

**RÉPONSE DE SCGM À UNE DEMANDE D'INFORMATION**

**Origine :** Lettre du 27 octobre 1999

**Demandeur :** ACIG

---

**Question : 10.1.3 Référence : SCGM-10, doc. 1, p. 3 (hausse des coûts de transport) :**

**Demande :**

- a) Veuillez produire un tableau comparatif quantifiant, pour chaque catégorie tarifaire, la nouvelle répartition que vous proposez pour la hausse des coûts de transport par rapport à celle qui est présentement en vigueur.
  - b) Veuillez expliquer exactement en quoi cette nouvelle façon de procéder est plus conforme à la méthodologie utilisée dans l'étude sur l'allocation du coût de service pour l'allocation des coûts de transport.
  - c) Veuillez expliquer en quoi la venue prochaine des tarifs dégroupés vous a amenés à proposer une répartition spécifique de l'ajustement se rapportant au transport.
- 

**Réponse a) :**

Le tableau de la page 3 du présent document montre pour chacun des tarifs et des sous-tarifs (ou paliers) les variations tarifaires proposées (transport et distribution excluant le prix du gaz de compression). Ce tableau regroupe plusieurs informations contenues aux pièces SCGM-10, documents 9, 10 et 11. (Notons que ce qui a été identifié « D-99-170 » aux pièces SCGM-10, documents 9, 10 et 11 consiste en fait en notre proposition d'une nouvelle répartition entre les tarifs de la hausse des coûts de transport, représentant toujours au total 1,28%.) Les colonnes 9a à 9d du tableau de la page 3 présentent plus particulièrement les variations se rapportant au transport.

Ainsi, les colonnes 9a et 9b donnent, respectivement, les variations en cents par mètre cube et en pourcentage par rapport aux taux TD en vigueur au 1<sup>er</sup> octobre 1998 (D-99-163), variations découlant de la décision D-99-170 du 23 septembre dernier. Ces variations reflètent la hausse uniforme en pourcentage de 1,28% de tous les tarifs au 1<sup>er</sup> octobre 1999 (colonne 9b).

Les colonnes 9c et 9d donnent les mêmes variations, quant à leur définition, mais selon la proposition du présent dossier tarifaire. Ces variations reflètent une hausse uniforme en cents par mètre cube de tous les tarifs au 1<sup>er</sup> octobre 1999 (colonne 9c).

---

La comparaison des quatre colonnes 9 (a, b, c, d) permet de voir la différence entre une répartition uniforme en pourcentage et une répartition uniforme en cents par mètre cube de la hausse des coûts de transport.

**Réponse b) :**

La méthode d'allocation des coûts de transport a été approuvée par la Régie dans sa décision D-97-47 le 19 décembre 1997. La Régie a approuvé « *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* » (page 23 de la décision, dernier paragraphe). À noter que les modifications de la Régie dans ses conclusions portent sur l'allocation des coûts d'entreposage et non sur l'allocation des coûts de transport.

La méthode d'allocation des coûts de transport de Mme Chown est la suivante : « *First, the 100 percent load factor pipeline costs are allocated based upon average demands or total volumes* » (page 20 de la preuve de Mme Chown dans la cause sur le coût de service, R-3323-95). Les coûts de transport sont donc alloués au prorata des volumes, ce qui revient à dire uniformément en cents par mètre cube.

Notre proposition de répartir entre les tarifs la hausse des coûts de transport uniformément en cents par mètre cube est donc le reflet de l'application de la méthode d'allocation des coûts de transport.

**Réponse c) :**

L'élaboration des tarifs dégroupés se poursuit en ayant comme objectif de ne pas créer de biais en faveur de l'un ou l'autre des ensembles de tarifs groupés ou dégroupés. Nous voulons donc que l'addition des prix des tarifs dégroupés (Transport + Compression + Équilibrage + Distribution) corresponde aux prix des tarifs groupés.

Dans le prochain contexte de l'existence des tarifs dégroupés, si nous devons répartir une hausse de coûts de transport uniformément en pourcentage entre les tarifs groupés et refléter cette hausse en variation uniforme en cents par mètre cube au tarif dégroupé de transport (qui, lui, devra refléter les coûts), nous perdrons notre égalité entre les tarifs groupés et dégroupés.

Les travaux et les réflexions en cours sur le dégroupement des tarifs nous ont influencés quant à la répartition entre les tarifs groupés de la hausse des coûts de transport.

SCGM - VARIATION TARIFAIRE (TRANSPORT ET DISTRIBUTION) AU 1<sup>er</sup> OCTOBRE 1999

FRANCHISE			REVENUS TD (sans gaz de compression)				VARIATIONS PAR RAPPORT À D-99-163													
BUDGET 99/00			NOMBRE DE		VOLUMES		D-99-163	D-99-170	T-proposé	T+D-proposé	effet de D-99-170		effet de T-prop.		effet de D-prop.		effet total			
DESCRIPTION			CLIENTS	ANNUELS	1 <sup>er</sup> oct. 98	1 <sup>er</sup> oct. 99	1 <sup>er</sup> oct. 99	1 <sup>er</sup> oct. 99	(000 \$)	(000 \$)	(000 \$)	(000 \$)	(9a)	(9b)	(9c)	(9d)	(10)	(11)	(9d)+(10)	
			(1)	(2)	(3)	(4a)	(4b)	(5)	(000 \$)	(000 \$)	(000 \$)	(000 \$)	(\$/m <sup>3</sup> )	(\$/m <sup>3</sup> )	(\$/m <sup>3</sup> )	(\$/m <sup>3</sup> )	(%)	(%)	(%)	
			(#)	(Mm <sup>3</sup> )	(000 \$)	(000 \$)	(000 \$)	(000 \$)	(000 \$)	(000 \$)	(000 \$)	(000 \$)	(\$/m <sup>3</sup> )	(\$/m <sup>3</sup> )	(\$/m <sup>3</sup> )	(\$/m <sup>3</sup> )	(%)	(%)	(%)	
1 de	0	à 1 095 m <sup>3</sup> /an	37 220	17 136	8 845	8 958	8 870	9 048	0,661	1,28%	0,147	0,3%	2,0%	2,3%						
2 de	1 095	à 3 650 m <sup>3</sup> /an	57 407	156 225	47 419	48 026	47 642	48 504	0,389	1,28%	0,143	0,5%	1,8%	2,3%						
3 de	3 650	à 10 950 m <sup>3</sup> /an	28 323	204 006	52 772	53 448	53 065	54 007	0,331	1,28%	0,143	0,6%	1,8%	2,3%						
4 de	10 950	à 36 500 m <sup>3</sup> /an	16 034	385 157	85 045	86 133	85 590	87 280	0,283	1,28%	0,142	0,6%	2,0%	2,6%						
<b>5 SS-TOTAL TARIF 1 &lt; 36 500 m<sup>3</sup>/an</b>			<b>138 982</b>	<b>762 525</b>	<b>194 081</b>	<b>196 565</b>	<b>195 167</b>	<b>198 840</b>	<b>0,326</b>	<b>1,28%</b>	<b>0,142</b>	<b>0,6%</b>	<b>1,9%</b>	<b>2,5%</b>						
6 de	36 500	à 109 500 m <sup>3</sup> /an	7 494	531 312	101 877	103 181	102 626	104 571	0,245	1,28%	0,141	0,7%	1,9%	2,6%						
7 de	109 500	à 365 000 m <sup>3</sup> /an	2 140	459 846	74 811	75 768	75 457	76 827	0,208	1,28%	0,141	0,9%	1,8%	2,7%						
8 de	365 000	à 1 095 000 m <sup>3</sup> /an	442	297 392	40 426	40 943	40 845	41 628	0,174	1,28%	0,141	1,0%	1,9%	3,0%						
9 de	1 095 000	à 3 650 000 m <sup>3</sup> /an	47	92 040	10 551	10 686	10 680	10 891	0,147	1,28%	0,140	1,2%	2,0%	3,2%						
10 de	3 650 000 m <sup>3</sup> /an	et plus	0	0	0	0	0	0	0,000	—	0,000	—	—	—						
<b>11 SS-TOTAL TARIF 1 &gt; 36 500 m<sup>3</sup>/an</b>			<b>10 123</b>	<b>1 380 589</b>	<b>227 664</b>	<b>230 578</b>	<b>229 608</b>	<b>233 916</b>	<b>0,211</b>	<b>1,28%</b>	<b>0,141</b>	<b>0,9%</b>	<b>1,9%</b>	<b>2,7%</b>						
12 TARIF 1 fixe D-95-64			56	921	181	181	181	181	0,000	0,00%	0,000	0,0%	0,0%	0,0%						
13 TARIF 1 fixe D-96-35			176	2 351	523	523	523	523	0,000	0,00%	0,000	0,0%	0,0%	0,0%						
14 TARIF 1 fixe D-97-37			257	762	219	219	219	219	0,000	0,00%	0,000	0,0%	0,0%	0,0%						
<b>15 TARIF 1</b>			<b>149 594</b>	<b>2 147 148</b>	<b>422 668</b>	<b>428 067</b>	<b>425 698</b>	<b>433 679</b>	<b>0,251</b>	<b>1,28%</b>	<b>0,141</b>	<b>0,7%</b>	<b>1,9%</b>	<b>2,6%</b>						
16 TARIF 3.3			111	14 456	2 124	2 151	2 144	2 179	0,188	1,28%	0,142	1,0%	1,6%	2,6%						
17 TARIF 3.4			56	29 010	3 210	3 251	3 251	3 298	0,142	1,28%	0,141	1,3%	1,5%	2,7%						
18 TARIF 3.5			42	63 019	5 901	5 977	5 991	6 076	0,120	1,28%	0,142	1,5%	1,4%	3,0%						
<b>19 TARIF 3</b>			<b>209</b>	<b>106 485</b>	<b>11 235</b>	<b>11 378</b>	<b>11 386</b>	<b>11 552</b>	<b>0,135</b>	<b>1,28%</b>	<b>0,142</b>	<b>1,3%</b>	<b>1,5%</b>	<b>2,8%</b>						
20 TARIF 4.6			72	369 596	26 987	27 332	27 509	27 832	0,093	1,28%	0,141	1,9%	1,2%	3,1%						
21 TARIF 4.7			29	446 019	26 750	27 092	27 381	27 668	0,077	1,28%	0,141	2,4%	1,1%	3,4%						
22 TARIF 4.8			13	573 702	31 279	31 679	32 091	32 460	0,070	1,28%	0,142	2,6%	1,2%	3,8%						
23 TARIF 4.9			2	438 250	20 489	20 751	21 108	21 289	0,060	1,28%	0,141	3,0%	0,9%	3,9%						
<b>24 TARIF 4</b>			<b>116</b>	<b>1 827 567</b>	<b>105 505</b>	<b>106 855</b>	<b>108 089</b>	<b>109 249</b>	<b>0,074</b>	<b>1,28%</b>	<b>0,141</b>	<b>2,4%</b>	<b>1,1%</b>	<b>3,5%</b>						
25 VOLET 1A, TARIF 5.5			103	179 057	10 929	11 069	11 182	11 292	0,078	1,28%	0,141	2,3%	1,0%	3,3%						
26 VOLET 1A, TARIF 5.6			79	269 277	13 541	13 714	13 922	14 023	0,064	1,28%	0,141	2,8%	0,7%	3,6%						
27 VOLET 1A, TARIF 5.7			32	401 614	16 330	16 539	16 897	16 974	0,052	1,28%	0,141	3,5%	0,5%	3,9%						
28 VOLET 1A, TARIF 5.8			16	492 390	17 936	18 166	18 632	18 700	0,047	1,28%	0,141	3,9%	0,4%	4,3%						
29 VOLET 1A, TARIF 5.9			2	56 690	2 188	2 216	2 269	2 285	0,049	1,28%	0,142	3,7%	0,7%	4,4%						
30 INTERRUPTIONS VOLET 1A			—	(315 370)	(13 307)	(13 477)	(13 753)	(13 839)	0,054	1,28%	0,141	3,4%	0,6%	4,0%						
<b>31 SS-TOTAL TARIF 5, VOLET 1A</b>			<b>232</b>	<b>1 083 658</b>	<b>47 617</b>	<b>48 227</b>	<b>49 149</b>	<b>49 435</b>	<b>0,056</b>	<b>1,28%</b>	<b>0,141</b>	<b>3,2%</b>	<b>0,6%</b>	<b>3,8%</b>						
32 VOLET 1B, TARIF 5.5			1	3 185	199	202	204	188	0,080	1,28%	0,141	2,3%	-7,6%	-5,4%						
33 VOLET 1B, TARIF 5.6			8	10 056	607	614	621	569	0,077	1,28%	0,141	2,3%	-8,5%	-6,2%						
34 VOLET 1B, TARIF 5.7			12	100 848	4 984	5 048	5 127	4 714	0,063	1,28%	0,142	2,9%	-8,3%	-5,4%						
35 VOLET 1B, TARIF 5.8			5	105 084	4 739	4 800	4 887	4 553	0,058	1,28%	0,141	3,1%	-7,1%	-3,9%						
36 VOLET 1B, TARIF 5.9			1	53 400	2 255	2 283	2 330	2 118	0,054	1,28%	0,141	3,3%	-9,4%	-6,1%						
37 INTERRUPTIONS VOLET 1B			—	(64 289)	(3 112)	(3 152)	(3 203)	(2 957)	0,062	1,28%	0,141	2,9%	-7,9%	-5,0%						
<b>38 SS-TOTAL TARIF 5, VOLET 1B</b>			<b>27</b>	<b>208 284</b>	<b>9 671</b>	<b>9 795</b>	<b>9 966</b>	<b>9 186</b>	<b>0,059</b>	<b>1,28%</b>	<b>0,141</b>	<b>3,0%</b>	<b>-8,1%</b>	<b>-5,0%</b>						
39 OMA			—	—	120	122	124	125	0,000	1,28%	0,000	3,3%	0,8%	4,2%						
40 VOLET 2			—	—	154	154	154	154	0,000	0,00%	0,000	0,0%	0,0%	0,0%						
41 OPTIMISATION			—	—	278	282	287	278	0,000	1,28%	0,000	3,2%	-3,2%	0,0%						
<b>42 TARIF 5</b>			<b>259</b>	<b>1 291 942</b>	<b>57 840</b>	<b>58 579</b>	<b>59 680</b>	<b>59 178</b>	<b>0,057</b>	<b>1,28%</b>	<b>0,142</b>	<b>3,2%</b>	<b>-0,9%</b>	<b>2,3%</b>						
43 Tarif M - actuel			872	470 672	48 616	49 238	49 282	50 062	0,132	1,28%	0,141	1,4%	1,6%	3,0%						
44 Tarif M - élargissement			100	54 033	7 065	7 155	7 141	6 868	0,167	1,28%	0,141	1,1%	-3,9%	-2,8%						
<b>45 TARIF M</b>			<b>972</b>	<b>524 705</b>	<b>55 681</b>	<b>56 394</b>	<b>56 423</b>	<b>56 930</b>	<b>0,136</b>	<b>1,28%</b>	<b>0,141</b>	<b>1,3%</b>	<b>0,9%</b>	<b>2,2%</b>						
46 NON FACTURÉ			—	879	219	222	220	225	0,319	1,28%	0,141	0,6%	2,0%	2,6%						
47 REDUCTION LIV			[ 1 ]	[ 28 105 ]	(775)	(810)	(810)	(810)	(0,125)	4,55%	(0,125)	4,6%	0,0%	4,6%						
<b>48 TOTAL</b>			<b>151 150</b>	<b>5 898 726</b>	<b>652 373</b>	<b>660 685</b>	<b>660 686</b>	<b>670 003</b>	<b>0,141</b>	<b>1,27%</b>	<b>0,141</b>	<b>1,3%</b>	<b>1,4%</b>	<b>2,7%</b>						

u:\sdc\cause00\Questions\tableau scgm 10 d 01.3.xls

08-nov-99