

DÉCISION

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

QUÉBEC

D-97-47

R-3323-95

DATE.19 décembre 1997

PRÉSENTS:

M. Jean-Paul Théorêt

M. Robert-Paul Chauvelot

M. Bernard Langevin

Régisseurs

Société en commandite Gaz Métropolitain (SCGM)

Demanderesse

et

Association des consommateurs industriels de gaz (ACIG)

Approvisionnements Montréal, Santé et Services Sociaux (AMSSS)

Entreprises TransCanada Gaz Limitée (ETCGL)

Intervenantes

Requête pour faire approuver des modifications à la méthode d'allocation du coût de service applicable à un distributeur (Article 20, alinéa 3 de la Loi sur *la Régie du gaz naturel*, L.R.Q., R-8.02] et depuis le 2 juin 1997 Articles 25, alinéa 1 et 32, alinéa 2 de la Loi sur *la Régie de l'énergie*, L.Q. 1996, c. 61]

Les conclusions de la requête demandent à la Régie de l'énergie :

- **d'approuver** l'allocation du coût des conduites principales sur une base régionale;
- **d'approuver** l'utilisation du diamètre en remplacement de l'utilisation du diamètre au carré comme variable explicative dans les régressions linéaires utilisées aux fins de calculer le coût d'un réseau de distribution de diamètre zéro;
- **d'approuver** l'utilisation de la méthodologie dite « théorie des ensembles » aux fins d'allouer les coûts de transport et d'entreposage;

2. PROCÉDURE

À la suite du dépôt de la requête dont les conclusions sont basées sur une étude d'allocation du coût de service produite sous la cote Gmi-1, document 1, plusieurs rencontres eurent lieu entre les parties au dossier pour débattre de l'étude soumise.

Les parties ont par la suite fait parvenir à la Régie leurs commentaires et positions sur ces rencontres.

La Régie a convoqué les parties en audience les 20, 21 et 22 mai, ainsi que le 11 septembre 1997.

Les parties ont soumis leur argumentation par écrit aux dates suivantes :

la demanderesse, le 25 septembre 1997;

l'Association des consommateurs industriels de gaz, le 2 octobre 1997;

Approvisionnement Montréal, Santé et Services sociaux, le 3 octobre 1997;

la demanderesse a soumis une réplique le 10 octobre 1997.

Ont témoigné pour la demanderesse : Mme Sylvie Durand, Conseillère à la tarification
Me Jean-Pierre Noël, Directeur réglementation et tarification

À témoigné pour l'ACIG M. Herb J. Vander Veen, Conseiller en matière énergétique et
Président de Energy Group Inc.

À témoigné pour AMSSS Mme Sharon L. Chown, Conseillère et co-fondatrice de la
firme Industrial Economics inc.

3. PREUVE ET POSITION DES PARTIES

3.1 Preuve de SCGM

Allocation du coût des conduites principales par région

La demanderesse soumet qu'au cours des dix dernières années, le développement du réseau s'est effectué principalement pour la clientèle industrielle et commerciale et peu pour le résidentiel. Conséquemment, les investissements dédiés aux clients résidentiels devraient normalement s'amortir et la base de tarification correspondante devrait diminuer relativement à celle des clients commerciaux et industriels. Or, les résultats montrent le contraire.

Selon la demanderesse, la valeur des conduites principales allouée au résidentiel a quadruplé depuis 1983, alors que le volume et le nombre de clients résidentiels ont diminué en raison du faible développement dans ce marché. De plus, SCGM alloue dans son coût de service plus de conduites principales au résidentiel que le total des conduites principales pour l'ensemble de ses clients en 1983.

Selon SCGM, l'application des méthodes d'allocation du coût des conduites principales actuellement en vigueur surestime la part du résidentiel car, en faisant une allocation du coût des conduites pour l'ensemble des régions, les clients résidentiels principalement situés dans la région de Montréal partagent une portion du coût des développements commerciaux et industriels effectués dans les autres régions.

Cette situation est due au fait que SCGM fait une allocation du coût des conduites par zone, soit la zone sud et la zone nord. La zone sud regroupe des clients très diversifiés, par exemple, dans la région de Montréal, il existe un nombre important de clients résidentiels alors que, dans une région comme le Saguenay-Lac St-Jean incluse dans la zone sud, la clientèle est du type industriel.

L'allocation du coût des conduites par région permettrait d'identifier les régions à forte concentration de clients commerciaux et industriels et de leur allouer leurs coûts respectifs. Les clients du tarif 1 résidentiel, principalement concentrés dans la région de Montréal, se verraient ainsi allouer une grande portion des coûts de cette région mais ne supporteraient plus les coûts des régions à forte concentration industrielle.

Selon SCGM, l'allocation par région n'est pas une méthode détournée afin de modifier l'interfinancement entre les clients comme le prétendent les intervenantes, mais plutôt une méthode pour mieux identifier les liens de causalité entre le coût des conduites et les clients pour lesquels elles ont été installées.

Quant au témoignage de M. Vander Veen, la demanderesse est d'avis que, contrairement à ce qu'affirme le témoin de l'ACIG, il est tout à fait possible d'avoir des coûts différents par région et d'avoir des tarifs uniformes par zone, au même titre que deux clients ayant le même profil de consommation peuvent avoir des coûts de branchements différents et pourtant être facturés selon le même tarif.

Pour SCGM, ce n'est pas la rentabilité d'un projet qui affecte les coûts qui sont alloués à chacune des classes tarifaires, mais plutôt la méthode d'allocation. Or, l'allocation par région plutôt qu'une allocation globale capte beaucoup mieux les liens de causalité alors que l'allocation globale introduit un biais en faveur des clients industriels et surestime le coût alloué aux clients résidentiels en leur allouant des coûts qui n'ont aucun lien avec le service qui leur est rendu. L'allocation par région permet de corriger ce biais.

Détermination du coût d'une conduite de diamètre zéro

Selon la demanderesse, le coût théorique d'un réseau de diamètre zéro est surestimé et est alloué en fonction du nombre de clients, donc en grande partie au secteur résidentiel. La demanderesse est d'avis que la variable qui semble mieux expliquer le coût de construction d'une conduite est le diamètre et non pas la capacité (soit le diamètre à la puissance 2.5).

Le coût théorique d'un réseau de diamètre zéro en fonction du diamètre plutôt que du diamètre au carré alloue une pondération moins importante au nombre de clients et aurait comme conséquence de diminuer de 20 points de base le pourcentage des conduites principales alloué au tarif 1 résidentiel.

De plus, lorsqu'on utilise le diamètre carré, on obtient un coût de construction des conduites de diamètre zéro qui est supérieur au coût de construction d'une conduite de diamètre minimum. Ce résultat va tout à fait à l'encontre de l'objectif premier d'éviter la double allocation aux abonnés utilisant la conduite de diamètre minimum. SCGM recommande donc l'application du diamètre en lieu et place du diamètre au carré.

Par ailleurs, SCGM dit ne pouvoir retenir la proposition de M. Vander Veen à l'effet que la banque de données utilisée pour faire les analyses de régression soit constituée uniquement des conduites de distribution plutôt que des conduites de distribution et d'alimentation, puisque la Société ne fait pas la distinction entre les conduites de distribution et d'alimentation au niveau du livre des immobilisations. Le livre des immobilisations contient des données relativement à la région, au diamètre, aux matériaux, à l'année de mise en service, mais aucune information concernant le niveau de pression des conduites n'est enregistrée.

Selon SCGM, il n'y a pas de différence importance de coût entre une conduite d'alimentation et de distribution. Conséquemment, à cause de la similitude des coûts de construction des conduites de distribution et des conduites d'alimentation, il n'est pas justifié de retirer les conduites d'alimentation de la banque de données puisqu'elles permettent de conserver un échantillon contenant un plus grand nombre de données. De plus, elle est d'avis qu'il est techniquement impossible d'éliminer l'influence de toutes les conduites d'alimentation dans la banque des données qu'elle utilise pour faire les analyses de régression.

En conclusion, SCGM croit que l'information concernant les conduites d'alimentation qu'elle a utilisée ne cause pas de distorsion dans les données, compte tenu que les coûts de distribution sont très similaires à ceux des conduites d'alimentation pour des spécifications identiques.

3.2 Preuve et position des intervenantes

Allocation du coût des conduites principales par région

Pour M. Vander Veen, témoin-expert de l'ACIG, des coûts différents par région ne peuvent être retenus dans une méthode d'allocation des coûts, sous le concept de tarif uniforme.

Il est d'avis que l'allocation du coût des conduites par région ne devrait pas être permise à moins qu'elle ne soit suivie par l'établissement de tarif par région, car l'allocation par région est appropriée quand il y a des différences dans les coûts entre les régions qui sont identifiables et reflétés dans les tarifs établis par la Régie.

Par ailleurs Mme Chown, témoin-expert de AMSSS, fait valoir que l'argument de SCGM à l'effet que les modifications proposées ont pour but d'éviter de faire supporter par les clients résidentiels les coûts d'investissements faits en région pour desservir principalement les clients industriels et commerciaux, devrait également être valable pour les clients industriels dans la région de Montréal où l'on retrouve principalement une clientèle résidentielle car la même logique s'applique.

De plus, le témoin soumet que l'intégration des coûts (ROLLED-IN-COSTS) des conduites principales au coût moyen à l'ensemble des usagers est une politique qui a été établie depuis longtemps par les décisions des différentes régies, incluant celle du Québec. Elle est d'avis que ces décisions ne devraient pas être modifiées par un nouveau schème d'allocation des coûts.

Détermination du coût d'une conduite de diamètre zéro

M. Vander Veen est d'avis que cette méthode est largement reconnue et utilisée. Néanmoins, il est d'avis que SCGM n'a pas respecté les principes de base qui doivent être appliqués lorsque l'on utilise cette méthode. À cet égard il soutient que les données sur les conduites d'alimentation ne devraient pas être incluses dans l'analyse de régression. L'utilisation de cette méthode est également inappropriée si on n'applique pas des tarifs par région. Mme Chown appuie cette méthode mais croit qu'elle a besoin de raffinement.

3.3 L'allocation des coûts de transport et d'entreposage

Les modifications proposées découlent des lacunes de la méthode en vigueur, méthode CAU, laquelle repose sur le concept de capacité annuelle disponible. La preuve au dossier sur ce point est abondante et les parties s'entendent que telle qu'appliquée, cette méthode engendre des résultats inadéquats. Les parties proposent chacune leurs propres méthodes pour l'allocation des coûts de transport et d'entreposage.

3.3.1 L'approche SCGM: la théorie des ensembles

SCGM présente une approche relativement nouvelle pour attribuer les coûts du transport et de l'entreposage. Il s'agit d'une approche d'optimisation sous contrainte par laquelle le distributeur vise à tenir compte :

- de la répartition saisonnière des volumes;
- du coefficient d'utilisation;
- du nombre de jours d'interruptions;
- de la complémentarité entre les clients.

L'exercice, dans un premier temps, identifie la solution optimale correspondant à chaque groupe de client (petits/moyens débits, grands débits et interruptibles) devant être desservi seul (stand alone cost).

Par la suite, le coût d'approvisionnement est recalculé pour les cas où les groupes de clients seraient regroupés deux par deux.

Enfin, une dernière simulation identifie les coûts totaux lorsque les trois groupes de clients sont desservis ensemble.

Cette dernière simulation prend comme contrainte additionnelle que les outils de transport et d'entreposage doivent correspondre aux outils déjà contractés par le distributeur, lesquels correspondent déjà, selon SCGM, à la solution optimale reflétant le contexte opérationnel du distributeur.

Dans les autres simulations (chaque groupe séparément et les groupes deux par deux), il est supposé que les obligations contractuelles peuvent être modifiées afin d'atteindre le point d'optimisation permettant de minimiser les coûts de desserte dans les cas où de tels ajustements sont possibles (ex. : FS TCPL).

Ayant évalué les coûts de chaque scénario, SCGM applique ensuite les principes de la théorie des ensembles pour partager entre chacun des groupes de clients les économies et les déséconomies résultant de leur combinaison ou de leur groupement.

SCGM est d'avis qu'il existe des économies ou des déséconomies à combiner des clients ayant des profils de consommation différents en raison de la diversité ou de la coïncidence des pointes et des périodes de consommation de ces clients. Les économies peuvent se produire lorsqu'il y a complémentarité entre les profils de consommation. Les déséconomies peuvent survenir lorsque des sources d'approvisionnement bon marché sont disponibles en quantité limitée et que deux clients entrent en concurrence pour leur utilisation. Ces économies ou déséconomies doivent être partagées entre les clients qui les ont engendrées afin de respecter les liens de causalité.

Selon SCGM, la théorie des ensembles permet d'identifier l'interrelation qui existe entre chacun des groupes, de la quantifier et de l'allouer en fonction des liens de causalité. Avec la théorie des

ensembles, si l'interrelation est faible, le partage sera faible, si l'interrelation est forte, le partage sera fort, si l'interrelation est inexistante, alors le client supporterait seul ses coûts.

SCGM affirme que la théorie des ensembles réduit l'écart entre les coûts unitaires des clients à débit stable et les clients à débit instable. Ceci s'explique par le fait que les économies générées par l'utilisation de l'inventaire sont réparties en fonction de la proportion d'inventaire utilisée par chaque client. Ainsi, un client ayant un profil de consommation stable se voit attribuer le coût du transport ferme (FS) à 100 % de C.U. et n'obtient aucun crédit pour l'inventaire, alors qu'un client avec un coefficient d'utilisation inférieur à 100 (se voit attribuer un coût supérieur au transport ferme (FS) à 100 % de C.U. puisqu'il utilise de l'inventaire, mais ce coût est beaucoup inférieur à ce qu'il aurait payé s'il était approvisionné exclusivement avec du FS. Plus le profil de consommation du client est instable, plus le coefficient d'utilisation est bas, plus il faut utiliser l'inventaire.

3.3.2 Commentaires de Mme Chown (AMSSS)

Le témoin-expert de AMSSS soutient que la méthode proposée par SCGM est lourde et difficilement compréhensible. Elle est d'avis qu'il serait difficile, voir même impossible, d'appliquer cette méthode aux six classes de clients de SCGM.

Selon Mme Chown, la théorie des ensembles ignore quelques-unes des contraintes contractuelles en vertu desquelles SCGM opère et comptabilise les coûts du mélange optimal de ses capacités de transport et d'entreposage. Elle soutient que cette méthode ne représente pas les coûts actuellement encourus par SCGM. Elle cite à titre d'exemple les services provenant de GNL qui seraient, selon les scénarios de type « stand alone », utilisés à 200% de sa capacité disponible.

De plus, Mme Chown est d'avis que cette méthode rendrait difficile l'établissement de tarif éclaté pour le transport et l'entreposage, car cette méthode n'alloue pas les coûts actuellement encourus par SCGM pour desservir chaque classe de clients. Elle soutient également que l'utilisation de cette méthode amènera SCGM à estimer de façon arbitraire l'allocation des économies et des déséconomies.

D'autre part, Mme Chown soutient que SCGM applique le même facteur d'allocation que ce soit pour le transport ou l'entreposage. Elle est d'avis que cette façon de faire ignore plusieurs des facteurs qui peuvent influencer les coûts, dont le fait que les combinaisons des outils de transport et d'entreposage utilisés pour desservir les clients sont différentes, selon que les clients ont un faible coefficient d'utilisation ou un coefficient élevé.

3.3.3 Commentaires de M. Vander Veen

M. Vander Veen soutient que le partage des économies basé sur la diversité de la clientèle est un partage artificiel créé par la théorie des ensembles car cette méthode ajoute une valeur au service.

Il est d'avis également que cette méthode ne reconnaît pas les facteurs de causalité des coûts encourus pour desservir les clients interruptibles et n'utilise pas la base appropriée pour recouvrer les coûts fixes des clients interruptibles. Bien que le témoin soit d'accord que les clients interruptibles puissent être appelés à contribuer aux coûts fixes du transport et de l'entreposage, il est d'avis que la méthode proposée augmente ou surestime ces coûts.

Par ailleurs, il est d'avis que la théorie des ensembles repose sur une simulation purement théorique dont la première étape consiste à évaluer, sur une base individuelle, les coûts pour desservir chacune des trois grandes catégories de clients soit les clients petit et moyen débits, les clients grand débit et les clients interruptibles alors qu'en réalité aucune catégorie de client n'est desservie sur une base individuelle.

3.4 L'approche d'Approvisionnement Montréal (Mme Chown)

L'expert-conseil d'Approvisionnement Montréal propose une méthode d'allocation des coûts de la capacité basée à la fois sur l'utilisation (demande moyenne) en ce qui concerne le transport par pipeline et sur l'excédent de la demande moyenne d'hiver sur la demande moyenne annuelle pour la capacité d'entreposage saisonnière (space costs).

Quant à la capacité d'entreposage de fine pointe (Pointe-du-Lac, GNL), soit la capacité de retrait ou « deliverability costs », Mme Chown propose d'allouer cette capacité selon l'excédent de la journée de pointe théorique « design peak day » sur la demande annuelle moyenne. Mme Chown considère enfin que lorsque la quantité d'entreposage est insuffisante, toute capacité de transport en excédent de celle dédiée pour desservir les volumes annuels totaux à 100 % de C.U. devrait être traitée comme les coûts d'entreposage et être allouée aux classes de clients en fonction de l'excédent de la journée de pointe coïncidente sur la demande annuelle moyenne.

Enfin, lorsque la clientèle interruptible est prise en compte, Mme Chown préconise que cette dernière reçoive un crédit équivalant aux coûts additionnels d'entreposage qui seraient nécessaires (coûts évités) pour desservir les clients en service ferme en l'absence de possibilités d'interruption des volumes interruptibles.

Selon Mme Chown, la méthode qu'elle propose alloue aux clients ayant un faible coefficient d'utilisation un coût moindre que la théorie des ensembles, alors que les coûts alloués à ceux qui ont un C.U. plus élevé seront plus élevés car cette méthode reconnaît que la capacité sur TCPL est déterminée principalement par les volumes annuels du système.

En ce qui concerne les coûts d'entreposage, Mme Chown soumet que sa méthode tient compte du fait que le caractère saisonnier des clients à faible C.U. nécessite de SCGM qu'il contracte de l'entreposage. Ce faisant les coûts alloués pour cette classe de clients doivent être plus élevés.

Selon Mme Chown, la méthode qu'elle propose se situe entre la méthode C.A.U. et celle de la théorie des ensembles, la différence étant que les clients interruptibles se voient allouer un coût plus faible puisque les économies découlent de la nature de cette clientèle.

3.4.1 Commentaires de SCGM

SCGM formule les griefs suivants sur la méthode proposée par Mme Chown :

- Le client en service interruptible utilise de la capacité de retrait de l'entreposage sans qu'aucun coût ne lui soit alloué, ce qui correspond à une gratuité de service et donc contraire à la décision G-429;
- le crédit accordé au client en service interruptible pour la capacité de retrait libérée est établi sur la valeur du service plutôt que sur le coût du service;
- les risques supportés par les clients en service continu sont plus élevés lorsqu'ils sont approvisionnés avec les clients interruptibles que lorsqu'ils sont approvisionnés seuls, ce qui va l'encontre du principe du partage des bénéfices de la diversité énoncé dans la décision G-429;
- l'allocation des coûts de la capacité excédentaire de transport est fonction de la demande de pointe des clients et ces coûts sont donc attribués exclusivement aux clients en service continu.

3.5 Les méthodes proposées par l'ACIG (M. Vander Veen)

Pour M. Vander Veen, les coûts de capacité de transport devraient être alloués selon la contribution des clients à la pointe coïncidente. Une fois la méthode appliquée, si la Régie voulait imputer une partie des coûts de transport à la classe interruptible, elle pourrait utiliser la pointe coïncidente avec une pointe fantôme pour l'interruptible, ou elle pourrait établir une classification double volume et pointe. Comme autre alternative, la Régie pourrait utiliser une méthode similaire à celle de l'Ontario selon le « modified fixed variable cost classification 60/40 ».

Selon l'expert, l'allocation des coûts d'espace d'entreposage devrait être faite selon le « excess gas concept », soit l'excédent de l'utilisation en période d'hiver (novembre à mars) sur l'utilisation en été (juillet à septembre).

Les coûts fixes de Union MI 2 et TCPL STS devraient être alloués selon la pointe coïncidente. Les coûts variables de Union et TCPL STS devraient quant à eux être alloués sur une base volumétrique saisonnière.

Enfin, les coûts fixes d'entreposage local et de gaz naturel liquéfié GNL devraient être alloués selon la pointe coïncidente et les coûts variables selon la relation « peak day » to « average day » de la période de pointe (période hivernale).

3.5.1 Commentaires de SCGM

SCGM soutient que, d'une manière générale, l'application des différentes méthodes d'allocation proposées par M. Vander Veen concernant l'allocation des coûts fixes de transport ferme ne respecte pas l'ordonnance G-429 et les liens fondamentaux de causalité entre les éléments et par conséquent ne devrait pas être retenue par la Régie. Il en est de même pour la méthode d'allocation proposée par le témoin sur les coûts variables.

SCGM est d'avis que l'utilisation de la pointe comme facteur d'allocation a pour effet de sous-estimer les coûts fixes de transport des clients ayant un profil de consommation relativement stable et de surestimer le coût des clients ayant un profil de consommation relativement instable.

De plus, puisqu'on ne prévoit pas approvisionner les clients interruptibles durant les journées de pointe, la méthode de M. Vander Veen n'alloue aucun coût fixe de transport. C'est là une incohérence puisqu'une certaine portion du transport ferme sert à acheminer les volumes des clients en service interruptible. Cette proposition a d'ailleurs été analysée en détail dans l'ordonnance G-429 et a été rejetée pour les motifs déjà évoqués, soutient SCGM.

La proposition alternative soumise par M. Vander Veen en audience consiste à allouer seulement les coûts marginaux de transport et de distribution aux clients interruptibles, alors que la contribution des clients interruptibles pour l'utilisation des installations existantes serait établie à l'étape de la fixation des tarifs. Cette méthode, selon SCGM, renseignerait sur le tarif maximum à fixer pour les clients en service continu et le tarif minimum à fixer pour les clients en service interruptible, mais ne fournirait aucune information sur le niveau des tarifs justes et équitables qui refléterait le coût pour desservir chacune des classes de clients de même que sur le niveau d'interfinancement.

4. PLAIDOIRIES

4.1 Plaidoirie de Me Richard Lassonde (SCGM)

Allocation du coût des conduites principales par région et détermination du coût d'une conduite de diamètre zéro

Me Lassonde rappelle que l'étude d'allocation du coût de service sert à identifier les coûts de desserte des clients regroupés par classes tarifaires.

Pour Me Lassonde, l'ensemble des coûts de service est mis en relation causale avec la desserte des clients de façon à refléter la réalité le plus fidèlement possible et ce sont les coûts moyens et non les coûts marginaux qui font l'objet de l'allocation. Des ajustements périodiques sont nécessaires afin de tenir compte de l'évolution des coûts. Il faut tenir compte, par exemple, de la façon dont ces coûts sont encourus, où ils sont encourus et pour qui ils sont encourus. Les ajustements proposés sont donc de nature méthodologique.

À cet égard, il est d'avis que la proposition de sa cliente résulte en une allocation plus directe des coûts des conduites principales, reflétant ainsi le fait que des investissements importants ont été faits en région pour desservir des clients industriels et commerciaux. C'est donc une méthode d'allocation axée sur la relation de causalité la plus directe possible entre les coûts et les services.

Quant au coût d'une conduite de diamètre zéro, Me Lasonde est d'avis que la preuve a démontré que la banque des données utilisée dans la méthode d'extrapolation pour établir le coût d'une conduite de diamètre zéro a avantage à être la plus complète possible et que le maintien des conduites d'alimentation ne causera pas de distorsion importante.

Allocation des coûts de transport et d'entreposage

Me Lasonde soumet que la Régie devrait approuver la méthode proposée par sa cliente aux motifs suivants :

- dans le contexte de l'éclatement (ou du dégroupement) des tarifs, il est particulièrement important d'établir précisément le coût des différents services offerts par le distributeur. Les clients auront le choix de différents services, lesquels seront tarifés distinctement;
- le principe qui sous-tend les modifications par SCGM est à l'effet que chaque mètre cube de gaz doit supporter sa part des coûts conformément à l'ordonnance G-429;
- les modifications proposées par SCGM visent précisément à mieux refléter la relation de causalité entre les coûts et les services attribués ou réservés pour certains clients et utilisés par ces derniers. Les changements méthodologiques proposés permettront également à la Régie d'utiliser un meilleur guide pour établir les coûts de desserte des classes tarifaires;
- la théorie des ensembles permet d'attribuer les économies ou les « déséconomies » aux clients qui les ont engendrées et respecte aussi le principe du lien de causalité;
- avec la théorie des ensembles, SCGM utilise des hypothèses tout à fait raisonnables qui servent un but : identifier les économies et les coûts additionnels reliés à la desserte des différentes catégories de clients de façon à respecter, le mieux possible, les principes de l'ordonnance G-429, soit le lien de causalité relié à la capacité attribuée et utilisée, l'effet de la diversité et l'absence de service gratuit;
- les modifications proposées par SCGM contiennent des divergences méthodologiques fondamentales avec les méthodes que proposent M. Vander Veen, car celui-ci présente plusieurs façons différentes d'allouer les coûts fixes de transport, laissant à la Régie, le choix de la méthode selon les objectifs poursuivis.

En plus d'être fort différentes, ces propositions ne sont pas cohérentes les unes par rapport aux autres. De plus, aucune de ces propositions n'est adaptée à l'environnement dans lequel opère SCGM, qui est d'avis que l'allocation du coût de service doit s'appuyer sur une méthode respectant les liens de causalité et doit être en mesure de s'adapter à l'évolution de l'environnement.

Enfin, Me Lassonde est d'avis que la Régie ne devrait pas souscrire à une méthode qui fait en sorte que les bénéfices générés par l'approvisionnement combiné des clients continus et interruptibles ne sont pas répartis à l'ensemble des clients mais plutôt attribués à la classe de clients interruptibles seulement. La Régie devrait donc rejeter la proposition du témoin Chown en ce qui a trait à l'allocation des coûts de retrait de l'entreposage et de la capacité excédentaire de transport.

4.2 Plaidoirie de Me Pierre Tourigny (AMSSS)

Allocation du coût des conduites principales par région et détermination du coût d'une conduite de diamètre zéro

Après avoir fait un bref historique sur le développement du réseau de SCGM depuis 1980 et sur la démarche que le distributeur a entreprise depuis 1992 pour modifier l'allocation du coût de service, Me Tourigny qualifie d'aléatoire la relation de causalité entre la situation de 1997 et celle de 1983 qui a motivé les décisions telles que, la construction du réseau de l'est, sa dimension, son étendue, le détail de sa position dans les villes.

Il soumet également que le problème de disparité régionale n'est pas nouveau car la Régie en traitait déjà en 1984 (G-381) puis en 1987-1988 dans la décision G-470 qui concluait qu'il devait y avoir de l'interfinancement géographique.

Me Tourigny est d'avis que, si on veut appliquer les liens de causalité en argumentant que les abonnés résidentiels de la région de Montréal ne sauraient être la cause des investissements dans une région éloignée comprenant surtout des clients industriels et commerciaux, il convient de se poser aussi la question à savoir en quoi les industriels des tarifs 4 et 5 ou même les abonnés des tarifs 3 ou 1 de la région de Montréal sont la cause des extensions, fusions et acquisitions de leurs distributeurs d'origine. Pourquoi les abonnés de toute catégorie qui sont branchés sur des réseaux dépréciés sont-ils vus comme la cause de nouveaux investissements tout simplement parce qu'ils sont des clients de même catégorie que ceux que l'on a réussi à convaincre de se rattacher aux réseaux éloignés ?

Il soumet également que la méthode existante d'allocation des coûts des conduites principales a été établie par l'ordonnance G-429 de 1985 et que lorsque la Régie édicta cette ordonnance, elle était au courant du problème des disparités régionales et de la relativité du lien de causalité.

Pour Me Tourigny, les seuls clients qui sont la cause des investissements en régions sont les gens qui y sont branchés ou ceux qui ont refusé de le faire et pour qui on avait planifié le réseau. Tous ceux qui étaient des clients existants avant ces investissements n'ont aucun lien de causalité avec ces ajouts.

Allocation des coûts de transport et d'entreposage

Selon Me Tourigny, la méthode d'allocation basée sur la théorie des ensembles donne un portrait beaucoup trop limité de la situation et cela nuit au dégroupement des tarifs et à l'élaboration des factures détaillées. De plus, cette méthode manque de transparence et comporte une portion parfaitement arbitraire du partage des économies. Enfin, elle ignore la causalité véritable, but ultime d'une allocation de coûts de service.

Par ailleurs, en ce qui concerne la prétention de SCGM à l'effet que les clients interruptibles consomment plus de gaz l'hiver et que partant ils utilisent l'entreposage, et doivent donc supporter une partie de la prime fixe d'entreposage, Me Tourigny soumet que s'il est vrai que cela a été le cas pour l'année témoin 1993, ce fut purement accidentel et dû à un excédent de capacité d'entreposage dont SCGM n'avait sûrement pas contractée pour desservir ses clients interruptibles.

Il est illogique selon lui de penser qu'un client pouvant être interrompu 142 jours par année soit la cause d'un entreposage contracté pour servir les besoins d'hiver de la franchise, besoins d'hiver qui ne peuvent être satisfaits à même l'entreposage que 151 jours par année.

Pour Me Tourigny, les seuls coûts fixes qui sont causés par les clients interruptibles sont ceux démontrés dans la méthode d'allocation proposée par Mme Chown, soit ceux qui sont nécessaires pour amener par transport continu sur TCPL, les volumes consommés dans la franchise par la clientèle interruptible et ce, à 100 % de C.U.

De plus, Me Tourigny est d'avis que la méthode d'allocation de Mme Chown présente des avantages importants au niveau des liens de causalité entre les profils de consommation et le nombre de jours d'interruption pour les clients en service interruptible et a l'avantage d'être simple d'application tout en permettant le dégroupement des factures sans qu'il soit nécessaire de faire de multiples calculs pour en arriver à établir un prix à chaque sous-tarif pour l'équilibrage de charges.

Me Tourigny soumet que l'approche de Mme Chown doit être privilégiée car elle reflète plus justement le véritable lien de causalité entre la réservation d'espace d'entreposage et de capacité de retrait que ce qui est proposé par SCGM.

4.3 Plaidoirie de Me Guy Sarault (ACIG)

Allocation du coût des conduites principales par région et détermination du coût d'une conduite de diamètre zéro

Selon Me Sarault, les modifications proposées pour l'allocation du coût des conduites principales sont essentiellement le fruit d'une constatation au niveau des résultats de l'interfinancement au tarif résidentiel.

Or, selon lui, les experts entendus tant pour AMSSS que pour l'ACIG ont été unanimes à l'effet qu'une étude d'allocation du coût de service ne devrait jamais utiliser comme justification ou point de départ le résultat auquel on parvient.

Ainsi, même si les résultats auxquels on parvient grâce aux modifications proposées peuvent sembler répondre à certaines préoccupations maintes fois formulées par la Régie, notamment au niveau de l'interfinancement, il soumet que l'on doit être excessivement prudent au niveau des principes.

L'objection fondamentale de l'ACIG à l'allocation du coût des conduites principales par région plutôt que par zone est que cette méthode est tout à fait incompatible avec le principe de l'uniformité des tarifs dans la franchise de SCGM.

Par ailleurs, Me Sarault est d'avis que la méthode proposée par SCGM n'est pas une véritable allocation des coûts par région mais bien plutôt une allocation tenant compte des coûts supplémentaires qu'elle aurait encourus dans certaines régions aux fins de desservir en priorité le marché industriel et commercial. Le critère de la répartition régionale n'intervient donc que pour justifier un accroissement de la proportion des coûts de l'ensemble des conduites principales qui est attribuée à la clientèle commerciale et industrielle par rapport à la clientèle résidentielle.

Allocation des coûts de transport et d'entreposage

De l'avis de l'ACIG, la preuve démontre jusqu'à quel point la matière est complexe et combien les solutions mises de l'avant de part et d'autre pour remédier aux lacunes de la méthode CAU peuvent donner ouverture, elles aussi, à des divergences au niveau des principes.

Selon l'ACIG, la difficulté principale au niveau des principes provient indiscutablement du traitement de la clientèle interruptible. En effet, tant les passages de la décision G-429 traitant de l'allocation des coûts à la classe interruptible et de l'influence de la diversité, que les passages de la preuve principale de SCGM expliquant l'application de la théorie des ensembles à cette clientèle, ou ceux de l'expertise de Mme Chown traitant de cette clientèle, ou encore les difficultés relatées dans l'expertise de M. Vander Veen à ce chapitre, on peut constater que c'est le traitement de la clientèle interruptible qui cause les pires maux de tête.

Sur ce point, l'ACIG considère que la théorie des ensembles mise de l'avant par SCGM comporte des lacunes graves justifiant son rejet par la Régie.

Selon l'ACIG, toute la méthode repose sur une simulation purement théorique dont la première étape consiste à évaluer, sur une base individuelle, les coûts pour desservir trois grandes catégories de clients, soit la clientèle petit et moyen débits, la clientèle grand débit et la clientèle interruptible.

Cette première étape est purement théorique puisque, dans la réalité des choses, aucune catégorie de clients n'est desservie sur une base individuelle. Ceci est particulièrement vrai pour la clientèle interruptible dont on évalue le coût de service à 56.3 millions sur une base individuelle. Comment

peut-on imaginer desservir une clientèle interruptible isolément, sans la présence des autres catégories de clients ?

L'ACIG soumet que cela est impossible puisque, de par sa nature même, la clientèle interruptible est desservie à partir de la capacité laissée disponible par les autres catégories de clients en dehors des périodes de pointe.

À cet égard, l'ACIG est d'avis que le partage égal des bénéfices de la diversité suggéré par SCGM ne correspond pas à la réalité des choses car dans le cas particulier de la clientèle interruptible, les témoins de SCGM ont été incapables de décrire qualitativement les bénéfices que ces clients peuvent tirer de leur coexistence avec une catégorie quelconque de clients en service continu. Cela est bien compréhensible puisque c'est l'inverse qui se produit : ce sont toujours les clients en service ferme qui bénéficient de la présence des clients interruptibles puisque ces derniers sont alimentés à même les capacités laissées disponibles par les premiers en période hors-pointe.

Sur ce point particulier, l'ACIG fait sienne la recommandation de Mme Chown à l'effet que les économies résultant de la présence de la clientèle interruptible devraient être attribuées exclusivement à cette clientèle.

Au niveau de la théorie, l'ACIG croit que c'est la méthode préconisée par son expert qui est la plus exacte au niveau du traitement de la clientèle interruptible car elle tient compte du fait que les outils d'approvisionnement de SCGM sont contractés d'abord et avant tout pour desservir les besoins de la clientèle continue pendant la journée de pointe et que la présence de la clientèle interruptible n'est prise en compte qu'au niveau de l'optimisation des outils d'approvisionnement.

5. CONCLUSIONS DE LA RÉGIE

5.1 Les principes

Les principes qui ont guidé la Régie dans ses conclusions sont sensiblement les mêmes que ceux énoncés dans la décision G-429, à savoir :

- la relation causale la plus directe possible entre les coûts et les clients qui les ont engendrés;
- l'absence de service gratuit;
- un partage juste et équitable des économies et des déséconomies.

De plus, la Régie doit tenir compte, d'une part, des réalités nouvelles des marchés mais aussi des réalités opérationnelles et techniques de la gestion des outils de transport et d'entreposage de SCGM.

5.2 Objet des études d'allocation des coûts

L'objet d'une d'étude d'allocation des coûts est d'attribuer l'ensemble des coûts constituant le coût de service d'un distributeur aux différentes catégories de clients en identifiant comment les différents services offerts à ces clients engendrent les coûts observés. De façon traditionnelle, les données sur les coûts proviennent des livres comptables de l'entreprise réglementée. Cette définition a d'ailleurs été retenue globalement par la Régie dans la décision G-429.

Règle générale, les études d'allocation des coûts comprennent trois grandes étapes « Répartition des coûts par fonctions », « Classification des coûts » et « Allocation des coûts aux classes de clients ».

La répartition des coûts par fonction identifie les grandes activités de l'entreprise soit la distribution, le transport et l'entreposage, la marchandise.

La classification réfère au processus par lequel les coûts sont classés comme étant reliés à la capacité du réseau (demand costs), au niveau de la demande (commodity costs) et au nombre de clients.

Enfin, l'allocation des coûts entre classes de clients se fait à partir de facteurs ou de critères d'allocation visant à répartir équitablement les coûts observés. C'est l'étape la plus critique et la plus controversée.

La Régie est d'opinion que c'est là le processus qu'ont suivi la demanderesse et les intervenantes dans l'établissement de leur proposition sur l'allocation des coûts.

5.3 Allocation du coût des conduites principales par région et détermination du coût d'une conduite selon le diamètre zéro

La preuve de SCGM démontre clairement que la méthode actuellement en vigueur ne répond plus à l'objectif premier de toute allocation des coûts, à savoir la causalité des coûts.

En effet, la Régie constate que la croissance substantielle de la valeur des conduites principales allouée aux clients résidentiels qui est passée de 53,7 millions en 1983 à 417,0 millions en 1995-1996, constitue une anomalie que l'on doit corriger si l'on veut refléter les coûts le plus directement possible.

Or, il est bien connu que les centaines de millions investis pour la construction des conduites principales au cours des 10 dernières années ont été investis en région et principalement pour desservir les clients industriels et commerciaux. Les dernières extensions majeures du réseau de SCGM en 1994 et les investissements importants visant à desservir les régions de l'Abitibi, du Saguenay Lac St-Jean, de la Rive-sud de Québec, des Laurentides et de l'Estrie, en sont des exemples concrets.

La Régie est d'opinion que l'allocation par région du coût des conduites principales, à l'aide de demandes quotidiennes maximales par région, est une amélioration importante de la méthode actuellement en vigueur car elle reflète mieux les liens de causalité entre le coût des conduites et les clients pour lesquels elles ont été construites. L'allocation se fait donc en fonction de l'utilisation des conduites principales par les clients actuels des différentes régions.

À cet égard, la Régie ne peut retenir la prétention de Mme Chown à l'effet que cette méthode est inéquitable entre autre pour les clients industriels de Montréal qui n'ont rien à voir avec les coûts engendrés en région.

En effet, la Régie comprend de la méthode proposée que les coûts des conduites principales seraient alloués aux clients qui les utilisent dans chacune des régions et que les coûts pour desservir chaque classe tarifaire de chacune des régions seraient bien identifiés.

D'ailleurs la pièce GMi-2, document 1, page 41-A permet de bien identifier les coûts unitaires pour desservir chacune des régions proposées et est éloquent sur la disparité des coûts à desservir la clientèle de ces régions, ces coûts allant de 0,75 \$ par MPC pour l'Abitibi à 7,64 \$ pour l'Estrie.

Les données apparaissant à cette pièce démontrent bien que les coûts engendrés pour desservir une région ne sont pas liés à la situation géographique mais plutôt au montant des investissements et des volumes desservis suite à ces investissements. C'est de l'avis de la Régie, l'allocation de coûts la plus directe possible qui reflète le mieux la causalité des coûts.

D'autre part, la Régie ne peut retenir également la prétention de l'ACIG à l'effet que la proposition de SCGM ait été faite dans le but de réduire l'interfinancement dont bénéficie la clientèle résidentielle au détriment des autres catégories de clients.

D'abord, il n'existe aucune preuve à cet effet. De plus, la Régie est d'avis que quelle que soit la méthode d'allocation appliquée, la position de SCGM ne peut être que neutre puisqu'elle retire ses revenus de la tarification. L'évolution de l'interfinancement entre les différentes classes de clients ne peut donc l'affecter.

En effet, l'interfinancement, par définition, découle de la différence entre les revenus générés par les clients et les coûts pour les desservir. Lorsque nous introduisons la notion d'interfinancement, nous touchons nécessairement à des considérations de revenus, donc tarifaires.

La Régie ne peut non plus retenir la prétention de l'ACIG à l'effet qu'une allocation des coûts par région doit nécessairement être suivie de tarifs par région même si, en principe, il devrait en être ainsi si l'on veut que ceux qui ont engendré les coûts les paient.

Néanmoins, la Régie est d'avis qu'une étude d'allocation du coût de service doit objectivement évaluer le coût de desservir les clients sans faire intervenir des considérations tarifaires. D'ailleurs, de telles études font abstraction en théorie et normalement en pratique des tarifs en vigueur.

À cet égard, les coûts unitaires cités à la pièce Gmi-2, document 1, page 41-A, démontrent bien que le mode de tarification retenu par la Régie lors de la fixation des tarifs est indépendant de l'allocation des véritables coûts à desservir les clients des différentes régions.

En effet, lorsque la Régie fixe un tarif, bien qu'elle soit obligée, en vertu de l'article 49 alinéa 6 de la Loi sur la Régie de l'énergie, de tenir compte des coûts pour desservir les clients des différentes classes tarifaires, elle doit tenir compte également de la position concurrentielle des différents tarifs, des risques inhérents à chaque catégorie de consommateurs et de l'équité entre les classes tarifaires.

Elle doit de plus tenir compte, en vertu de l'alinéa 10 de ce même article, des préoccupations économiques, sociales et environnementales que peut lui indiquer le gouvernement. Elle **doit entre** autres s'assurer que ce tarif respecte la capacité de payer des usagers. C'est donc lorsque la Régie fixe les tarifs que le niveau d'interfinancement est établi.

Néanmoins, la connaissance par la Régie des véritables coûts à desservir chaque catégorie de clients est importante à l'étape de la tarification car elle lui permet de limiter le niveau d'interfinancement ou lorsqu'il y a baisse des tarifs, d'accorder cette baisse prioritairement à ceux qui contribuent le plus à l'interfinancement. Ce fut le cas pour les clients du Tarif 4 qui ont été les principaux bénéficiaires des baisses tarifaires au cours des dernières années.

L'objectif que doit poursuivre la Régie de réduire l'interfinancement et d'être équitable envers chaque classe tarifaire nécessite donc qu'elle approuve une méthode d'allocation des coûts qui reflète le plus fidèlement les coûts encourus pour desservir chaque classe de clients.

En ce qui concerne la détermination du coût d'une conduite selon le diamètre zéro, la Régie constate que cette méthode est acceptée tant par AMSSS que par l'ACIG.

Quant à l'objection de M. Vander Veen sur la banque de données utilisée par SCGM pour faire l'analyse de régression, la Régie est satisfaite des explications fournies par Mme Durand sur la nature des données utilisées et leur niveau de détail dans les livres d'immobilisations.

La Régie juge également satisfaisantes les affirmations du témoin à l'effet que les impacts sur les coûts seraient minimales, même si on utilisait des données distinctes puisque le coût des conduites d'alimentation diffère peu de celui des conduites de distribution pour des spécifications identiques.

5.4 Allocation des coûts de transport et d'entreposage

La Régie constate qu'il y a unanimité sur la nécessité de modifier la méthode d'allocation de la capacité attribuée et utilisée (CAU) actuellement en vigueur. La Régie est d'avis que la preuve démontre clairement que cette méthode telle qu'appliquée aux outils de transport et d'entreposage s'est révélée inéquitable tant pour les clients en service continu que pour les clients en service interruptible et qu'il y a lieu de la modifier.

Tous les experts s'entendent pour dire que l'allocation des coûts de transport et d'entreposage aux clients interruptibles est un sujet très controversé. Cette controverse porte principalement sur le partage des économies et des déséconomies. L'allocation des coûts de transport et d'entreposage aux clients interruptibles est au coeur du présent débat.

La Régie doit donc déterminer quelle méthode présente la meilleure allocation des coûts parmi les trois proposées et permet un partage équitable des économies et déséconomies entre les différentes classes tarifaires.

Pour ce faire, la Régie doit considérer, dans l'évaluation des méthodes qui lui sont soumises, les critères suivants :

- la reconnaissance de la priorité de service;
- la reconnaissance de l'effet de la diversité;
- l'absence de service gratuit ;
- la reconnaissance du coefficient d'utilisation;
- l'allocation lorsque le coefficient d'utilisation est 100 % ;
- les réalités opérationnelles et techniques de la gestion des outils de transport et d'entreposage;
- la simplicité d'application et de compréhension;
- l'applicabilité de la méthode à la quantification des coûts des services éclatés qui sont sous étude dans la requête R-3313-94.

À cet égard, la Régie constate que si au plan théorique chaque méthode peut être applicable, au niveau des principes ou au niveau technique chacune des méthodes proposées contient des lacunes face aux différents critères énoncés ci-haut.

L'approche de M. Vander Veen

La Régie est d'avis que la proposition du témoin de l'ACIG, à l'effet que la journée de pointe serve à déterminer la capacité contractuelle du service de transport ferme respecte bien le critère de priorité de service mais aurait pour effet de n'allouer aucun coût de transport au client interruptible. Ce point particulier avait été traité par la Régie dans la décision G-429 et la Régie maintient toujours le principe de l'absence de service gratuit. Une fois cela établi, il devient nécessaire d'élaborer une approche qui permette d'établir de la façon la plus objective le coût imputable à cette classe de clients. Sur ce point, la Régie est du même avis que Mme Chown et des témoins de SCGM à savoir que le volume annuel est un indicateur approprié pour déterminer la capacité de transport ferme que le distributeur doit contracter.

En ce qui concerne la proposition abordée en audiences qui consisterait à allouer seulement des coûts marginaux de transport et d'entreposage aux clients interruptibles et d'établir la contribution de ces clients pour l'utilisation des installations existantes au moment de la fixation des tarifs, la Régie considère que cette proposition est équivalente à la proposition initiale et ne peut donc être retenue pour les mêmes motifs.

Quant à la recommandation de M. Vander Veen à l'effet que la Régie pourrait, une fois alloués les coûts de capacité de transport selon la contribution des clients à la pointe coïncidente, utiliser une méthode similaire à celle de certains distributeurs ontariens pour imputer une partie des coûts de transport aux clients interruptibles, la Régie estime que cette méthode n'a pas été étudiée de façon détaillée en audiences. Elle ne tient pas compte non plus des réalités opérationnelles de SCGM dont les volumes interruptibles représentent 27 % des volumes totaux qu'elle doit approvisionner, soit trois fois plus que ceux des distributeurs ontariens, tels Consumers et Centra.

La Régie est cependant d'accord avec l'affirmation de M. Vander Veen à l'effet que les économies reliées à la diversité des profils des clients sont reflétées dans le coût total des outils de transport et d'entreposage que l'on cherche à allouer.

L'approche SCGM « La théorie des ensembles »

Pour ce qui est de la méthode de la « théorie des ensembles » soumise par SCGM, la Régie est d'avis que bien qu'elle repose sur des hypothèses raisonnables, elle est difficile d'application. Ceci est d'ailleurs admis par le propre témoin de SCGM, Mme Durand, qui soulignait que l'application de cette méthode nécessite plusieurs simulations, ce qui rend l'exercice lourd dans sa réalisation.

Les diverses simulations faites par SCGM pour établir les coûts de desservir individuellement (stand alone cost) chaque groupe de clients, bien qu'elles se veulent objectives, démontrent qu'il est difficile d'évaluer le coût optimal d'approvisionnement de chacun des groupes séparément sans aucune interaction avec les autres groupes. Diverses hypothèses doivent être élaborées et il est difficile de scinder les coûts alloués aux diverses classes de clients. Ceci est particulièrement le cas pour la clientèle interruptible car elle est normalement desservie à partir de la capacité laissée disponible par les autres catégories de clients en dehors des périodes de pointe.

D'autre part, cette approche a aussi comme caractéristique, de faire porter à l'étape d'établissement des contraintes du modèle d'optimisation les choix centraux sur les facteurs de causalité des coûts. Par exemple, les outils de transport ou d'entreposage utilisés pour desservir les clients sont différents selon le coefficient d'utilisation du client et selon la disponibilité des outils. Les choix faits à cette étape deviennent déterminants dans le résultat final.

Par ailleurs, bien que le partage à part égale des économies et des déséconomies entre les clients en service continu et les clients en service interruptible puisse à priori sembler raisonnable, la Régie est d'avis que ce partage est arbitraire et qu'il sous-estime la contribution aux économies des clients en service interruptible.

A cet égard, la Régie rappelle que M. Forget, directeur des approvisionnements gaziers de la demanderesse, déclarait tout récemment dans le dossier des ventes hors franchise (R-3366-96) que SCGM avait développé de façon importante le marché des clients interruptibles, car il s'avérait trop onéreux de contracter des outils de transport et d'entreposage strictement pour rencontrer la période de pointe des clients en service continu.

De l'avis de la Régie, cette déclaration démontre bien l'apport important des clients interruptibles qui, par leur présence, permettent de réduire les coûts unitaires à desservir l'ensemble des clients. La possibilité d'interruption lors des journées de pointe donne de la flexibilité au réseau et réduit d'autant les besoins d'entreposage pour desservir les clients en service continu. Cet apport de la clientèle interruptible est apparu encore plus important durant les deux dernières années alors que les interruptions sont passées de 0,5 BCF à plus de 11,0 BCF.

La Régie estime donc que la méthode proposée par SCGM, bien qu'elle constitue une amélioration par rapport à la méthode CAU et qu'elle soit innovatrice sur le plan méthodologique, ne rend pas suffisamment justice à l'apport de la clientèle interruptible relativement aux économies réalisées par leur présence.

Enfin, la Régie est d'avis que la lourdeur d'application de cette méthode la rendra difficilement applicable aux six classes tarifaires actuellement en vigueur. Cette méthode pourrait de plus s'avérer inappropriée pour la quantification directe de certains services éclatés car cette méthode ne peut être appliquée pour un nombre élevé de sous-groupes d'outils de transport et d'entreposage.

L'approche de Mme Chown

La Régie est d'avis que la méthode d'allocation de Mme Chown présente des avantages importants au niveau de la prise en compte des profils de consommation et du nombre de jours d'interruption pour les clients en service interruptible et de leur impact sur les coûts de transport et d'entreposage. Ceci est d'ailleurs reconnu par SCGM qui a également la même façon de déterminer la quantité de transport ferme, la capacité de retrait et l'espace à réserver pour l'entreposage. De plus, cette méthode a l'avantage d'être simple d'application ce qui est aussi reconnu par SCGM.

Au niveau du transport proprement dit, la Méthode de Mme Chown alloue au client interruptible un coût unitaire équivalant au coût de transport ferme à 100 % de C.U.. Ce mode d'allocation est compatible avec les principes retenus par la Régie et correspond globalement aux principes de la décision G-429 puisque, selon cette méthode, les coûts de capacité sont, dans un premier temps, attribués aux clients contribuant à la pointe et que, dans un deuxième temps, un crédit est alloué à ces mêmes clients pour les services utilisés par les clients interruptibles selon un coût unitaire équivalant à un C.U. de 100 %.

En ce qui concerne les coûts d'entreposage, la méthode proposée par Mme Chown reconnaît l'utilisation par les clients interruptibles des services d'entreposage saisonniers et leur alloue un coût pour les unités utilisées. La méthode de Mme Chown comporte cependant des modalités de calcul d'un crédit à l'interruptible basé sur le coût évité par le distributeur résultant de la desserte des clients en service continu à même les capacités libérées par les interruptions. Bien que ces modalités soient contestées par SCGM, la Régie considère qu'il est justifié de reconnaître à cette étape la contribution des clients interruptibles à la flexibilité d'approvisionnement et à l'optimisation des coûts globaux.

La Régie croit également que cette méthode permettra plus facilement de quantifier les différents services éclatés sous étude au dossier R-3313-94.

Pour ces raisons, la Régie est d'avis que l'approche de Mme Chown doit être retenue car elle est celle qui rencontre le mieux la majorité des critères retenus par la Régie pour l'évaluation des différentes méthodes.

Néanmoins, la Régie estime que la méthodologie de Mme Chown doit être modifiée sur les éléments suivants :

- l'allocation des coûts pour la capacité d'espace et de retrait de l'entreposage (space and deliverability costs);
- le calcul du crédit alloué aux clients interruptibles lors de la période d'interruption.

La Régie est d'avis que la division entre coûts d'entreposage reliés à l'« espace » et ceux reliés aux « retraits » et leur allocation aux diverses classes de clients est en partie arbitraire et dépend des choix qui sont effectués dans la gestion quotidienne et saisonnière des outils de même que de la planification des périodes d'interruption.

Par ailleurs, un examen détaillé de la méthodologie de Mme Chown amène la Régie à conclure qu'il existe un dédoublement dans le mode de calcul proposé des coûts d'entreposage alloués aux clients en service continu et du crédit alloué au client interruptible puisque les coûts et le crédit pour la composante « espace » sont basés sur la moyenne de l'ensemble des consommations en période d'hiver par rapport à la consommation annuelle moyenne et que les coûts et le crédit pour la composante « retrait » sont basés pour leur part sur les consommations lors de la pointe coïncidente, les volumes reliés à cette composante étant eux-mêmes inclus dans la moyenne en période d'hiver.

La Régie est enfin d'avis que les outils de fine pointe (retrait) peuvent être utilisés de temps à autre pour desservir des clients interruptibles ou des clients en service continu en dehors de la période de fine pointe. La méthode de Mme Chown telle que proposée résulterait, le cas échéant, en l'accès à ces outils aux clients interruptibles sans qu'aucun coût ne leur soit alloué, ce qui serait à l'encontre du principe de l'absence de service gratuit retenu par la Régie.

En conséquence, la Régie estime que l'excédent de la demande moyenne d'hiver sur la demande moyenne annuelle peut être utilisée pour allouer les coûts de la composante « espace » après avoir retranché de la demande moyenne d'hiver, les volumes desservis à même les capacités de « retrait ».

Dans les cas des coûts reliés à la composante retrait, la Régie considère que la formule proposée par Mme Chown peut être utilisée pour allouer les coûts de ces services. La formule doit cependant être ajustée en imputant au client interruptible et/ou aux autres clients en continu, un coût basé sur l'utilisation effective de ces services en dehors des périodes de fine pointe. Ce coût doit, selon la Régie, être établi en multipliant les volumes qui auront été reconnus à cette fin par le

coût unitaire moyen d'utilisation de ces services. Les revenus découlant de cette utilisation, le cas échéant, devront être crédités aux clients en service continu proportionnellement à leur part relative des excédents de capacité (capacité attribuée totale moins la capacité utilisée totale par chaque classe de client en continu).

Enfin, en ce qui concerne les coûts excédentaires de capacité disponible, ceux-ci sont inexistants: depuis 1995-96. Le cas échéant, ils devront être attribués à l'ensemble des clients contribuant à la demande de pointe. Cependant, ces coûts ne doivent pas, selon la Régie, être inclus dans les coûts servant à établir le crédit.

Le crédit sera basé sur le coût moyen des différents outils d'entreposage détenus par le distributeur ou accessibles à ce dernier en vertu de son pouvoir d'interruption. Sur la base de la preuve au dossier, le crédit tel que calculé représente, selon la Régie, un estimé raisonnable des coûts qui sont effectivement évités par le distributeur pour la desserte de l'ensemble des clients.

En termes de résultat, la méthode retenue est compatible avec les principes généraux de la décision G-429 puisque les outils de transport et d'entreposage étant pleinement optimisés, les coûts unitaires des services utilisés par les clients interruptibles ou en service continu seront égaux, à l'exception du développement afférent au calcul du crédit d'entreposage.

En conclusion, la Régie est d'avis que les modifications qu'elle apporte à la méthode proposée par Mme Chown reconnaissent les effets de la diversité de la clientèle tout en reconnaissant également la contribution spécifique des clients interruptibles à l'optimisation de l'ensemble des outils de transport et d'entreposage de la demanderesse.

6. DÉCISION

Les conclusions précédemment exprimées font partie intégrante de la présente décision.

POUR CES MOTIFS, la Régie de l'énergie:

APPROUVE l'allocation du coût des conduites principales sur une base régionale;

APPROUVE l'utilisation du diamètre en remplacement du diamètre au carré comme variable explicative dans les régressions linéaires utilisées aux fins de calculer le coût d'un réseau de distribution de diamètre zéro;

APPROUVE comme nouvelle méthode d'allocation des coûts de transport et d'entreposage la méthode proposée par Mme Chown au nom de Approvisionnement Montréal, Santé et Services Sociaux, telle que modifiée par la Régie dans ses conclusions;

Quant à la demande des intervenantes pour le remboursement des frais qu'elles ont encourus dans cette cause, la Régie juge que leur participation a été dans leur ensemble utile et en conséquence ACCUEILLE leur demande. Néanmoins, en ce qui concerne les frais de l'expert de l'ACIG, la Régie a pris note des préoccupations soulevées par Me Richard Lassonde dans sa réplique du 10 octobre dernier et statuera, lors de l'analyse des frais sur la justification de rembourser les frais réclamés. Le quantum sera déterminé ultérieurement selon les règles de procédure de la Régie.

Montréal, le 19 décembre 1997

Jean-Paul Théorêt

Robert-Paul Chauvelot

Bernard Langevin

Régisseurs

La Société en commandite Gaz Métropolitain est représentée par Me Richard Lassonde.

Approvisionnement Montréal, Santé et Services Sociaux est représentée par Me Pierre Tourigny.

L'Association des consommateurs industriels de gaz est représentée par Me Guy Sarault.

La Régie de l'énergie a comme procureur Me Pierre Théroux.

COPIE CONFORME

