

CANADA

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

---

PROVINCE DE QUÉBEC

DISTRICT DE MONTRÉAL

NO. R-3751-2010

SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ  
MÉTRO

Demanderesse

et

REGROUPEMENT DES ORGANISMES  
ENVIRONNEMENTAUX EN ÉNERGIE  
(ROÉÉ) *ET AL.*

Intervenants

---

***DEMANDE D'AMÉNAGEMENTS DES MODALITÉS DE MISE EN  
ŒUVRE DU MODÈLE RETENU PAR LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE  
DANS SA DÉCISION D-2010-144***

**COMMENTAIRES ET CONCLUSIONS DU ROÉÉ**

LE 4 FÉVRIER 2011

## Introduction

1. Le ROEÉ juge que la filière du GNL peut permettre l'économie d'énergie dans le transport, particulièrement s'il est comparé à l'essence et au diesel.
2. Par ailleurs, le ROEÉ comprend que Gaz Métro se trouve devant une opportunité d'affaires en liquéfiant le gaz naturel pour le transformer en carburant.
3. Toutefois, le ROEÉ considère que dans une perspective environnementale et de développement durable plus large il s'avérera nécessaire de faire la lumière sur les impacts en termes de consommation d'hydrocarbures, de pollution atmosphérique et de GES de l'adoption du GNL pour le transport par camions.
4. Dans la mesure où cela pourrait avoir l'effet de favoriser le transport routier, fondamentalement inefficace et polluant aux dépens d'autres choix de société comme par exemple le recours accru au transport ferroviaire, le GNL pourrait se retrouver à être inefficace environnementalement.
5. Le GNL se doit donc d'être perçu comme une bonne initiative sans toutefois altérer le jugement de la Régie quant aux autres avenues en termes d'efficacité énergétiques particulièrement dans les questions entourant le transport.
6. Dans la cause tarifaire 2011 (R-3720-2010), Gaz Métro présentait un modèle d'établissement des coûts pour le GNL. Ce modèle présentait une partie du

traitement des coûts de l'activité du GNL à travers ces activités réglementées. Plus particulièrement, les coûts liés à l'usine LSR.

7. La Régie de l'énergie dans sa décision D-2010-144 rappelait que l'activité de liquéfaction de Gaz Métro était une activité non réglementée. Les coûts de l'activité du GNL doivent donc être entièrement être assumé par la partie non réglementée de Gaz Métro.
8. La présente demande de Gaz Métro consiste à présenter les aménagements de Gaz Métro pour l'utilisation de l'usine LSR.

### **Séparation des coûts**

9. D'emblée, le ROEE n'a pas de commentaire sur les méthodes de calculs proposés par Gaz Métro. Le ROEE comprend que les scénarios envisagés par le distributeur seront confrontés dans la pratique et présentés dans les prochaines causes tarifaires.
10. Le ROEE considère que pour bien suivre la décision de la Régie, Gaz Métro «client GNL» doit défrayer l'ensemble des coûts liés à la production et à l'approvisionnement de gaz naturel liquéfié.
11. Dans sa requête Gaz Métro demande à la Régie qu'elle :  
  
«déclare que Gaz Métro doit récupérer du « client » GNL, en sus du coût d'utilisation de l'usine LSR, toute différence entre les coûts totaux des services tarifés liés au plan d'approvisionnement de la clientèle réglementée, incluant les coûts de remplacement et les sommes reçues du « client » GNL pour l'utilisation de l'usine LSR et les coûts totaux des services tarifés liés au plan d'approvisionnement de la clientèle réglementée lorsque l'usine LSR lui est entièrement dédiée, ou, selon le cas, de lui en faire bénéficier».

12. Le ROEE est favorable à cette demande.

**13. Il veut cependant s'assurer que l'ensemble des coûts de l'entreprise réglementée (tel que les coûts de recherche d'approvisionnement sur les marchés secondaires) à l'entreprise Gaz Métro non réglementée soit comptabilisé à la fois dans le prix du GNL et dans les tarifs de Gaz Métro.**

14. Par exemple, le temps de travail par des employés de Gaz Métro réglementé à la recherche d'approvisionnement pour la partie non réglementé de Gaz Métro devrait être comptabilisé afin d'assurer un juste prix à la fois aux clients du GNL et du gaz naturel réglementé.

### **Les impondérables de la demande**

15. Puisque le marché du GNL est en ébullition au Québec, il est difficile de bien prévoir qu'elles seront les succès d'implantation de ce carburant sur le territoire.

16. D'un côté, les bas prix de la molécule de gaz et un marketing axé sur la diminution des GES pourraient attirer plusieurs clients de transport à faire le saut au carburant GNL.

17. Cependant, les fluctuations des coûts d'approvisionnement et les différentes réglementations et taxation fédérale ou provinciale pourrait avoir un impact sur le prix de vente du litre de GNL.

18. Il apparaît donc très difficile à la fois pour le distributeur ou les intervenants de pouvoir bien déterminer les impacts réels du GNL sur l'usine LSR. Des

changements dans le modèle proposé pourraient s'avérer nécessaires au courant des prochaines années.

**19.** C'est pourquoi le **ROÉÉ** considère que la Régie de l'énergie devrait demander à Gaz Métro une réévaluation de la méthode d'allocation des coûts de l'usine LSR dans 3 ans afin de faire un bilan efficace des résultats de la méthode, mais aussi des besoins futurs en GNL.

Le tout soumis respectueusement.

**Montréal le 04 février 2011**

**(s) Franklin Gertler**

---

**par : Franklin S. Gertler, avocat**

**FRANKLIN GERTLER LAW OFFICE  
Aldred Building  
507 Place d'Armes, bur. 1701  
Montréal, Québec H2Y 2W8  
Tél. (514) 798-1988  
Fax. (514) 798-1986**

[admin@gertlerlex.ca](mailto:admin@gertlerlex.ca)

[franklin@gertlerlex.ca](mailto:franklin@gertlerlex.ca)