

# D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

---

D-2017-065

R-3984-2016

27 juin 2017

---

**PRÉSENT :**

Laurent Pilotto  
Régisseur

---

**Hydro-Québec**  
Demanderesse

et

**Rio Tinto Alcan inc.**  
Intimée

---

**Décision procédurale**

*Demande de fixation des conditions d'un contrat de service  
de transport d'électricité avec Rio Tinto Alcan inc.*



## 1. INTRODUCTION

[1] Le 29 septembre 2016, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie) une demande de fixation des conditions d'un contrat de service de transport d'électricité avec Rio Tinto Alcan inc. (RTA) suivant les articles 85.15 à 85.18 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*<sup>1</sup> (la Loi).

[2] Cette Demande s'inscrit dans le cadre du renouvellement du contrat de service de transport conclu entre le Transporteur et RTA (le Contrat) que la Régie a approuvé le 20 août 2014 par sa décision D-2014-145<sup>2</sup>. Le Contrat est échu depuis le 31 décembre 2015 et les négociations pour le renouveler, amorcées à l'été 2015, étaient toujours dans une impasse en août 2016.

[3] En vertu de l'article 85.16 de la Loi, le Transporteur demande à la Régie de fixer les conditions d'un contrat de service de transport d'électricité entre lui et RTA pour les années 2016 et 2017.

[4] Le 17 octobre 2016, la Régie convoque le Transporteur et RTA (ci-après, conjointement, les Parties) à une rencontre préparatoire le 7 novembre 2016. Elle leur transmet l'ordre du jour de la rencontre le 28 octobre 2016.

[5] Au terme de la rencontre, la Régie requiert des Parties qu'elles lui fassent part de leur position sur les modalités d'exercice de sa juridiction prévues aux articles 85.17 et 85.18 de la Loi.

[6] Le 21 novembre 2016, les Parties déposent leurs réponses au questionnement de la Régie.

[7] Le 20 avril 2017, le Transporteur dépose une demande amendée<sup>3</sup> (la Demande).

---

<sup>1</sup> [RLRO, c. R-6.01](#).

<sup>2</sup> Décision [D-2014-145](#).

<sup>3</sup> Pièce [B-0009](#).

[8] Dans la présente décision, la Régie statue sur l'exercice de sa compétence relative à la section II du Chapitre VI.1 de la Loi, ainsi que sur la procédure et le calendrier qu'elle retient pour l'examen de la Demande.

## 2. MISE EN CONTEXTE ET CADRE JURIDIQUE

[9] Dans la Demande, les conclusions recherchées par le Transporteur se lisent comme suit :

« [...] »

*DISPENSER le Transporteur de la publication d'avis publics ;*

*FIXER les conditions du contrat de service de transport d'électricité, incluant les tarifs en ce qui a trait au service de transport et aux services complémentaires, entre le Transporteur et RTA pour les années 2016 et 2017 ;*

*SUBSIDIAIREMENT FIXER les conditions du contrat de service de transport d'électricité entre le Transporteur et RTA et ce, à compter de la date de la décision finale à venir dans le présent dossier ;*

*DÉCLARER que les conditions du contrat de service de transport d'électricité entre le Transporteur et RTA, qui seront fixées par la Régie dans sa décision finale au présent dossier, s'appliqueront tant qu'elles ne seront pas modifiées par la Régie à la demande de l'une des Parties ;*

*ACCORDER au Transporteur 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 dans le présent dossier, afin d'y comptabiliser les écarts entre les coûts réels ou prévus, dans les demandes tarifaires du Transporteur, en ce qui a trait au service de transport 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<sup>er</sup> janvier 2016 ;*

*RENDRE toute ordonnance requise et appropriée pour la fixation des conditions du contrat de services de transport d'électricité à venir entre les Parties visées par la présente demande amendée »<sup>4</sup>.*

[10] Le 13 décembre 2006, le projet de loi 52 était adopté et sanctionné. Ce projet de loi amendait la Loi<sup>5</sup> pour, notamment, y introduire le chapitre VI.I portant sur le transport d'électricité. Ce chapitre comporte trois sections, dont la section II qui traite de « *Contrat de service de transport d'électricité* » et inclut les dispositions suivantes :

*« 85.14. Pour l'application de la présente section, un «transporteur auxiliaire» désigne le propriétaire ou l'exploitant d'un réseau de transport d'électricité ou d'une installation d'une tension de 44 kV et plus raccordé au réseau du transporteur d'électricité, apte à fournir un service de transport à un tiers.*

*85.15. À la demande du transporteur d'électricité, tout transporteur auxiliaire est tenu de négocier avec lui les conditions d'un contrat de service de transport d'électricité.*

*Ce contrat est soumis à la Régie pour approbation.*

*85.16. À défaut d'entente entre le transporteur d'électricité et le transporteur auxiliaire, l'une des parties intéressées peut demander à la Régie de fixer les conditions d'un contrat de service de transport d'électricité.*

*85.17. Lorsque la Régie décide de ne pas approuver un contrat de service de transport d'électricité ou si une partie intéressée lui en fait la demande en vertu de l'article 85.16, la Régie fixe les conditions du contrat qu'elle estime justes et raisonnables.*

*Dans l'établissement des coûts que le transporteur auxiliaire a droit de récupérer, la Régie tient compte du premier alinéa ou du quatrième alinéa de l'article 49 ou de ces deux dispositions.*

*85.18. Une décision rendue en vertu de l'article 85.17 est exécutoire à la date qui y est indiquée et lie les parties jusqu'à ce que, à la demande de l'une d'elles et après avoir donné à tout consommateur intéressé l'occasion de présenter des observations, la Régie juge à propos d'y mettre fin ou de la modifier ».*

---

<sup>4</sup> Pièce [B-0009](#), p. 5.

<sup>5</sup> Loi de 2006, c. 46, a. 48.

[11] Ces dispositions confèrent au Transporteur le droit d'exiger d'un transporteur auxiliaire, défini à l'article 85.14, qu'il négocie avec lui les conditions d'un contrat de service de transport d'électricité. Suivant la définition établie à l'article 85.14, RTA est un transporteur auxiliaire.

[12] Le 12 mai 2014, les Parties ont convenu d'un contrat de service de transport d'électricité visant l'alimentation de la région du Saguenay—Lac-St-Jean, faisant partie de la charge locale du Québec, pour la période du 1<sup>er</sup> janvier 2007 au 31 décembre 2015, avec effet rétroactif à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2007. Ce contrat a été soumis à la Régie pour approbation, conformément à l'article 85.15.

[13] Le 20 août 2014, par sa décision D-2014-145, la Régie approuve le Contrat<sup>6</sup>.

[14] La présente Demande s'inscrit dans le cadre du renouvellement du Contrat. Les négociations entreprises à cette fin à l'été 2015 étant dans une impasse, le Transporteur s'adresse à la Régie en vertu de l'article 85.16 pour qu'elle fixe les conditions d'un contrat de service de transport d'électricité entre lui et RTA.

[15] En conséquence, tel que prévu à l'article 85.17, si une partie intéressée lui en fait la demande en vertu de l'article 85.16, ce qui est le cas en l'occurrence, la Régie doit fixer les conditions du contrat, qu'elle estime justes et raisonnables.

[16] Lorsqu'elle exerce cette compétence, dans l'établissement des coûts que le transporteur auxiliaire a droit de récupérer, la Régie tient compte du premier alinéa ou du quatrième alinéa de l'article 49 de la Loi, ou de ces deux dispositions.

[17] Suivant l'article 85.18, la décision, par laquelle la Régie fixe les conditions d'un contrat de service de transport d'électricité en vertu de l'article 85.17, est exécutoire à la date qui y est indiquée et lie les parties jusqu'à ce que, à la demande de l'une d'elles, la Régie juge à propos d'y mettre fin ou de la modifier.

[18] Le Transporteur demande en outre l'autorisation de créer un compte de frais reportés (CFR) hors base de tarification et portant intérêts, afin d'y comptabiliser, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016, les écarts entre les coûts réels ou prévus, dans ses demandes

---

<sup>6</sup> Décision [D-2014-145](#).

tarifaires, en ce qui a trait au service de transport et aux services complémentaires de RTA pour les années 2016 et 2017, et les coûts qui seront reconnus pour ces services dans la décision qui sera rendue dans le cadre du présent dossier. Il souhaite, selon des modalités de disposition à déterminer dans le cadre d'un dossier tarifaire, faire reconnaître les sommes versées dans ce CFR dans l'établissement de son revenu requis d'une année tarifaire ultérieure.

### 3. RENCONTRE PRÉPARATOIRE

#### 3.1 POSITION DU TRANSPORTEUR

[19] Lors de la rencontre préparatoire, le Transporteur soutient que l'examen de la Demande devrait se faire sur dossier et que l'assise contractuelle à partir de laquelle la Régie doit exercer sa compétence en l'instance doit être le Contrat, qu'elle a approuvé précédemment.

[20] Le Transporteur dépose une proposition de calendrier procédural<sup>7</sup> visant à arrimer le déroulement du présent dossier à son dossier tarifaire 2017<sup>8</sup>. L'objectif visé est de faire en sorte que les conditions que la Régie est appelée à fixer dans le présent dossier soient prises en compte dans la décision à venir dans le cadre du dossier tarifaire.

[21] Le Transporteur propose que RTA dépose sa proposition tarifaire selon l'annexe A du Contrat dont le renouvellement est recherché. Selon lui, ce dépôt devrait contenir les données relatives aux années historiques 2014 et 2015 ainsi qu'aux années projetées 2016 et 2017, une proposition du tarif des services complémentaires pour les années 2016 et 2017 ainsi que l'identification des rubriques du Contrat à mettre à jour.

[22] Par la suite, le Transporteur déposerait une déclaration dans laquelle seraient identifiés les points de convergence et de divergence à l'égard de la proposition tarifaire globale de RTA.

---

<sup>7</sup> Pièce [B-0005](#).

<sup>8</sup> Dossier R-3981-2016.

[23] Ces deux étapes franchies, le Transporteur pourrait questionner RTA qui répondrait à ces demandes de renseignements (DDR). Suivraient la preuve et l'argumentaire du Transporteur, ainsi que la réplique de RTA, le cas échéant. Le dossier serait alors pris en délibéré.

[24] Le Transporteur évoque aussi qu'une entente est possible entre les Parties sur le contenu contractuel et l'identification des questions à débattre. Dans ce cas, cette information pourrait être consignée dans un dépôt conjoint.

[25] Il propose également que les éléments confidentiels du Contrat soient traités de la même façon dans le présent dossier.

[26] À la suite de la décision sur le fond en l'instance, les Parties verraient à déposer conjointement, pour approbation, un contrat de service de transport d'électricité conforme à la décision.

### **3.2 POSITION DE RTA**

[27] RTA soutient que l'assise contractuelle à partir de laquelle la Régie pourra exercer sa compétence dans le présent dossier demeure le Contrat approuvé par la Régie dans sa décision D-2014-145. Les dispositions y apparaissant constituent le premier volet de l'assise. Le second correspond au coût de service de RTA qui est reflété à l'annexe A du Contrat.

[28] RTA fait valoir qu'à la suite des discussions intervenues entre les Parties au cours des derniers mois, il lui apparaît important de déterminer les points de convergence et de divergence afin de faciliter le travail des Parties et de la Régie. À cet égard, l'intimée propose que les Parties se rencontrent après la tenue de l'audience du dossier tarifaire 2017<sup>9</sup>.

[29] RTA précise qu'à la suite d'une telle rencontre, elle pourrait circonscrire les éléments contractuels qui font consensus et formuler une proposition qui mettrait en lumière les points de divergence et de convergence.

---

<sup>9</sup> L'audience de la phase 1 du dossier R-3981-2016 s'est déroulée du 17 au 29 novembre 2016.

[30] RTA note qu'il manque une étape au calendrier proposé par le Transporteur, soit celle qui lui permettrait de soumettre une DDR sur la contre-proposition du Transporteur.

[31] RTA reconnaît la possibilité que les Parties s'entendent sur le contenu contractuel et l'identification des questions à débattre et que ces informations fassent l'objet d'un dépôt conjoint.

[32] Par la suite, RTA serait disposé à déposer sa preuve, qui est établie en fonction de sa méthodologie, qu'elle estime bien conçue pour l'établissement de la tarification des services offerts.

[33] Quant au mode procédural, RTA propose que la Régie établisse un ordonnancement des étapes subséquentes pour les DDR et le dépôt de la preuve du Transporteur, après que les Parties se seront rencontrées et que sa proposition aura été déposée. Au terme de cet exercice, RTA mentionne qu'elle serait en mesure de faire valoir sa position sur la meilleure façon de procéder, soit par consultation ou par audience.

[34] En réponse à un commentaire du Transporteur, soutenant qu'il n'y a aucune valeur ajoutée à débiter le processus par une rencontre, RTA suggère que ce dernier fasse une proposition afin qu'elle puisse la considérer.

#### 4. INTERPRÉTATION DE LA LOI

[35] Au terme de la rencontre préparatoire, afin d'alimenter sa réflexion au soutien de la présente décision procédurale, la Régie requérait des Parties, qu'elles lui soumettent l'interprétation qu'elles font des dispositions de la Section II du Chapitre VI.1 de la Loi. Plus précisément, la Régie souhaite connaître la position des Parties sur la lecture qu'elle fait de la Loi, à savoir que l'exercice de sa compétence relative à la fixation des conditions d'un contrat de service de transport d'électricité est assimilable à celle qu'elle exerce lors d'un dossier tarifaire, suivant l'article 49 de la Loi.

#### **4.1 REPRÉSENTATIONS DU TRANSPORTEUR**

[36] L'article 85.16 de la Loi prévoit que l'une ou l'autre des parties peut s'adresser à la Régie pour qu'elle fixe les conditions du contrat à venir. Selon le Transporteur, ce contrat contient des aspects normatifs et des aspects monétaires. Par la demande qui lui est faite, la Régie est saisie de ces deux aspects.

[37] Le Transporteur est d'avis que le dossier ne peut aller de l'avant sans une proposition de RTA relative aux aspects monétaires. Quant aux aspects normatifs, il soutient que seuls des ajustements de forme, afin d'actualiser le texte du Contrat, seront requis. À cet égard, il croit qu'une suggestion commune des Parties pourrait convenir à la Régie.

[38] Le Transporteur soutient par ailleurs que dans le cadre de l'exercice de sa compétence, en vertu de l'article 85.17 de la Loi, la Régie dispose d'une très grande discrétion quant à la détermination des aspects monétaires du contrat à venir. Pour ce faire, elle tient compte du premier alinéa de l'article 49 de la Loi ou du quatrième alinéa, ou de ces deux dispositions.

[39] Le Transporteur ajoute que, bien que l'exercice de sa compétence en l'instance soit de nature tarifaire, la Régie dispose d'une très large discrétion quant au niveau d'information qu'elle peut requérir pour la détermination des éléments décrits à l'article 49 de la Loi.

[40] Par ailleurs, le Transporteur souligne avoir souhaité, par sa Demande, incarner l'article 3.4 du Contrat approuvé par la décision D-2014-145.

[41] Quant aux modalités procédurales, le Transporteur est d'avis que la Régie dispose d'une large discrétion et qu'il respectera celles qu'elle déterminera.

#### **4.2 REPRÉSENTATIONS DE RTA**

[42] RTA rappelle que les articles 85.14 à 85.18 de la Loi ne s'appliquent qu'aux contrats de service de transport d'électricité avec un transporteur auxiliaire et que les articles 31 et 48 à 54 de la Loi ne font pas référence au transporteur auxiliaire.

[43] Ainsi, RTA soutient que si le législateur avait voulu traiter les transporteurs auxiliaires de la même façon que le Transporteur, il lui aurait été loisible de modifier la Loi en ce sens, ce qu'il s'est gardé de faire.

[44] RTA souligne que les transporteurs auxiliaires ne sont pas assujettis aux dispositions de la Loi contenues aux articles 31 et 48 à 54, soit les exigences relatives à l'examen d'un dossier tarifaire. Elle est donc d'avis que les pouvoirs conférés à la Régie par les articles 85.14 à 85.18 de la Loi ne doivent pas être assimilés à ceux qui lui sont attribués dans le Chapitre IV de la Loi.

[45] En vertu de l'article 85.15 de la Loi, la Régie doit approuver tout contrat de service de transport d'électricité intervenu entre le Transporteur et un transporteur auxiliaire. Selon RTA, un tel contrat contient généralement des modalités et des conditions particulières relativement aux obligations respectives des parties qui ont été négociées et convenues, incluant un terme durant lequel les services seront rendus par le transporteur auxiliaire ainsi que le prix convenu pour la prestation de ces services.

[46] Selon RTA, les articles 85.14 à 85.18 de la Loi ne font qu'ajouter aux pouvoirs et aux fonctions de la Régie les responsabilités relatives au cas spécifique du service de transport d'électricité par un transporteur auxiliaire.

[47] Aussi, compte tenu du caractère privé du transporteur auxiliaire, une entité non réglementée, et de l'obligation de négocier que le législateur voulait lui imposer, il fallait octroyer à la Régie un pouvoir additionnel visant l'approbation de tout contrat de service de transport d'électricité convenu entre le Transporteur et un transporteur auxiliaire ou, à défaut d'une telle entente, le pouvoir d'en fixer les conditions.

[48] RTA soutient que les pouvoirs conférés à la Régie par les articles 85.17 et 85.18 de la Loi ne sont pas assimilables à ceux qui lui sont dévolus par les articles 48 à 54, dans le cadre d'un dossier tarifaire. Au contraire, ils doivent être perçus comme un allègement réglementaire qui intègre et tient compte de la liberté contractuelle des parties et permet, si nécessaire, la résolution efficace de toute impasse dans les négociations par l'intervention de la Régie.

[49] Par ailleurs, RTA est d'avis que l'application de ces dispositions doit demeurer souple pour ne pas enlever aux parties la possibilité de négocier les modalités d'un contrat

et de le faire approuver par la Régie et cela, même en présence d'une décision qui aurait fixé les conditions d'un tel contrat.

[50] Enfin, RTA souligne qu'en l'espèce, les Parties s'entendent sur la plupart des modalités et conditions afférentes aux services et des obligations respectives mais ne s'entendent pas sur certains postes qui permettent de déterminer le coût des services à rendre par RTA à titre de transporteur auxiliaire.

## **5. OPINION DE LA RÉGIE**

### **5.1 POUVOIRS OCTROYÉS EN VERTU DES ARTICLES 85.17 ET 85.18 DE LA LOI**

[51] La Régie convient avec les parties qu'en matière de contrat de service de transport d'électricité entre le Transporteur et un transporteur auxiliaire, l'approche favorisée est la fixation des conditions par la négociation. La fixation par décision de la Régie constitue la modalité ultime en vue d'assurer l'application de l'article 85.15 de la Loi. D'ailleurs, elle reconnaît que les parties pourraient toujours convenir d'une entente établissant de nouvelles conditions, même après qu'elle ait rendu une décision les fixant. Cependant, elle rappelle que cette nouvelle entente ne serait valide que si elle l'approuvait, comme le prévoit la Loi.

[52] Dans l'éventualité où la Régie n'approuvait pas une entente intervenue entre les parties, ou s'il y avait impasse dans les négociations, les articles 85.17 et 85.18 de la Loi lui accordent les pouvoirs de fixer les conditions d'un contrat de service de transport d'électricité. Ceux-ci sont nécessaires en raison de l'obligation imposée à un transporteur auxiliaire de fournir un tel service et de négocier avec le Transporteur le contrat qui en établit les conditions.

[53] Quant à la question de savoir si la fixation des conditions d'un tel contrat de service de transport d'électricité constitue un exercice assimilable à l'établissement des tarifs d'une entreprise réglementée, la Régie y répond par l'affirmative.

[54] Les pouvoirs conférés à la Régie par les articles 48 à 54 et 85.14 à 85.18 de la Loi sont distincts et n'ont pas la même portée. Cependant, dans les deux cas, l'exercice de sa compétence conduit la Régie à la même finalité : identifier les coûts qu'un transporteur d'électricité est en droit de récupérer aux conditions qu'elle estime justes et raisonnables.

[55] Au premier alinéa de l'article 49, la Loi établit une liste non exhaustive, mais plutôt précise, des éléments de coûts dont la Régie doit tenir compte pour établir le revenu requis qui sert à fixer un tarif de transport d'électricité. La Régie 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.

[56] Au quatrième alinéa de l'article 49, la Loi prévoit également que la Régie peut « *utiliser toute autre méthode qu'elle estime appropriée* ». Enfin, à l'article 85.17, la Loi stipule que lorsque la Régie est appelée à fixer les conditions d'un contrat entre le Transporteur et un transporteur auxiliaire, elle « *tient compte du premier alinéa ou du quatrième alinéa de l'article 49 ou de ces deux dispositions* ».

[57] La Régie partage l'avis des Parties soutenant que les dispositions de l'article 85.17 lui confèrent une grande discrétion en matière de fixation des conditions d'un contrat de service de transport d'électricité entre le Transporteur et un transporteur auxiliaire. Il importe cependant de souligner, bien que ce ne soit pas la voie qu'elle privilégie en l'instance, que dans l'exercice de ses pouvoirs, la Régie peut toujours décider de suivre à la lettre les dispositions du premier alinéa de l'article 49 de la Loi afin de fixer les conditions qu'elle estime justes et raisonnables.

[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.

[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 transport à RTA a été établi à 9,7<sup>10</sup> et 10,1 M\$<sup>11</sup>, respectivement. Ces montants ont été

<sup>10</sup> Dossier R-3934-2015, décision [D-2016-029](#), p. 44.

<sup>11</sup> Dossier R-3981-2016, décision [D-2017-021](#), p. 74.

pris en compte dans l'établissement du revenu requis du Transporteur, qui s'élève pour ces deux années à 3 112,8 M\$<sup>12</sup> et 3 245,9 M\$<sup>13</sup>.

## 5.2 MODALITÉS D'EXAMEN DE LA DEMANDE

[60] La Régie note que les Parties s'entendent sur l'assise contractuelle des conditions qui doivent être fixées dans le cadre du présent dossier. Il s'agit du Contrat, approuvé par la Régie dans sa décision D-2014-145.

[61] Elle note également que les Parties reconnaissent qu'il leur est possible de s'entendre sur la plupart des modalités et conditions afférentes aux services et obligations respectives. À cet égard, elles se disent ouvertes à identifier leurs points de divergence et de convergence.

[62] Cependant, la Régie constate que les parties ne s'entendent pas sur certains postes qui permettent de déterminer le coût des services que RTA doit rendre au Transporteur, à titre de transporteur auxiliaire. Les postes visant à déterminer le coût de service sont identifiés à l'annexe A du Contrat.

[63] Les Parties divergent également d'opinion sur la manière dont l'examen de ces conditions devrait être entrepris. Aucune preuve n'a été déposée au dossier et la Régie constate que le Transporteur et RTA sont tous deux d'avis qu'une proposition déposée par l'autre partie constituerait un bon point de départ, sur laquelle elle pourrait offrir ses commentaires.

[64] Dans ces circonstances, la Régie est d'avis que l'examen de la Demande serait d'autant facilité si les points de divergences et de convergence faisaient l'objet d'un dépôt commun. Au même moment, RTA déposerait sa proposition relative aux éléments permettant d'établir, pour l'année historique 2016 et les années projetées 2017 et 2018, le coût du service de transport d'électricité offert au Transporteur qu'elle estime être en droit de récupérer.

---

<sup>12</sup> Dossier R-3934-2015, décision [D-2016-029](#), p. 66.

<sup>13</sup> Dossier R-3981-2016, décision [D-2017-021](#), p. 104.

[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 divergences 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.**

### 5.3 CALENDRIER D'EXAMEN

[67] Sur la base de la proposition soumise par le Transporteur et tenant compte des commentaires formulés lors de la rencontre préparatoire, la Régie établit l'échéancier suivant :

Le 18 juillet 2017 à 12 h	Date limite pour le dépôt : - du rapport conjoint sur les points de convergence et de divergence - de la preuve de RTA
Le 25 juillet 2017 à 12 h	Date limite pour le dépôt des DDR à RTA
Le 2 août 2017 à 12 h	Date limite pour le dépôt des réponses de RTA aux DDR
Le 9 août 2017 à 12 h	Date limite pour le dépôt de la preuve du Transporteur
Le 16 août 2017 à 12 h	Date limite pour le dépôt des DDR au Transporteur
Le 23 août 2017 à 12 h	Date limite pour le dépôt des réponses du Transporteur aux DDR
Le 7 septembre 2017 à 12 h	Date limite pour le dépôt des argumentations finales

### 5.4 COMPTE DE FRAIS REPORTÉS

[68] La Régie considère que la demande de création d'un CFR du Transporteur doit être examinée à la lumière de deux principes : le caractère prospectif de l'établissement des tarifs et le seuil de matérialité des coûts pouvant être inclus dans un CFR hors base de tarification.

### *Caractère prospectif des tarifs*

[69] La présente demande a été déposée le 29 septembre 2016. Le Transporteur demande l'autorisation de créer un CFR dans lequel il souhaite verser des écarts de coûts associés à des années tarifaires antérieures. Ces montants seraient constatés ultérieurement, lorsque le tarif des services de transport qu'il achète de RTA aura été fixé, dans le cadre du présent dossier. La mise en œuvre du CFR, souhaitée par le Transporteur au 1<sup>er</sup> janvier 2016, soulève un enjeu de rétroactivité.

[70] La Régie a maintes fois établi que le système de réglementation prévu dans la Loi est un système positif d'approbation, au sens de la décision rendue par la Cour suprême du Canada dans la cause *Bell Canada c. Canada* (CRTC)<sup>14</sup>, qui est de nature prospective. Ce système ne permet pas de rendre des ordonnances applicables à des périodes antérieures à la décision finale elle-même.

[71] S'appuyant sur le jugement précité, la Régie a statué, dès sa décision D-2000-222<sup>15</sup>, que le pouvoir tarifaire qui lui est dévolu par la Loi est qualifié de positif. En conséquence, ce pouvoir est de nature exclusivement prospective et ne permet pas de rendre des ordonnances applicables à des périodes antérieures à la décision finale elle-même, car ces ordonnances seraient alors rétroactives.

[72] Elle précise toutefois que si une décision provisoire a été rendue, il ne s'agit pas de rétroactivité car le pouvoir de rendre des ordonnances provisoires comporte forcément le pouvoir, lors de l'ordonnance définitive, de modifier les tarifs établis antérieurement.

[73] La Régie a le pouvoir de rendre des ordonnances provisoires et, en particulier, des ordonnances de sauvegarde en vertu de l'article 34 de la Loi. Une telle décision provisoire peut prendre effet au plus tôt à la date du début des procédures. La Régie peut également déterminer tout autre jalon temporel, postérieur au début des procédures, qu'elle juge opportun en fonction des circonstances du dossier. C'est d'ailleurs de ce pouvoir dont elle s'est prévaluée dans les décisions D-2015-133<sup>16</sup>, D-2015-189<sup>17</sup> et D-2017-037<sup>18</sup>.

---

<sup>14</sup> [1989] 1 R.C.S. 1722.

<sup>15</sup> Dossier R-3401-98, décision [D-2000-222](#), p. 14 à 18.

<sup>16</sup> Dossier R-3929-2015, décision [D-2015-133](#), p. 7, par. 18 à 24.

<sup>17</sup> Dossier R-3927-2015, décision [D-2015-189](#), p. 41 à 50, par. 179 à 222.

<sup>18</sup> Dossier R-4000-2017, décision [D-2017-037](#), p. 10 à 12, par. 43 à 56.

[74] En l'instance, si la Régie en venait à accueillir la demande du Transporteur de création d'un CFR, elle est d'avis qu'il n'y aurait pas lieu de permettre une prise d'effet au 29 septembre 2016. Elle juge qu'à cette date, alors qu'il ne reste à écouler qu'un seul trimestre à l'année tarifaire 2016, l'écart de coûts qui pourrait éventuellement être constaté ne serait pas suffisamment significatif pour être considéré.

[75] En conséquence, la Régie fixe au 1<sup>er</sup> janvier 2017 le jalon temporel auquel le Transporteur pourra se référer si l'autorisation de créer le CFR demandé lui est accordée.

### ***Importance des montants visés***

[76] Dans ses décisions D-2015-150<sup>19</sup> et D-2017-043<sup>20</sup>, la Régie fixait à 15 M\$ le seuil de matérialité des coûts pouvant être inclus dans un compte d'écarts hors base de tarification. Elle est d'avis que cette jurisprudence est pertinente au présent dossier.

[77] Étant donné que le montant d'achat de service de transport à RTA pris en compte dans le revenu requis 2017 du Transporteur a été établi à 10,1 M\$, la Régie considère, *a priori*, peu probable qu'un écart significatif soit constaté au terme du présent dossier.

[78] Toutefois, la Régie ne veut pas préjuger de sa décision à l'égard du CFR demandé. En conséquence, elle réserve sa décision sur ce sujet.

[79] **Pour ces motifs,**

---

<sup>19</sup> Dossier R-3905-2014 Phase 2, décision [D-2015-150](#), p. 18, par. 68 et 69.

<sup>20</sup> Dossier R-3897-2014 Phase 1, décision [D-2017-043](#), p. 74 à 77, par. 302 à 320.

**La Régie de l'énergie :**

**ORDONNE** au Transporteur et à RTA de se conformer aux dispositions de la présente décision.

Laurent Pilotto  
Régisseur

**Représentants :**

**Hydro-Québec, représentée par M<sup>e</sup> Yves Fréchette;**

**Rio Tinto Alcan inc., représentée par M<sup>e</sup> Pierre D. Grenier.**