

VERSION CAVIARDÉE RÉVISÉE

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

**PREUVE CONSOLIDÉE
DE
RIO TINTO ALCAN INC.**

DOSSIER R-3984-2016

31 MAI 2019

TABLE DES MATIÈRES

I.	PRÉAMBULE	1
II.	DESCRIPTION DES ACTIFS ET DU RÉSEAU DE TRANSPORT DE RTA.....	1
III.	CONTRAT 2007-2015 ET NÉGOCIATIONS RELATIVES À UNE NOUVELLE ENTENTE.....	1
IV.	TARIF DU SERVICE DE TRANSPORT PROPOSÉ DE RTA POUR LA PÉRIODE 2016- 2020	12
V.	ENJEUX NORMATIFS.....	25
VI.	CONFIDENTIALITÉ	25
VII.	CONCLUSION	25

I. PRÉAMBULE

1. Afin de faciliter la consultation et les références à la preuve de Rio Tinto Alcan inc. (« **RTA** ») déjà versée au présent dossier de la Régie de l'énergie (la « **Régie** ») jusqu'à ce jour, le présent document présente une version consolidée de cette preuve tout en incorporant les éléments de preuve additionnelle et mis à jour pour appuyer la demande de RTA de fixer les conditions de son contrat de transport avec Hydro-Québec *TransÉnergie* (« **HQT** » ou le « **Transporteur** ») pour la période 2016-2020, tel que prescrit par la Régie dans sa décision D-2019-051.

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

2. 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.
3. 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.
4. 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 de HQT et 884 km de lignes de transport. Ces installations sont plus amplement décrites sur le site dédié à ses activités reliées à l'énergie, au <http://www.energie.riotinto.com>.
5. 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.
6. 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.
7. 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.
8. RTA offre le service de transport d'électricité à HQT de longue date.

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

A. Le Contrat 2007-2015

9. Le 20 mai 2014, HQT et RTA ont soumis conjointement à la Régie dans le dossier R-3892-2014 une demande d'approbation du contrat de service de transport d'électricité pour la période du

¹ RLRQ c R-6.01.

² Voir la définition de « Réseau de transport de RTA » au Contrat 2007-2015 (pièce RTA-1 ou C-RTA-0009).

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-1³.

10. Le 20 août 2014, la Régie a approuvé le Contrat 2007-2015 par sa décision D-2014-145⁴.
11. Dans le cadre de la négociation du Contrat 2007-2015 et dans l'éventualité où une nouvelle entente n'était complétée avant l'expiration de son terme, RTA et HQT avaient convenu d'assurer la poursuite ininterrompue des services de transport d'électricité pour le bénéfice de la charge locale malgré la date d'échéance du Contrat 2007-2015. Cette entente est plus particulièrement reflétée à l'article 3.4 du Contrat 2007-2015 :

3.4 À l'échéance du Contrat, si les négociations d'un nouveau contrat de Service de transport ne sont pas complétées, les Parties conviennent que les tarifs et conditions du présent Contrat continueront de s'appliquer jusqu'à la conclusion d'un nouveau contrat de Service de transport d'électricité et à son approbation par la Régie de l'énergie avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2016.
12. Ainsi, il est non équivoque que les parties ont convenu dans le Contrat 2007-2015, tel qu'approuvé par la Régie dans sa décision D-2014-2015, de donner à tout nouveau contrat de transport d'électricité un effet rétroactif au 1^{er} janvier 2016.
13. 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.
14. Malgré que ces négociations se soient poursuivies jusqu'à l'été 2016, RTA et HQT n'ont pas été en mesure de s'entendre sur certains éléments du coût de service de transport d'électricité.
15. Le 28 septembre 2016, HQT s'est adressée à la Régie 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 2017⁵.
16. Par sa décision D-2017-065 du 27 juin 2017, la Régie 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.
17. Le 25 septembre 2017, RTA a déposé sa preuve⁶ au dossier de la Régie (la « **Preuve de RTA** ») en ce qui a trait aux conditions du contrat de service de transport d'électricité proposé pour la période 2016-2018.

³ Pièce C-RTA-0008.

⁴ Dossier R-3892-2014 : pièce A-0003, Décision D-2014-145.

⁵ Pièce B-0002.

⁶ Pièce C-RTA-0007.

18. Le 2 octobre 2017, HQT a déposé sa demande de renseignements n° 1 à RTA⁷; RTA a soumis ses réponses le 13 octobre 2017⁸.
19. Le 20 octobre 2017, le Transporteur dépose sa Demande ré-ré-amendée⁹. Elle vise notamment (i) à fixer les conditions du contrat de service de transport d'électricité entre le Transporteur et RTA et les services complémentaires pour les années 2017 et 2018, (ii) à faire déclarer que ces conditions s'appliqueront tant qu'elles ne seront pas modifiées par la Régie à la demande de l'une ou de l'autre des parties et (iii) à créer un compte de frais reportés pour les années 2017 et 2018 afin d'y comptabiliser les coûts réels et prévus et les coûts qui seront reconnus pour ces services selon la décision à venir dans le présent dossier à compter du 1^{er} janvier 2017.
20. Par cette Demande ré-ré-amendée, HQT tente de faire supporter par RTA, pour l'année 2016, la différence entre le coût de service auquel RTA a droit et celui soumis à la Régie par HQT dans sa cause tarifaire 2016¹⁰.
21. Toutefois, cette nouvelle position de HQT dans le présent dossier constitue une volte-face par rapport aux représentations faites à la Régie dans ses causes tarifaires 2016 et 2017 :

R-3934-2015 : HQT-13, Document 1.3¹¹ :

Par ailleurs, le Transporteur précise que selon les dispositions du Contrat en vigueur, les parties ont convenu de faire tous les efforts raisonnables pour conclure un nouveau contrat de service de transport avant l'échéance du Contrat au 31 décembre 2015. Si les négociations d'un nouveau contrat de service de transport ne sont pas complétées, les parties ont convenu que les tarifs et conditions du présent Contrat continueront de s'appliquer jusqu'à la conclusion d'un nouveau contrat de service de transport et à son approbation par la Régie avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2016.

Ainsi, les tarifs et conditions pour l'année 2016, dans le cadre du nouveau contrat, ne sont pas connus actuellement et ils pourraient être différents de ceux en vigueur. (nos soulignés)

R-3981-2016 : HQT-6, Document 3.1¹² :

Par ailleurs, le Transporteur précise que les discussions en vue du renouvellement du Contrat au 1^{er} janvier 2016 sont en cours depuis 2015. En fonction des dispositions du Contrat en vigueur, si les négociations d'un nouveau contrat de service de transport ne sont pas complétées, les parties ont convenu que les tarifs et conditions du présent Contrat continueront de s'appliquer jusqu'à la conclusion d'un nouveau contrat de service de transport et à son approbation par la Régie avec effet au 1^{er} janvier 2016.

⁷ Pièce B-0015.

⁸ Pièce C-RTA-0012.

⁹ Pièce B-0020.

¹⁰ Pièce B-0049 en référence à la pièce HQT-13, Document 1.3, Réponse R4.1 (R-3934-2015).

¹¹ Pièce B-0049. Ces faits n'ont été portés à l'attention de RTA que lors du dépôt de cette pièce le 27 avril 2019.

¹² Pièce B-0049. Ces faits n'ont été portés à l'attention de RTA que lors du dépôt de cette pièce le 27 avril 2019.

Ainsi, les tarifs et conditions pour l'année 2017, dans le cadre du nouveau contrat, ne sont pas connus actuellement et ils pourraient être différents de ceux en vigueur. (nos soulignés)

22. Le 20 octobre 2017, HQT a déposé :
 - (a) la Preuve du Transporteur sur les aspects normatifs¹³;
 - (b) la Preuve du Transporteur sur les aspects tarifaires¹⁴.
23. Le 30 octobre 2017, RTA a déposé sa demande de renseignements n° 1 à HQT¹⁵; HQT a soumis ses réponses le 3 novembre 2017¹⁶.
24. 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 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 Consulting¹⁷.
25. Le 8 juin 2018, HQT a déposé la Preuve révisée du Transporteur sur les aspects tarifaires (la « **Preuve révisée** »)¹⁸, 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.
26. Le 15 juin 2018, RTA a déposé ses commentaires relativement à la Preuve révisée du Transporteur¹⁹;
27. Le 3 juillet 2018, la Régie fixait au 27 juillet 2018 le dépôt de la preuve complémentaire de RTA (le « **Complément de preuve** »). La Régie 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 2018²⁰.
28. Forte de cette proposition, tenant compte que l'année 2018 allait se terminer quelque six mois plus tard, RTA prépare un Complément de preuve intégrant une demande de fixation des tarifs de transport applicables pour les années 2019 et 2020.

¹³ HQT-2, Document 1, pièce B-0018; HQT-2, Document 1.1, pièce B-0032.

¹⁴ HQT-2, Document 2, pièce B-0019; HQT-2, Document 2 révisé, pièce B-0033.

¹⁵ Pièce C-RTA-0018.

¹⁶ HQT-3, Document 1, pièce B-0022.

¹⁷ Pièce C-RTA-0019.

¹⁸ HQT-2, Document 2 révisé, pièce B-0026.

¹⁹ Pièce C-RTA-0024.

²⁰ Pièce A-0012.

29. Le 27 juillet 2018, RTA a déposé son Complément de preuve²¹, lequel proposait de fixer les conditions du nouveau contrat de service de transport d'électricité pour la période se terminant le 31 décembre 2020.
30. Tel qu'exprimé dans sa lettre du 27 juillet 2018 accompagnant le Complément de preuve et en réponse à la lettre de la Régie du 3 juillet 2018²², RTA soumettait que compte tenu de l'état d'avancement du dossier et qu'il aurait été nécessaire de retourner prochainement à la Régie pour faire approuver le tarif de transport pour les années 2019 et 2020, RTA était 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 efficience réglementaire.
31. Dans le cadre du Complément de preuve, RTA a déposé comme pièce RTA-3²³, sous pli confidentiel, une mise à jour de la pièce RTA-2; cette mise à jour visait à inclure les données réelles 2017 et les données prévisionnelles pour les années 2018 à 2020.
32. Le même jour, le Transporteur informe la Régie qu'il refuse d'incorporer dans le présent dossier la détermination des conditions du nouveau contrat de service de transport d'électricité pour une période se terminant le 31 décembre 2020, plutôt que le 31 décembre 2018, se fondant notamment sur les conclusions limitées de la Demande ré-ré-amendée et certaines dispositions de la *Loi sur la Régie de l'énergie* relatives au *transporteur auxiliaire*²⁴.
33. Le 15 août 2018, le Transporteur demande à la Régie l'autorisation de répondre au Complément de preuve de RTA²⁵.
34. Le même jour, la Régie accorde au Transporteur jusqu'au 31 août 2018 pour le dépôt de ses réponses²⁶.
35. Le 31 août 2018, le Transporteur communique au dossier de la Régie un document intitulé « Commentaires du Transporteur sur le complément de preuve de RTA »²⁷. Dans le cadre de ce document qui, dans son ensemble, est essentiellement un argumentaire, le Transporteur demande à la Régie de retenir les tarifs proposés à sa Preuve révisée pour les années 2016 à 2018. Le Transporteur n'émet aucun commentaire à l'égard de la demande de RTA et de sa preuve visant à fixer les conditions du nouveau contrat de service de transport d'électricité pour la période 2019-2020, autre que de se référer à sa lettre du 27 juillet 2018.

²¹ Pièce C-RTA-0031.

²² Pièce C-RTA-0025.

²³ Pièce C-RTA-0029.

²⁴ Pièce B-0028.

²⁵ Pièce B-0035.

²⁶ Pièce A-0014.

²⁷ Pièce B-0038.

36. Le 10 septembre 2018, RTA a déposé une demande d'émission d'ordonnances procédurales²⁸.
37. Le 5 octobre 2018, le Transporteur a déposé sa réplique par laquelle il conteste la demande d'ordonnances de RTA²⁹.
38. Le 15 novembre 2018, la Régie a convoqué les parties à une audience à huis clos afin d'obtenir des précisions relatives à leurs positions en ce qui a trait à divers enjeux³⁰.
39. Le 4 décembre 2018, RTA a déposé une demande visant l'émission d'une ordonnance de sauvegarde³¹.
40. Le 11 décembre 2018, la Régie a tenu une audience à huis clos.
41. À la suite de cette audience, la Régie a rendu la décision D-2018-186 le 20 décembre 2018 par laquelle elle a émis une ordonnance provisoire de sauvegarde relative aux conditions, y incluant les tarifs auxquelles RTA fournira des services de transport et des services complémentaires au Transporteur au cours de l'année 2019.
42. Le 22 février 2019, RTA a déposé sa réponse à la demande de renseignements n° 1 de la Régie³².
43. Le 24 avril 2019, la Régie a rendu sa décision procédurale D-2019-051 par laquelle elle mentionne qu'elle procédera à l'examen des coûts du service de transport fourni par RTA et à la fixation des conditions pour chacune des années 2016 à 2020 inclusivement.
44. 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 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, avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2016.
45. Tel que prévu à l'article 85.17 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*, le Régie 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.
46. Dans sa décision procédurale D-2017-065, la Régie 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.

²⁸ Pièce C-RTA-0035.

²⁹ Pièce B-0041.

³⁰ Pièces A-0016 et A-0023.

³¹ Pièce C-RTA-0036.

³² Pièce C-RTA-0041.

47. La Régie 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 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\$.

48. 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.

49. 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, 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 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.

50. À la lecture de cette conclusion, il est non équivoque que HQT reflétait sans ambiguïté le principe de l'effet rétroactif du contrat à compter du 1^{er} janvier 2016 et les conséquences potentielles, à la hausse (coût additionnel pour HQT) ou à la baisse (crédit en faveur de HQT), du tarif de transport de RTA qui serait déterminé par la Régie.

51. De plus, RTA soumet que l'article 3.4 du Contrat 2007-2015, approuvé par la Régie dans sa décision D-2014-145, avait comme effet juridique de donner un caractère provisoire au tarif payé à RTA par HQT jusqu'au moment où les parties s'entendraient ou, à défaut, la Régie le déterminerait.

52. Le 7 novembre 2016, les parties se présentaient devant la Régie pour la tenue d'une rencontre préparatoire à l'issue de laquelle, le 27 juin 2017, la Régie rendait la décision procédurale D-2017-065³³ 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)

³³ Pièce A-0007.

53. 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.
54. Lors de ses représentations devant la Régie, 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 dans le cadre du présent dossier.
55. À la suite de la décision D-2014-145 de la Régie, 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 immobilisations.
56. Dans le cadre du présent dossier, RTA rapporte à la Régie 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 2016-2020.
57. 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.
58. Conséquemment, RTA souhaite ardemment alléger le fardeau réglementaire qui lui est imposé et qui est imposé à la Régie 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.
59. 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-2019-051.
60. La détermination et la confirmation par la Régie 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.
61. Force est de constater que la négociation du Contrat 2007-2015, d'une durée de huit ans, a requis près de huit années de travail de part et d'autre. Le renouvellement actuel, initialement envisagé pour une période de deux ans a aussi requis près de deux années de travail de part et d'autre mais n'a toutefois pas mené à une entente.
62. 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*³⁴ s'avère de toute évidence trop lourd et trop élevé pour servir un objectif d'efficience.
63. RTA souhaite ainsi que le processus soit simplifié afin que les deux parties obtiennent de la Régie 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

³⁴ RLRQ c R-6.01, articles 85.14 et suivants.

considérant la position de HQT de ne concéder dans le présent dossier aucune des charges d'exploitation de RTA.

64. Aux fins du présent dossier, RTA présente à la **pièce RTA-5**, déposée sous pli confidentiel, les tarifs proposés pour son service de transport avec des notes explicatives relativement à chaque composante de ses tarifs pour la période 2016-2020.
65. Quant aux clauses normatives du contrat soumis pour approbation à la Régie, 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 1³⁵.
66. Tel que plus amplement évoqué dans cette trame factuelle, les circonstances du présent dossier depuis son ouverture de même que l'ensemble des contestations de la part du Transporteur justifient amplement la nécessité d'inclure une condition de service essentielle pour assurer les conditions visant la poursuite ininterrompue du service de transport de RTA dans l'éventualité où une nouvelle entente n'était pas complétée avant l'expiration du contrat de service de transport d'électricité pour la période du 1^{er} janvier 2016 au 31 décembre 2020 que la Régie établira dans le présent dossier.
67. RTA demande donc à la Régie d'inclure notamment aux conditions du contrat de service de transport d'électricité la condition de service essentielle suivante :

3.4 À l'échéance du Contrat, si les négociations d'un nouveau contrat de Service de transport ne sont pas complétées, les tarifs et conditions du présent Contrat continueront de s'appliquer jusqu'à la conclusion d'un nouveau contrat de Service de transport d'électricité et à son approbation par la Régie de l'énergie avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2021.

B. Dossiers tarifaires 2016, 2017, 2018 et 2019 du Transporteur

1. La cause tarifaire 2016 du Transporteur

68. Le 29 juillet 2015, le Transporteur a déposé à la Régie dans le dossier R-3934-2015 sa demande de modification des tarifs et conditions de services de transport pour l'année 2016.
69. Au soutien de son dossier, le Transporteur a soumis à la Régie que le coût du service de transport d'électricité de RTA demeurerait inchangé pour l'année 2016 (\$9,7 M) en appliquant le même tarif que celui de la dernière année du Contrat 2007-2015³⁶.
70. Or, RTA et HQT avaient entamé leur négociation pour convenir du coût de service de transport pour l'année 2016.

³⁵ HQT-1, Document 1, pièce B-0012; HQT 1, Document révisé, pièce B-0030.

³⁶ Pièce B-0049 en référence à la pièce HQT-13, Document 1.3, Réponse R4.1 (R-3934-2015).

71. HQT a décidé de présenter sa cause tarifaire 2016 à ses risques puisqu'il a fait état à la Régie que

[REDACTED]³⁷.

2. La cause tarifaire 2017 du Transporteur

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

73. Au soutien de son dossier, le Transporteur a soumis à la Régie 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 2007-2015³⁸.

74. 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.

75. HQT a décidé de présenter sa cause tarifaire à ses risques puisqu'il a fait état à la Régie que

[REDACTED]³⁹.

3. La cause tarifaire 2018 du Transporteur

76. Le 1^{er} août 2017, le Transporteur a déposé à la Régie dans le dossier R-4012-2017 sa demande de modification des tarifs et conditions de services de transport pour l'année 2018.

77. Au soutien de son dossier, le Transporteur a soumis à la Régie que le coût prévu du service de transport d'électricité de RTA pour l'année 2018 serait de \$9,9 M en appliquant le même tarif que celui de la dernière année du Contrat 2007-2015.

4. La cause tarifaire 2019 du Transporteur

78. Le 27 juillet 2018, le Transporteur a déposé à la Régie dans le dossier R-4058-2018 sa demande de modification des tarifs et conditions de services de transport pour l'année 2019.

79. Au soutien de son dossier, le Transporteur a soumis à la Régie que le coût prévu du service de transport d'électricité de RTA pour l'année 2019 serait de \$13,5 M en utilisant le revenu requis de RTA pour l'année 2018, tel qu'alors proposé dans le présent dossier (RTA-3).

5. Risque réglementaire assumé par HQT

80. HQT n'a jamais consulté RTA avant de soumettre son estimé du coût de service de transport à la Régie dans le cadre de sa preuve dans ses dossiers tarifaires. HQT a clairement indiqué à la Régie

³⁷ Pièce B-0049 en référence à la pièce HQT-13, Document 1.3, Réponse R4.1 (R-3934-2015).

³⁸ Dossier R-3981-2016 : pièce B-0018 (HQT-6, document 3.1, p 1), déposée sous pli confidentiel.

³⁹ Pièce B-0049 en référence à la pièce HQT-6, Document 3.1 (R-3981-2016).

dans ses dossiers tarifaires 2016 et 2017 que le Contrat 2007-2015 continuerait de s'appliquer jusqu'à la conclusion d'un nouveau contrat, tel que prévu à l'article 3.4 du Contrat 2007-2015.

81. 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 les années 2016-2018, le même tarif pour le service de transport de RTA que celui convenu pour la dernière année du Contrat 2007-2015. Les dispositions du Contrat 2007-2015 doivent prévaloir.
82. Tel que prévu par la *Loi sur la Régie de l'énergie*, l'article 3.4 du Contrat 2007-2015 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 jugera juste et raisonnable avec effet rétroactif à compter du 1^{er} janvier 2016, tel que reconnu par le Transporteur dans ses dossiers tarifaires. RTA a donc le droit de se faire rembourser, plus les intérêts courus, tout écart entre les tarifs approuvés par la Régie dans le présent dossier et le coût du service de transport utilisé par HQT dans ses causes tarifaires.

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

83. 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 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 et des années subséquentes.
84. 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 l'article 3.4 du Contrat 2007-2015 auxquelles les parties sont tenues.
85. Dans ses causes tarifaires 2016, 2017 et 2018, HQT a sciemment choisi de faire approuver par la Régie 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.
86. 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 dans le présent dossier affectant la date à partir de laquelle le compte de frais reportés pourrait être créé, le cas échéant.
87. RTA soumet respectueusement que HQT doit, comme entité réglementée qui a soumis à la Régie dans le cadre de ses causes tarifaires 2016, 2017, 2018 et 2019 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 ces mêmes années. En d'autres mots, la date de départ du compte de frais reportés demandé par HQT ou autorisé par la Régie ne peut avoir pour effet d'empêcher RTA de récupérer le coût de son service de transport pour les années 2016, 2017, 2018 et 2019, tel que convenu à l'article 3.4 du Contrat 2007-2015.
88. En tout état de cause, RTA soumet respectueusement que la Régie devrait de toute manière prendre en considération le libellé de l'article 3.4 du Contrat 2007-2015, approuvé par la Régie, qui a l'effet d'établir un tarif provisoire pour estimer un coût de service de transport pour toute période subséquente à la période visée par le Contrat 2007-2015 et ce, jusqu'au moment où les parties

s'entendraient ou que la Régie déterminerait le coût du service de transport de RTA et le tarif applicable. Ce principe a d'ailleurs été reconnu par HQT dans ses causes tarifaires 2016 et 2017, dont les documents confidentiels n'ont été communiqués à RTA que le 27 mai 2019 à la suite d'une ordonnance rendue à cet effet par la Régie dans sa décision D-2019-051⁴⁰.

89. Conséquemment, la Régie est en mesure, par l'effet de cette disposition contractuelle, de modifier les tarifs provisoires du service de transport de RTA pour les années 2016, 2017, 2018 et 2019 conformément aux critères établis dans ses décisions antérieures à cet effet.
90. C'est essentiellement en raison du refus du Transporteur de permettre à RTA de faire déterminer ses tarifs de transports pour la période 2019-2020 et de la contestation de la portée de cet article 3.4 du Contrat 2007-2015 que RTA n'a eu d'autres choix, pour la sauvegarde de ses droits, que de demander à la Régie et a obtenu l'émission d'une ordonnance provisoire pour l'année 2019 (D-2018-186).

IV. TARIF DU SERVICE DE TRANSPORT PROPOSÉ DE RTA POUR LA PÉRIODE 2016-2020

A. Principes réglementaires et méthodes comptables

91. Pour les fins du Contrat 2007-2015, les parties ont tenu compte de nombreux principes réglementaires et méthodes comptables reconnus par la Régie, tels qu'elles en faisaient état dans leur demande conjointe⁴¹.
92. Ces principes ont tous été retenus par la Régie 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]

93. Dans sa décision procédurale D-2017-065 (para 55), 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* ».
94. 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).

⁴⁰ B-0049.

⁴¹ Dossier R-3892-2014, pièce B-0002.

95. 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 2016-2020, faisant l'objet de la présente demande, sous réserve d'un ajustement de la méthode utilisée pour l'amortissement des investissements en immobilisations.
96. 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

97. 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 plus amplement décrite au document intitulé « Tarif du service de transport de RTA pour la période 2016-2020 et Notes explicatives », **pièce RTA-5**, déposée sous pli confidentiel.
98. Cette pièce RTA-5 fait partie intégrante de la présente Preuve consolidée de RTA.
99. Pour la préparation des données prévisionnelles pour les années 2019 et 2020, RTA s'est appuyée sur la méthodologie décrite dans la Preuve consolidée de RTA pour l'établissement et le calcul de son coût de service de transport.
100. Les données prévisionnelles 2018 ont fait l'objet d'ajustements, tel que requis par la décision D-2019-051. Dans le document RTA-5, RTA soumet ainsi les données réelles pour l'année 2018.
101. Pour établir ses tarifs de transport pour les années 2019 et 2020, RTA a procédé à une révision budgétaire détaillée de ses dépenses en immobilisations et d'opérations. Les données présentées pour les années 2019 et 2020 ont donc fait l'objet d'ajustements pour refléter cet exercice budgétaire et prévisionnel.
102. RTA a maintenu les mêmes principes réglementaires et méthodes comptables lors de la préparation des composantes de son coût de service de transport d'électricité pour les années 2016, 2017 et 2018 (données réelles) et les années 2019 et 2020 (données en partie réelles et en partie prévisionnelles)⁴².

C. Système de comptabilité séparé

103. 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.
104. La division Énergie Électrique de RTA au Saguenay-Lac-St-Jean (la « **Division ÉÉ** ») est une seule entité intégrée regroupant les fonctions de production, transport et distribution d'électricité.
105. 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

⁴² 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.

injustifiés pour son implantation, sa mise en œuvre, son entretien, l'ajout de personnel qualifié et ses suivis.

106. Puisque la demande ne servirait que les fins de HQT, non celles de RTA, ces coûts devraient être entièrement imputés à HQT.
107. 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.
108. À titre d'exemple, pour un projet de [REDACTED] il en résulterait une augmentation du tarif de transport de [REDACTED].
109. RTA rappelle que la Régie 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 œuvre pour y satisfaire doivent toutefois être proportionnels aux sommes en jeu. [nos soulignés]

110. 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.
111. 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 qu'elle a maintenu cette méthodologie et répartition au soutien de la présente demande.
112. Par conséquent, RTA demande à la Régie 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.

D. Risque d'affaires

113. À la section 2.2 de sa Preuve révisée, HQT évalue erronément le risque d'affaires de RTA.
114. Ce risque doit être analysé en fonction des paramètres proposés par la Régie 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.

115. 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 marché⁴³. 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.
116. 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.
117. 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]

118. 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.
119. Quant au risque réglementaire, celui-ci correspond à celui découlant des décisions de la Régie et des délais réglementaires qui peuvent affecter le taux de rendement de l'avoir propre de RTA.

⁴³ 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.

E. Taux de rendement des capitaux propres de Rio Tinto

120. 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 ans⁴⁴.

121.

122.

123. RTA soumet que l'analyse du Transporteur mènerait à un taux de rendement des capitaux propres supérieur à celui proposé par RTA.

124. Si la structure de capital à laquelle RTA a accès était retenue [REDACTED], il en résulterait un [REDACTED] [REDACTED] élargissant encore de beaucoup la fourchette des taux de rendement raisonnable au sein de laquelle la Régie 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 réseau⁴⁶.

125. En conséquence, dans un souci de respect des paramètres donnés par la Régie 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 [REDACTED] dans la foulée des décisions des tribunaux économiques spécialisés de maintenir les taux en vigueur en raison des conditions actuelles du monde financier.

⁴⁴ RTA soumet à la Régie 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.

⁴⁵ Dans sa Preuve révisée (pièce B-0026, p 4, II 7-10), le Transporteur ne conteste pas le maintien du taux de capitalisation présumé de RTA.

⁴⁶

F. Coût de la dette

126. 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.

127. RTA soumet que le coût de la dette de Rio Tinto est accessible dans son Rapport annuel 2016 contenant ses états financiers vérifiés⁴⁷. Le coût pondéré de la dette de Rio Tinto est de [REDACTED].

128. [REDACTED]

⁴⁷ www.riotinto.com/documents/RT_2016_Annual_report.pdf.

⁴⁸ [REDACTED]

Notes to the 2016 financial statements

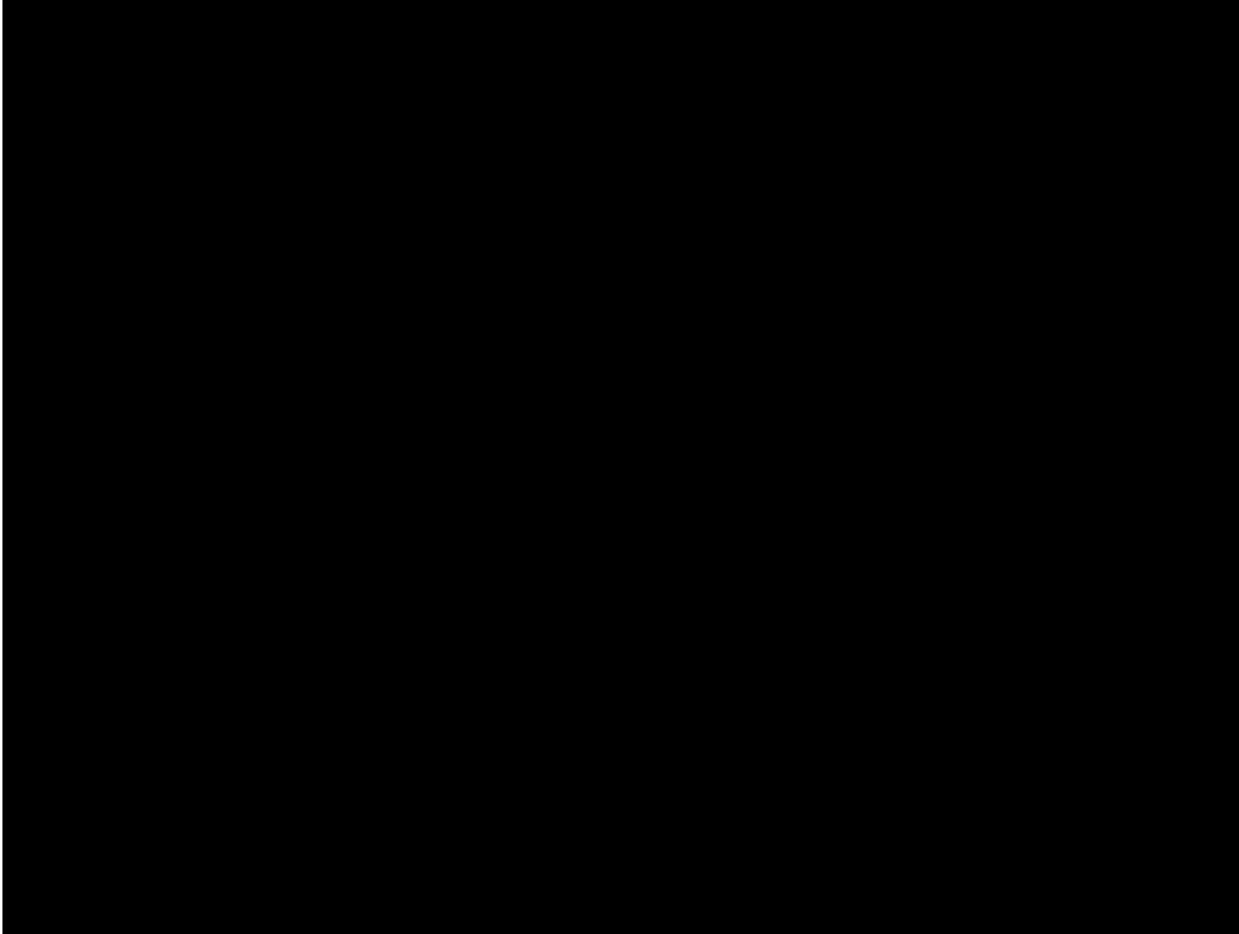
continued

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 ^(a)		-	-	-
Rio Tinto Finance (USA) plc Bonds 2.250% 2018		-	-	-
Rio Tinto Finance (USA) Limited Bonds 9.0% 2019 ^(a)		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 ^{(a) (b)}		817	-	817
Rio Tinto Finance (USA) Limited Bonds 4.125% 2021 ^(a)		573	-	573
Rio Tinto Finance (USA) Limited Bonds 3.750% 2021 ^(a)		621	-	621
Rio Tinto Finance (USA) plc Bonds 3.5% 2022 ^(a)		459	-	459
Rio Tinto Finance (USA) plc Bonds 2.875% 2022 ^(a)		509	-	509
Rio Tinto Finance plc Euro Bonds 2.875% due 2024 ^{(a) (b)}		577	-	577
Rio Tinto Finance (USA) Limited Bonds 3.75% 2025 ^(a)		1,195	-	1,195
Rio Tinto Finance (USA) Limited Bonds 7.125% 2028 ^(a)		980	-	980
Alcan Inc. Debentures 7.25% due 2028		105	-	105
Rio Tinto Finance plc Sterling Bonds 4.0% due 2029 ^{(a) (b)}		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 ^(a)		1,103	-	1,103
Rio Tinto Finance (USA) plc Bonds 4.75% 2042 ^(a)		466	-	466
Rio Tinto Finance (USA) plc Bonds 4.125% 2042 ^(a)		690	-	690
Oyu Tolgoi LLC Secured Loan due 2027 ^(c)		2,259	-	2,259
Oyu Tolgoi LLC Secured Loan due 2028 ^(c)		247	-	247
Oyu Tolgoi LLC Secured Loan due 2029 ^(c)		866	-	866
Oyu Tolgoi LLC Secured Loan due 2030 ^(c)		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 ^(d)		16,913	717	17,630

129. RTA a mis à jour son coût réel de la dette en fonction des états financiers de 2018 et le résultat était de [REDACTED].

130. [REDACTED]

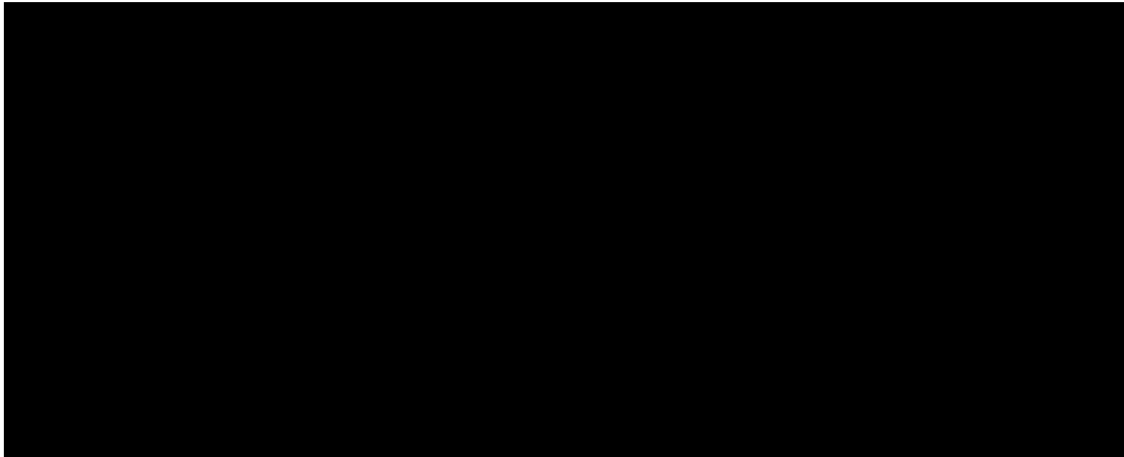
- 
131. Par conséquent, le coût réel de la dette de Rio Tinto, tel qu'il existait au moment de la détermination du coût de service de RTA était bien de [REDACTED] tel que mentionné dans la Preuve de RTA.
132. Puisque RTA demande à la Régie de maintenir son taux de rendement à [REDACTED] la Régie ne doit 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. De plus, la Régie ne doit pas tenir compte du coût réel plus élevé de la dette en fonction des états financiers de 2018 [REDACTED].
133. 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] en fonction des états financiers de 2016 et de [REDACTED] en fonction des états financiers de 2018.

G. Calcul du coût moyen pondéré du capital

134. À la section 2.2.5 de sa Preuve révisée, HQT 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.

135. Le Transporteur propose l'application d'un coût moyen pondéré du capital (CMPC ou WACC) [REDACTED] [REDACTED] convenu lors du Contrat 2007-2015.

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



137. En utilisant le coût réel plus élevé de la dette en fonction des états financiers de 2018 [REDACTED], le CPMC se verrait ainsi augmenté d'environ [REDACTED].

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

138. HQT propose à la Régie 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.

139. Lors des discussions ayant mené au Contrat 2007-2015, HQT et RTA envisageaient [REDACTED] [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.

140. Or, la formule admise du coût pondéré du capital (WACC ou CMPC) pour une société taxable, telle que RTA, est la suivante⁴⁹:

⁴⁹ NY University, Stern Business School; http://pages.stern.nyu.edu/~igiddy/articles/wacc_tutorial.pdf.

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

où

E = Market Value of Equity

V = Total market value of equity & debt

K_e = Cost of Equity

D = Market Value of Debt

K_d = Cost of Debt

Tax Rate = Corporate Tax Rate

141. 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]⁵⁰.

L'effet de la position de HQT

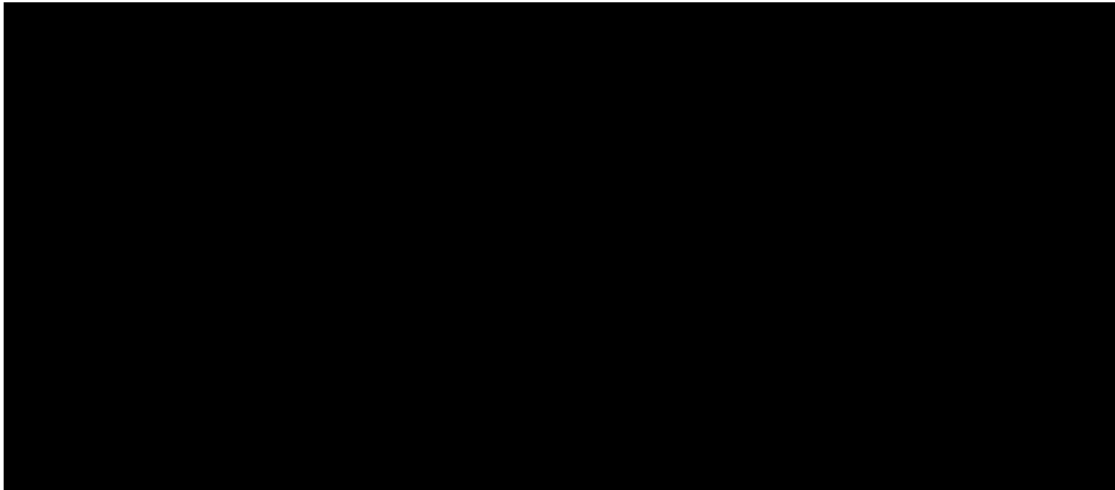
142. Se fondant sur le troisième ou le quatrième énoncé mathématique exposé par HQT dans sa Preuve révisée⁵¹, le taux de rendement applicable à RTA, selon le calcul de HQT, devrait donc être de [REDACTED].
[REDACTED] Or, puisque cette formule ne tient pas compte de l'effet fiscal, ceci aurait pour effet d'augmenter le coût du service de RTA pour la charge locale en lui accordant un coût moyen pondéré du capital supérieur.
143. 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 126 à 133 de la Preuve consolidée de RTA.
144. RTA demande à la Régie de ne pas tenir compte du calcul erroné du coût de la dette proposé par HQT dans sa Preuve révisée.
145. 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, 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) ainsi que dans sa *Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport pour l'année 2019* (R-4058-2018).

50

51

Le détail du calcul

146. 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 lors de l'approbation du Contrat 2007-2015. Voir la réponse confidentielle⁵² des parties à la demande de renseignements de la Régie, question 2, qui se lisait comme suit :



L'historique de l'entente

147. 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.
148. 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.

H. Immobilisations

149. 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.
150. 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]⁵³ :

⁵² Dossier R-3892-2014: pièce B-0008.

⁵³ [REDACTED]

	Budget prévisionnel (k\$) 2017	Chiffres réels (k\$) 2017	Différence (k\$)
Immobilisations	████████	████████	████████

151. En 2017, RTA avait prévu réaliser des projets en capital (CAPEX) de l'ordre de ██████. 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 ██████ en 2017 en projets d'immobilisations contredisant sans équivoque les affirmations de HQT.
152. 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 IV.A.1 de la pièce RTA-5, RTA a procédé à l'évaluation de ces projets en immobilisations pour les années 2019 et 2020 en se fondant sur la même approche raisonnable.
153. RTA demande à la Régie de ne pas tenir compte des arguments soumis par HQT, lesquels sont clairement contredits par cette trame factuelle.

I. Coûts d'opération

154. 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.
155. 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\$) 2017	Chiffres réels (k\$) 2017	Différence (k\$)
Coûts d'opération	████████	████████	████████

156. L'écart s'explique essentiellement par l'attribution des dépenses encourus en dépenses capitalisées tel que spécifié au paragraphe 151 ci-haut.
157. 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.
158. RTA demande à la Régie de ne pas tenir compte des arguments soumis par HQT, lesquels sont clairement contredits par cette trame factuelle.

J. Main-d'oeuvre

159. 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.

160. La prémisse de base utilisée par HQT dans sa preuve est erronée. [REDACTED]
161. En ce qui a trait aux mesures d'efficacité, RTA réitère qu'elle est une entité privée qui s'assure d'un contrôle serré de ses coûts d'opération et dépenses.
162. 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.
163. 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'œuvre correspondent aux coûts minimum pour assurer les opérations fiables de la Division ÉÉ.
164. 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'efficacité 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.
165. RTA demande à la Régie de ne pas tenir compte des arguments soumis par HQT, lesquels sont contredits par cette trame factuelle.

K. Autres coûts fixes

166. 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.
167. Les autres coûts fixes de RTA correspondent aux coûts minimum pour assurer ses opérations de transport.
168. Les données prévisionnelles pour la période 2019-2020 demeurent raisonnables.

L. Services centraux et direction

169. 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.
170. 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.

171. 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 2019-2020 demeurent raisonnables.

V. ENJEUX NORMATIFS

172. 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 2016-2020 sont plus amplement décrits dans le document HQT-1, Document 1 révisé, déposé sous pli confidentiel. Il s'agit pour RTA, à titre de *transporteur auxiliaire*, de conditions essentielles pour assurer le service de transport d'électricité à HQT.
173. Ce tableau (HQT-1, Document 1 révisé) fait partie intégrante de la présente preuve de RTA quant aux points de convergence et aux propositions de RTA seulement.

VI. CONFIDENTIALITÉ

Conformément à l'article 30 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*, RTA demande à la Régie de rendre une ordonnance d'une durée indéterminée interdisant la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements confidentiels contenus dans la Preuve consolidée et la pièce RTA-5 en raison de leur caractère confidentiel, pour des motifs d'intérêt public et comme la Régie l'a déjà reconnu à de multiples reprises pour le même type d'informations.

VII. CONCLUSION

174. RTA demande à la Régie de rendre les conclusions suivantes :

REJETER les conclusions recherchées par le Transporteur dans sa Demande initiale datée du 28 septembre 2016 (B-0002) (la « **Demande** »), sa Demande amendée datée du 20 avril 2017 (B-0007) (la « **Demande amendée** »), sa Demande ré-amendée datée du 4 août 2017 (B-0009) (la « **Demande ré-amendée** »), sa Demande ré-ré-amendée datée du 20 octobre 2017 (B-0020) (la « **Demande ré-ré-amendée** ») et ses commentaires datés du 31 août 2018 (les « **Commentaires du Transporteur** ») (B-0038);

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 (B-0031);

APPROUVER les autres clauses normatives du contrat de transport d'électricité proposées par RTA dans le tableau HQT-1, Document 1 révisé (B-0031) et au paragraphe 67 des présentes;

APPROUVER les propositions relatives aux principes réglementaires et aux méthodes comptables, selon la preuve de RTA et telles qu'établies dans la pièce RTA-5;

DÉCLARER que la Régie est satisfaite des modalités financières et des principes établis dans la pièce RTA-5 afin d'établir et de calculer le coût du service de transport d'électricité de RTA;

APPROUVER les coûts du service de transport d'électricité de RTA et les tarifs 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-5 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) les tarifs approuvés par la Régie pour les années 2016, 2017, 2018, 2019 et 2020, avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2016, plus le Taux d'intérêt prévu au Contrat 2007-2015, à partir de la date d'échéance où chaque paiement mensuel aurait dû être effectué jusqu'au paiement intégral de la facture, conformément aux articles 1.1.28 et 6.6.1 du Contrat 2007-2015; et (ii) les tarifs payés par le Transporteur pendant cette même période;

CONFIRMER que la méthode de répartition des dépenses allouées au service de transport de RTA, conformément à la preuve présentée dans le présent dossier, est raisonnable;

AUTORISER RTA à utiliser cette même méthode de répartition des dépenses allouées au service de transport de RTA pour la fixation des conditions de service de transport d'électricité;

ORDONNER aux parties de soumettre à la Régie 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-5, dûment signé par les parties;

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 n° 1 de HQT (C-RTA-0012), les Réponses de RTA à la demande de renseignements n° 1 de la Régie (C-RTA-0041), le Complément de preuve daté du 27 juillet 2018 (le « **Complément de preuve** ») (C-RTA-0031), la Preuve consolidée datée du 31 mai 2019 (la « **Preuve consolidée** »), et les pièces RTA-1 (C-RTA-0009), RTA-2 (C-RTA-0010), RTA-3 (C-RTA-0029), RTA-5, HQT-1, Document 1 (B-0012), HQT-1, Document 1 révisé (B-0030), et le projet de contrat de service de transport (C-RTA-0027) pour une durée indéterminée;

ORDONNER que seule la version caviardée de la Preuve de RTA (C-RTA-0006), du Complément de preuve (C-RTA-0030), de la Preuve consolidée et des pièces RTA-1 (C-RTA-0008), HQT-1, Document 1 (B-0012), HQT-1, Document 1 révisé (B-0031), et le projet de contrat de service de transport (C-RTA-0026) soient produites au dossier public et rendues accessibles;

ORDONNER que les pièces C-RTA-0012, RTA-2 (C-RTA-0010), RTA-3 (C-RTA-0029) et RTA-5 au complet fassent l'objet d'une ordonnance de confidentialité et d'interdiction de publication et de divulgation.

Le tout respectueusement soumis.