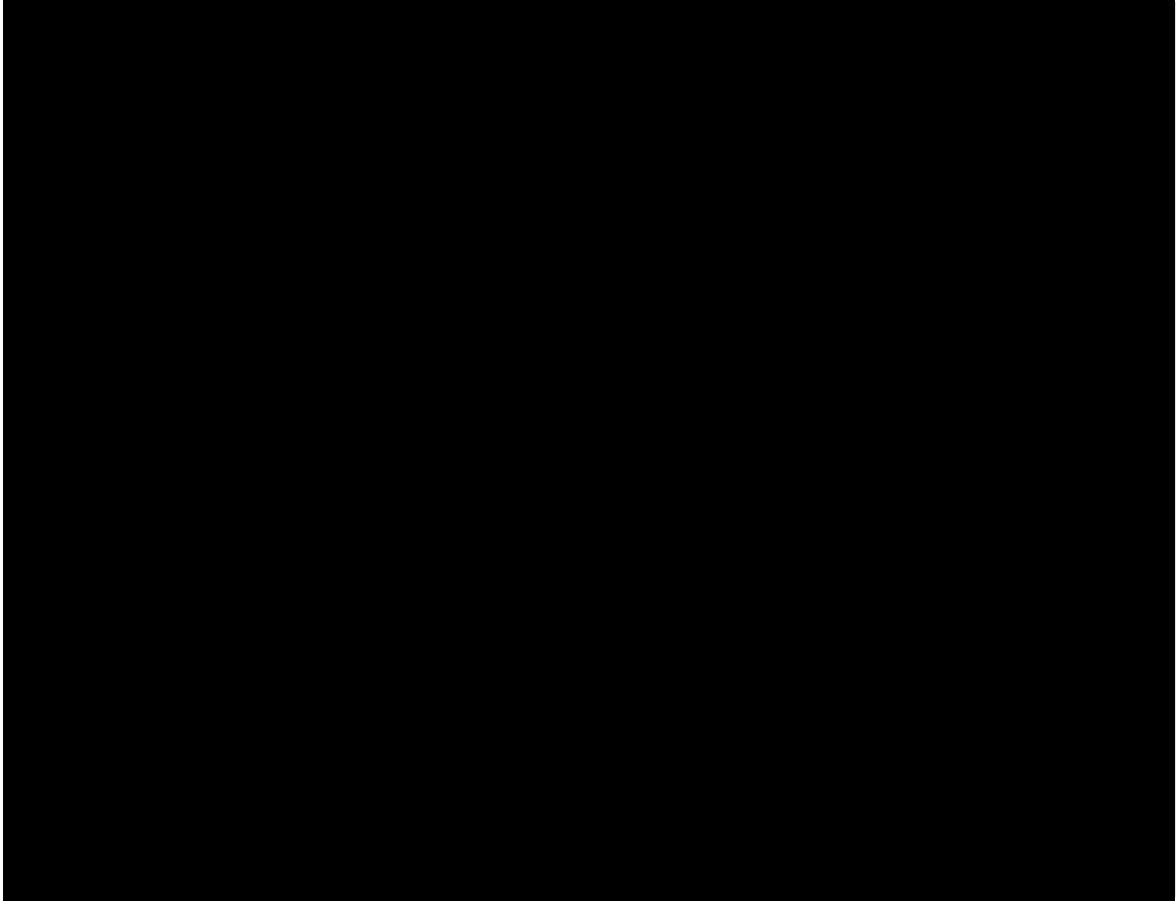
Notes to the 2016 financial statements

continued

22 Borrowings and other financial liabilities

Borrowings at 31 December	Note	Non-current 2016 US\$m	Current 2016 US\$m	Total 2016 US\$m
Rio Tinto Finance (USA) plc Bonds 1.375% 2016		–	–	–
Rio Tinto Finance (USA) plc Bonds LIBOR plus 0.84% 2016		–	–	–
Rio Tinto Finance (USA) plc Bonds 2.0% 2017		–	–	–
Rio Tinto Finance (USA) plc Bonds 1.625% 2017		–	–	–
Rio Tinto Finance (USA) Limited Bonds 6.5% 2018 ⁽⁴⁾		–	–	–
Rio Tinto Finance (USA) plc Bonds 2.250% 2018		–	–	–
Rio Tinto Finance (USA) Limited Bonds 9.0% 2019 ⁽⁴⁾		1,235	–	1,235
Rio Tinto Finance (USA) Limited Bonds 3.5% 2020		464	–	464
Rio Tinto Finance plc Euro Bonds 2.0% due 2020 ^{(4) (5)}		817	–	817
Rio Tinto Finance (USA) Limited Bonds 4.125% 2021 ⁽⁴⁾		573	–	573
Rio Tinto Finance (USA) Limited Bonds 3.750% 2021 ⁽⁴⁾		621	–	621
Rio Tinto Finance (USA) plc Bonds 3.5% 2022 ⁽⁴⁾		459	–	459
Rio Tinto Finance (USA) plc Bonds 2.875% 2022 ⁽⁴⁾		509	–	509
Rio Tinto Finance plc Euro Bonds 2.875% due 2024 ^{(4) (5)}		577	–	577
Rio Tinto Finance (USA) Limited Bonds 3.75% 2025 ⁽⁴⁾		1,195	–	1,195
Rio Tinto Finance (USA) Limited Bonds 7.125% 2028 ⁽⁴⁾		980	–	980
Alcan Inc. Debentures 7.25% due 2028		105	–	105
Rio Tinto Finance plc Sterling Bonds 4.0% due 2029 ^{(4) (5)}		609	–	609
Alcan Inc. Debentures 7.25% due 2031		425	–	425
Alcan Inc. Global Notes 6.125% due 2033		741	–	741
Alcan Inc. Global Notes 5.75% due 2035		287	–	287
Rio Tinto Finance (USA) Limited Bonds 5.2% 2040 ⁽⁴⁾		1,103	–	1,103
Rio Tinto Finance (USA) plc Bonds 4.75% 2042 ⁽⁴⁾		466	–	466
Rio Tinto Finance (USA) plc Bonds 4.125% 2042 ⁽⁴⁾		690	–	690
Oyu Tolgoi LLC Secured Loan due 2027 ⁽³⁾		2,259	–	2,259
Oyu Tolgoi LLC Secured Loan due 2028 ⁽³⁾		247	–	247
Oyu Tolgoi LLC Secured Loan due 2029 ⁽³⁾		866	–	866
Oyu Tolgoi LLC Secured Loan due 2030 ⁽³⁾		754	–	754
Loans from equity accounting units		–	49	49
Other secured loans		530	127	657
Other unsecured loans		377	508	885
Finance leases	23	24	21	45
Bank overdrafts	21	–	12	12
Total borrowings including overdrafts ⁽⁴⁾		16,913	717	17,630

45.



46. Par conséquent, le coût réel de la dette de Rio Tinto, tel qu'il existait au moment de la détermination du coût de service de RTA était bien de [REDACTED], tel que mentionné dans la Preuve de RTA.
47. Puisque RTA demande à la Régie de l'énergie de maintenir son taux de rendement à [REDACTED], la Régie de l'énergie de doit pas tenir compte de l'écart entre le coût de la dette utilisé pour les fins du calcul, soit [REDACTED], et le coût réel de service de dette de RTA établi à [REDACTED], ce qui aurait pour effet d'augmenter le taux de rendement de quelques points de pourcentage.
48. Par ailleurs, les commentaires de HQT à l'effet que le coût de la dette à utiliser pour 2017 et 2018 devrait être de l'ordre de 4 % et celui de 2016 de 4,43 % ne devrait pas être retenu puisque HQT ne peut choisir et exclure de manière arbitraire des titres de dette de Rio Tinto comme elle le fait dans son calcul pour en arriver à ces données. Tel que démontré ci-haut, le coût réel de service de la dette est de [REDACTED].

F. Calcul du coût moyen pondéré du capital

49. À la section 2.2.5 de sa Preuve révisée, le Transporteur demande une réduction du rendement sur le capital de RTA en modifiant la formule qu'il a imposée à RTA lors de la négociation du Contrat 2007-2015.
50. Le Transporteur propose l'application d'un coût moyen pondéré du capital (CMPC ou WACC) [REDACTED] [REDACTED] convenu lors du Contrat 2007-2015.

51. Le Transporteur allègue notamment ce qui suit dans sa Preuve révisée (p 7, II 1-8) :

[REDACTED]

La formule admise du coût moyen pondéré du capital pour une société taxable

52. HQT propose à la Régie de l'énergie de déterminer le coût moyen pondéré du capital pour une société qui, comme elle, n'est pas sujette à l'impôt sur le revenu. Le calcul proposé ne tient pas en considération la déductibilité des paiements d'intérêts. L'objectif poursuivi consiste à déterminer le rendement requis par un actionnaire sujet à un tel impôt sur le revenu.
53. Lors des discussions ayant mené au Contrat 2007-2015, HQT et RTA envisageaient [REDACTED] en ce qui a trait au taux de capitalisation raisonnable pour les fins du calcul du coût moyen pondéré du capital. Les calculs avaient alors été établis en se basant sur cette fourchette raisonnable.
54. Or, la formule admise du coût pondéré du capital (WACC ou CMPC) pour une société taxable, telle que RTA, est la suivante :²¹

$$\text{WACC Formula} = (E/V * Ke) + (D/V * Kd * (1 - \text{Tax rate}))$$

où

E = Market Value of Equity

V = Total market value of equity & debt

Ke = Cost of Equity

D = Market Value of Debt

Kd = Cost of Debt

Tax Rate = Corporate Tax Rate

55. Cette formule correspond au deuxième énoncé mathématique exposé par HQT dans sa Preuve révisée qui avait été utilisé pour calculer le taux de rendement dans le Contrat 2007-2015 [REDACTED].²²

²¹ NY University, Stern Business School; http://pages.stern.nyu.edu/~igiddy/articles/wacc_tutorial.pdf.

²² [REDACTED]

L'effet de la position de HQT

56. Se fondant sur le troisième ou le quatrième énoncé mathématique exposé par HQT dans sa Preuve révisée,²³ le taux de rendement applicable à RTA, selon le calcul de HQT, devrait donc être de [REDACTED]. Or, puisque cette formule ne tient pas compte de l'effet fiscal, ceci aurait pour effet d'augmenter le coût du service de RTA pour la charge locale en lui accordant un coût moyen pondéré du capital supérieur.
57. RTA n'entend pas demander à la Régie d'appliquer ce troisième ou quatrième énoncé mathématique, même s'il tient compte du coût réel de service de la dette de [REDACTED]. RTA rappelle que le coût de la dette estimé par HQT (4 % en 2016 et 4,43 % pour 2017 et 2018) est incorrect pour les motifs plus amplement évoqués aux paragraphes 42 à 48 du Complément de preuve.
58. RTA demande à la Régie de l'énergie de ne pas tenir compte du calcul erroné du coût de la dette proposé par HQT dans sa Preuve révisée.
59. RTA propose simplement de maintenir, pour la période 2016-2020, un taux de rendement raisonnable de [REDACTED] tenant compte de l'impact fiscal connu. Cette approche est cohérente avec l'approche prise par les régulateurs canadiens, dont la Régie de l'énergie, suite aux constats des limites du modèle *Capital Asset Pricing Model* pour la détermination du rendement raisonnable de l'entreprise ainsi d'ailleurs qu'à la position de HQT dans sa *Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport pour l'année 2018* (R-4012-2017).

Le détail du calcul

60. RTA rappelle que la formule de calcul du coût moyen pondéré du capital pour le présent contrat (2016-2020) a été partagée avec la Régie de l'énergie lors de l'approbation du Contrat 2007-2015. Voir la réponse confidentielle²⁴ des parties à la demande de renseignements de la Régie de l'énergie, question 2 qui se lisait comme suit :

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

²³ [REDACTED]
[REDACTED];

²⁴ Dossier R-3892-2014; pièce B-0008.



L'historique de l'entente

61. Rappelons que la formule maintenant contestée par HQT (deuxième énoncé mathématique) est celle que ce dernier a demandé à RTA d'appliquer dans le cadre du Contrat 2007-2015 pour convenir d'un taux de rendement de [REDACTED] sur le capital de RTA.
62. Enfin, à l'égard de la compensation pour l'impôt présumé, même si HQT en réécrit la formule, celle-ci ne change en rien le calcul. La formule proposée par RTA est similaire, bien qu'écrite différemment, et arrive au même résultat.

G. Immobilisations

63. À la section 2.3.1 de sa Preuve révisée, HQT mentionne que la preuve de RTA ne permet pas d'appuyer et de réaliser le budget en immobilisations de RTA. Sans justificatifs, HQT suggère une réduction importante de ce budget de 12 millions de dollars.
64. Or, tel qu'indiqué au tableau comparatif ci-après, les chiffres réels de 2017 démontrent que RTA a non seulement réalisé mais a dépassé son budget en immobilisations de [REDACTED] :²⁵

	Budget prévisionnel (k\$) 2017	Chiffres réels (k\$) 2017	Différence (k\$)
Immobilisations	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

65. En 2017, RTA avait prévu réaliser des projets en capital (CAPEX) de l'ordre de [REDACTED]. Dans sa Preuve révisée, HQT mettait fortement en doute le caractère réaliste et réalisable de ce budget prévisionnel. Or, RTA a investi une somme de [REDACTED] en 2017 en projets d'immobilisations contredisant sans équivoque les affirmations de HQT.
66. Les chiffres réels sont donc révélateurs de ce qui avait été planifié dans le budget prévisionnel de 2017 et démontrent leur caractère réaliste, réalisable et raisonnable. Pour les motifs évoqués à la section III.A.1 de la pièce RTA-3, RTA a procédé à l'évaluation de ces projets en immobilisations pour les années 2018, 2019 et 2020 en se fondant sur la même approche raisonnable.
67. RTA demande à la Régie de l'énergie de ne pas tenir compte des arguments soumis par HQT, lesquels sont clairement contredits par cette trame factuelle.

H. Coûts d'opération

68. À la section 2.4.1 de sa Preuve révisée, HQT mentionne que le niveau des coûts d'opération est significativement plus élevé que celui du Contrat 2007-2015 et que la preuve de RTA ne permet pas d'appuyer de tels coûts.

²⁵ [REDACTED]

69. Or, tel qu'indiqué au tableau comparatif ci-après, les chiffres réels de 2017 démontrent que les coûts d'opération sont sensiblement les mêmes que ceux prévus.

	Budget prévisionnel (k\$)	Chiffres réels (k\$)	Différence (k\$)
	2017	2017	
Coûts d'opération	■	■	■

70. L'écart s'explique essentiellement par la diminution des coûts relatifs aux bris d'équipement envisagés lors de la préparation du budget prospectif.
71. Dans le traitement comptable des projets réalisés en 2017, RTA a également dû imputer aux immobilisations certains projets qu'elle croyait, sur une base prévisionnelle, non-capitalisables et qui composent les coûts d'opération. Cette situation ne change pas la prévision de RTA en ce qui a trait aux coûts d'opération pour les années 2018, 2019 et 2020.
72. RTA demande à la Régie de l'énergie de ne pas tenir compte des arguments soumis par HQT, lesquels sont clairement contredits par cette trame factuelle.

I. Main-d'oeuvre

73. À la section 2.4.1.1 de sa Preuve révisée, HQT affirme que la charge de main-d'oeuvre estimée de RTA est trop élevée et devrait poursuivre la réduction réalisée durant la période 2007-2015.
74. La prémisse de base utilisée par HQT dans sa preuve est erronée. ■■■■■
■■■■■
75. En ce qui a trait aux mesures d'efficience, RTA réitère qu'elle est une entité privée qui s'assure d'un contrôle serré de ses coûts d'opération et dépenses.
76. Le maintien ou la réduction des employés est limité par les conventions collectives en vigueur au sein de RTA jusqu'à la fin de 2020.
77. RTA rappelle qu'il y a eu une réduction significative des effectifs entre 2010 et 2015 qui s'explique par la mise en place, suite à l'entente avec les syndicats représentant ses employés, d'un nouveau modèle d'affaires pour ses opérations au Saguenay-Lac-Saint-Jean. Cette réduction a contribué à la réduction des coûts d'opération de RTA sur la période du Contrat 2007-2015. Cette entente ne permet toutefois pas de réduire encore plus les effectifs sur la période 2016-2020. Les coûts de main-d'oeuvre correspondent aux coûts minimum pour assurer les opérations fiables de la division Énergie Électrique de RTA.
78. Puisque RTA ne bénéficie pas des avantages d'une entreprise réglementée de faire assumer l'ensemble de ses coûts à sa clientèle et de s'assurer d'un revenu requis pour les activités principales de son entreprise (soit la production et la vente d'aluminium), tout gain d'efficience procède, dans un contexte du marché mondial de l'aluminium hautement concurrentiel, par une gestion serrée des coûts d'opération et une planification des investissements des projets par

priorité. Il s'agit d'une méthode de saine gestion de ses ressources financières, matérielles et humaines contribuant aux mesures d'efficacité mises en place par RTA.

79. RTA demande à la Régie de l'énergie de ne pas tenir compte des arguments soumis par HQT, lesquels sont contredits par cette trame factuelle.

J. Autres coûts fixes

80. À la section 2.4.1.2 de sa Preuve révisée, HQT affirme que les augmentations des autres coûts fixes ne sont pas raisonnables. Les commentaires de HQT ne reposent sur aucun élément de preuve.

81. Les autres coûts fixes de RTA correspondent aux coûts minimum pour assurer ses opérations de transport.

82. Les données prévisionnelles pour la période 2018-2020 demeurent raisonnables.

K. Services centraux et direction

83. À la section 2.4.1.3 de sa Preuve révisée, HQT affirme que les augmentations du coût des services centraux et direction ne sont pas raisonnables.

84. Premièrement, on ne peut comparer les coûts fixes aux services centraux qui ne sont pas de même nature. Les autres coûts fixes sont de nature différente et ne sont pas liés aux services centraux.

85. Pour l'année 2017, l'écart à la baisse s'explique principalement par des dépenses moindres en technologie de l'information. Cela étant dit, les données prévisionnelles pour la période 2018-2020 demeurent raisonnables.

III. CONFIDENTIALITÉ

86. 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 le Complément de preuve et la pièce RTA-3 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.

IV. CONCLUSION

87. 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 révisé;

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

APPROUVER les propositions relatives aux principes réglementaires et aux méthodes comptables, selon la preuve de RTA et telles qu'établies dans la pièce RTA-3;

APPROUVER le coût du service de transport d'électricité de RTA et le tarif de transport pour les années 2016, 2017, 2018, 2019 et 2020 inclusivement, avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2016, conformément aux modalités financières et aux principes établis dans la pièce RTA-3 et à l'article 3.4 du Contrat 2007-2015;

ORDONNER au Transporteur de payer à RTA, pour le service de transport déjà rendu, sur présentation d'une facture, toute différence entre (i) le tarif de transport approuvé par la Régie de l'énergie pour les années 2016, 2017 et 2018, plus le Taux d'intérêt prévu au Contrat 2007-2015, à partir de la date où chaque paiement mensuel aurait dû être effectué; et (ii) les tarifs payés par le Transporteur pendant cette même période;

DÉCLARER que la Régie de l'énergie est satisfaite des modalités financières et des principes établis dans la pièce RTA-3 afin d'établir et de calculer le coût du service de transport d'électricité de RTA;

CONFIRMER que la méthode de répartition des dépenses allouées au service de transport de RTA est raisonnable;

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 2016-2020, incluant les modalités financières et les principes établis dans la pièce RTA-3;

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** ») (C-RTA-0007), les Réponses de RTA à la demande de renseignements numéro 1 de HQT (C-RTA-012), le Complément de preuve daté du 27 juillet 2018 (le « **Complément de preuve** ») et les pièces RTA-1 (C-RTA-0009), RTA-2 (C-RTA-0010), RTA-3, HQT-1, Document 1 (B-0012), HQT-1, Document 1 révisé et le projet de contrat de service de transport pour une durée indéterminée;

ORDONNER que seule la version caviardée de la Preuve de RTA (C-RTA-0006), du Complément de preuve et des pièces RTA-1 (C-RTA-0008), HQT-1, Document 1 (B-0012), HQT-1, Document 1 révisé et le projet de contrat de service de transport soient produites au dossier public et rendues accessibles;

ORDONNER que les pièces C-RTA-012, RTA-2 (C-RTA-0010) et RTA-3 au complet fassent l'objet d'une ordonnance de confidentialité et d'interdiction de publication et de divulgation;

LE TOUT respectueusement soumis.