

C A N A D A

PROVINCE DE QUÉBEC  
DISTRICT DE MONTRÉAL

DOSSIER R-3751-2010

---

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

---

MODALITÉS DE DÉDUCTION DES COÛTS  
DE VENTE DE GNL AUPRÈS DU REVENU  
RÉGLÉMENTÉ DE GAZ MÉTRO.

---

SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ MÉTRO en  
sa qualité de distributeur

Demanderesse

-et-

STRATÉGIES ÉNERGÉTIQUES

-et-

L'ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DE LUTTE  
CONTRE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE  
(SÉ-AQLPA)

Intéressées

---

**OBSERVATIONS ÉCRITES**

**DOMINIQUE NEUMAN, LL.B.**

Procureur  
Stratégies Énergétiques (S.É.)  
Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)

Le 4 février 2011

---

*Observations écrites*

*Dominique Neuman, LL.B.*

*Stratégies Énergétiques - Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique  
(SÉ-AQLPA)*

**TABLE DES MATIÈRES**

1.	INTRODUCTION.....	1
2.	JURIDICTION D'UNE FORMATION DE TROIS RÉGISSEURS DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE.....	3
3.	L'ENJEU, ET L'INTÉRÊT DE SÉ-AQLPA ET LE RÔLE DE LA RÉGIE .....	4
4.	L'APPROVISIONNEMENT EN GAZ DU CLIENT GNL.....	9
5.	L'ALLOCATION DES COÛTS DE L'USINE LSR.....	12
6.	LES COÛTS LIÉS AU REMPLACEMENT DES OUTILS D'APPROVISIONNEMENT .....	14
7.	LES DEUX MÉTHODES DE GESTION DES INVENTAIRES.....	16
8.	LES NORMES D'ÉTHIQUE ENTRE AFFILIÉS .....	18
9.	CONCLUSION .....	20



## 1. INTRODUCTION

1 - La Régie est saisie, au présent dossier, d'une demande logée le 21 décembre 2010 par Gaz Métro, en sa qualité de distributeur (B-0002), invitant la Régie de l'énergie à « déclarer » certains principes tarifaires et « indiquer » les aménagements qui pourraient être acceptables, le tout en ce qui a trait aux modalités de déduction des coûts de vente de gaz naturel liquide (GNL) auprès du revenu réglementé de Gaz Métro.

Les conclusions recherchées par Gaz Métro se lisent comme suit :

**DÉCLARE** que Gaz Métro peut permettre au « client » GNL de s'approvisionner en tout ou en partie en gaz naturel auprès des fournisseurs d'énergie de son choix et, le cas échéant, ne rien lui facturer lorsqu'elle n'aura encouru aucun coût.

**DÉCLARE** que Gaz Métro doit allouer au « client » GNL la portion des coûts de l'usine LSR attribuable au service d'entreposage au prorata de l'espace maximal qu'il comptera utiliser sur la capacité totale d'entreposage,

**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 reliés 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 reliés 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;

---

Observations écrites

Dominique Neuman, LL.B.

Stratégies Énergétiques - Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique  
(SÉ-AQLPA)

**SUBSIDIAIREMENT, INDIQUER** à Gaz Métro les aménagements qui pourraient être acceptables et permettre à Gaz Métro de lui exposer les conséquences de celles-ci, le cas échéant;

2 - La Régie de l'énergie a invité les intéressés à lui soumettre des observations écrites sur cette demande, suite à une séance de travail tenue le 19 janvier 2011.

3 - Les présentes constituent les observations écrites de l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA) et de Stratégies Énergétiques (S.É.) au présent dossier.

## 2. JURIDICTION D'UNE FORMATION DE TROIS RÉGISSEURS DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE

4 - Nous comprenons que la formation de la Régie au présent dossier est constituée de **trois régisseurs**, ce qui constitue une condition essentielle à sa juridiction sur la demande de Gaz Métro telle que formulée, vu les articles 16 et 48 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* et vu le caractère tarifaire, au moins en partie, des conclusions recherchées.

La juridiction sur des conclusions déclaratoires ne peut en effet être exercée que par l'autorité qui a juridiction sur la substance de la déclaration demandée (qui est ici de nature tarifaire), suivant le « *modèle de compétence exclusive des tribunaux* » préconisé par la *Cour suprême du Canada* dans *Weber c. Ontario Hydro*.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> *Terrasses Zarolega inc. c. R.I.O.*, [1981] 1 R.C.S. 94, pp. 105-106.

*Weber c. Ontario Hydro*, [1995] 2 R.C.S. 929.

### 3. L'ENJEU, ET L'INTÉRÊT DE SÉ-AQLPA ET LE RÔLE DE LA RÉGIE

5 - Dans son *Plan budgétaire 2010-2011*, le gouvernement du Québec a annoncé l'octroi d'une déduction fiscale (additionnelle à celles déjà existantes) de 85 % de la déduction pour amortissement pour les véhicules de transport de marchandises fonctionnant au gaz naturel liquéfié acquis avant 2016.<sup>2</sup>

C'est dans ce cadre que Gaz Métro a entrepris son *Projet Route bleue*, qui vise à introduire le gaz naturel liquéfié dans le marché du transport lourd **avant la date limite de 2016** fixée dans le *Plan budgétaire 2010-2011* du gouvernement.<sup>3</sup>

6 - La vente de gaz naturel liquide par Gaz Métro constitue une voie d'avenir énergétique et environnementale pour le Québec, notamment par la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et d'autres polluants atmosphériques qui en résultera, ce que l'entreprise souligne elle-même :

---

<sup>2</sup> **GOVERNEMENT DU QUÉBEC**, *Plan budgétaire 2010-2011, Renseignements additionnels sur les mesures du budget*, le 30 mars 2010, <http://www.budget.finances.gouv.qc.ca/Budget/2010-2011/fr/documents/RenseignementsAdd.pdf> , pages A-107, A-108 et C-5.

<sup>3</sup> **Monsieur Jean-Pierre NOËL (Gaz Métro)**, Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), Dossier 273, Pièce DT1, Transcription du 4 octobre 2010 au soir, [http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Gaz\\_de\\_schiste/documents/DT1.pdf](http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Gaz_de_schiste/documents/DT1.pdf), Pages 64-65.



### **Le gaz naturel pour véhicules (GNV)**

*Une des solutions préconisée pour réduire les émissions reliées au transport, consiste à substituer l'essence ou le diesel par le gaz naturel; un usage auquel les États-Unis et certains pays européens ont de plus en plus recourt. En effet, le gaz naturel pour véhicules (GNV) offre de multiples avantages environnementaux, en plus de concourir à réduire significativement les émissions polluantes, à savoir l'oxyde d'azote (NO<sub>x</sub>) qui contribue au smog et le dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>) responsable des pluies acides. Un véhicule consommant du gaz naturel plutôt que des carburants pétroliers offre une réduction de GES de l'ordre de 25 % [...].*

*L'utilisation du GNV au Québec, notamment dans les flottes commerciales urbaines, dans les transports en commun (autobus) et dans le transport routier de marchandises, pourrait contribuer de façon significative à réduire les émissions associées au secteur du transport. Gaz Métro étudie à l'heure actuelle la possibilité de rendre accessible le gaz naturel à titre de carburant alternatif dans le transport de marchandises au Québec. Il serait tout aussi avisé de procéder à ce même exercice dans les flottes d'autobus de transport public, comme c'est le cas dans d'autres villes du monde. En ce sens, il est plus que souhaitable que le gouvernement du Québec envisage ce carburant alternatif comme une initiative à privilégier pour atteindre sa cible.<sup>4</sup>*

---

<sup>4</sup> **GAZ MÉTRO**, *Mémoire présenté à la Commission des transports et de l'environnement dans le cadre des consultations particulières sur la cible de réduction des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2020*, 3 novembre 2009, page 17, section 3.1.2.

7 - Selon ce projet *Route Bleue*, *Gaz Métro* vendra du gaz naturel liquéfié par son usine LSR de Montréal-Est à un « *client* » qui sera une de ses filiales non réglementée par la Régie, appelée provisoirement *Solutions Transport* (le « *client GNL* »)

Les utilisateurs finaux (les transporteurs routiers) auraient alors l'option d'acheter ce gaz liquide soit de *Solutions Transport*, soit de tout autre client éventuel de *Gaz Métro* qui aurait liquéfié lui-même le gaz après l'avoir acquis sous forme gazeuse de *Gaz Métro*.

8 - Il a déjà été décidé que l'activité de vente de gaz naturel liquide par *Gaz Métro* à sa filiale *Solutions Transport* ne constitue par une activité qui est réglementée par la Régie de l'énergie (pas plus d'ailleurs que la revente de ce gaz liquide par *Solutions Transport* à des transporteurs routiers).<sup>5</sup>

Il en résulte que le seul rôle de la Régie à l'égard de telles ventes consiste à en déterminer le coût, d'abord sur une base prévisionnelle lors de chaque cause tarifaire, puis sur une base réelle lors de l'examen du rapport annuel et de l'application du mécanisme incitatif. Le coût de cette activité est alors déduit du revenu requis pour les activités réglementées.

**Dans la détermination de ce coût, la Régie cherche à éviter l'inter-imputabilité de coûts entre l'activité non-réglementée et les activités réglementées. (Nous préférons le terme d'inter-imputabilité à celui d'interfinancement car ce dernier pourrait faussement laisser croire que la Régie aurait juridiction sur les revenus que *Gaz Métro* reçoit de ses activités non-réglementées, ce qui n'est pas le cas. *Gaz Métro* et son client non-réglementé sont en effet libres de convenir d'un tarif de gré à gré qui soit différent du coût qui a été imputé à cette activité et qui a été déduit du revenu réglementé).**

---

<sup>5</sup> RÉGIE DE L'ÉNERGIE, Dossier R-3727-2010, Décision D-2010-057, le 14 mai 2010.

RÉGIE DE L'ÉNERGIE, Dossier R-3720-2010 Phase 2, Décision D-2010-144, le 4 novembre 2010.

9 - Dans la recherche du coût à imputer à l'activité déréglementée, *Gaz Métro* doit attacher autant d'importance à protéger les intérêts des consommateurs réglementés qu'à protéger l'intérêt du client GNL déréglementé.

En effet, même en supposant que la notion de consommateurs inscrite à l'article 5 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* ne concerne que les consommateurs réglementés (ce sur quoi nous ne nous prononçons pas), les notions d'intérêt public, de développement durable et d'équité contenues au même article suffisent à justifier que la Régie protège les intérêts du client GNL non-réglementé, notamment car son champ d'activité est socialement et environnementalement souhaitable et effectivement souhaité par le gouvernement du Québec.

Il est donc tout aussi important de s'assurer que les coûts imputés à l'activité GNL ne soient pas sous-évalués que de s'assurer qu'ils ne soient pas surévalués.

Certes, quel que soit le coût qui lui est imputé, l'activité de vente au client GNL ne verra jamais ses tarifs et conditions fixés par la Régie. *Gaz Métro* sera toutefois économiquement incitée, par le marché, à fixer son tarif de vente au client GNL à un niveau qui se rapproche du coût qui lui aura été imputé (et qui aura été déduit de son revenu réglementé). De la même manière, le client GNL sera aussi économiquement incité à fixer son propre tarif de revente du gaz liquide à un tarif de gré à gré qui sera comparable. En d'autres termes, si l'on surestimait le coût réel de cette activité lors de sa déduction du revenu requis réglementé, il serait fort probable que cette surestimation se répercute dans un tarif trop élevé négocié entre *Gaz Métro* et son client GNL, puis encore dans un tarif trop élevé négocié entre ce client GNL et les clients ultimes.

10 - Conformément à ce qui précède, les représentations de l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA) et de Stratégies Énergétiques (S.É.) au présent dossier visent à s'assurer que la détermination du coût de l'activité de vente de GNL (qui est déduit du revenu requis) soit la plus équitable possible, dans les deux sens, en respectant les principes réglementaires et la juridiction de la Régie.

L'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA) et Stratégies Énergétiques (S.É.) ne cachent toutefois pas qu'elles se préoccupent particulièrement de s'assurer que les coûts de cette activité environnementalement souhaitable ne soient pas surévalués, en raison de l'effet incitatif qui risquerait de résulter d'une telle surévaluation, comme nous l'avons expliqué plus haut.

#### 4. L'APPROVISIONNEMENT EN GAZ DU CLIENT GNL

11 - Gaz Métro demande, dans la 1<sup>ère</sup> conclusion de sa demande, que la Régie :

***DÉCLARE** que Gaz Métro peut permettre au « client » GNL de s'approvisionner en tout ou en partie en gaz naturel auprès des fournisseurs d'énergie de son choix et, le cas échéant, ne rien lui facturer lorsqu'elle n'aura encouru aucun coût.*

12 - Le bien-fondé de cette conclusion est évident. Cette conclusion exprime le droit déjà existant et la Régie n'a aucune juridiction de le modifier. Gaz Métro et son client GNL ont le droit de conclure toute entente de gré à gré prévoyant soit que le gaz sera fourni par le client lui-même, soit qu'il sera fourni en réseau par Gaz Métro. La liberté contractuelle prévaut.

Toutefois cette conclusion ne correspond pas à l'enjeu soulevé par l'extrait de la décision de la Régie de l'énergie invoqué par Gaz Métro en pages 6-7 de la pièce B-0013 Gaz Métro-1 Doc. 1 (v.r.), extrait qui se lit comme suit :

*« [...] En demandant, dans la décision D-2010-057, de déduire du revenu requis l'ensemble des coûts de l'activité GNL, incluant le coût des composantes fourniture, compression, transport et équilibrage, la Régie considère que ces coûts sont encourus par le distributeur, ce qui implique que c'est ce dernier qui fournit l'alimentation en gaz naturel de l'usine LSR et non pas un tiers. »  
(souligné par Gaz Métro)*

Comme on le voit, le problème identifié n'est pas que la Régie aurait empêché le client GNL de fournir son propre gaz ni que Gaz Métro serait empêchée d'accepter un tel client. Rien dans la décision D-2010-144 n'a pour effet d'accorder ou d'enlever quelque droit que ce soit au

client GNL et à *Gaz Métro*. Rien dans la décision D-2010-144 ne les empêcherait de négocier les tarifs et conditions qu'ils souhaitent entre eux.

Le problème, dans l'extrait cité, tient simplement en ce que la Régie semble exiger que *Gaz Métro*, dans son revenu requis réglementé, **fasse la prévision** que son client 'GNL s'approvisionnera nécessairement en gaz de réseau. Or *Gaz Métro* nous informe que cette prévision pourrait être fausse. Par conséquent, *Gaz Métro* doit garder la flexibilité, dans l'établissement de le revenu requis prévisionnel de sa cause tarifaire, de faire la meilleure prévision possible quand à la source d'approvisionnement en gaz du client : *Gaz Métro* doit garder sa faculté de prévoir, dans sa cause tarifaire, que son client GNL s'approvisionnera en gaz de réseau ou qu'il fournira lui-même son gaz. (Si la réalité est par la suite différente de la prévision, le rapport annuel de *Gaz Métro* et le mécanisme incitatif pourront aussi apporter les ajustements requis).

**13** - Si *Gaz Métro* avait été obligée, dans sa cause tarifaire, de systématiquement prévoir que son client GNL achètera du gaz en réseau, il y aurait risque que celle-ci, dans ses activités non réglementées, soit réticente à offrir au client GNL l'option de fournir son propre gaz.

Cela serait fort regrettable puisque des occasions pour le client GNL, environnementalement intéressantes, d'acheter des forfaits de gaz à un prix indexé à celui du mazout seraient ainsi perdues. De tels forfaits, si disponibles sur le marché au client GNL, lui permettraient de mieux compétitionner les carburants plus polluants pour véhicules lourds.<sup>6</sup> Le client GNL serait alors lui-même incité à ne pas offrir de tels forfaits à ses propres acheteurs (les transporteurs routiers), puisqu'il ne pourrait lui-même pas en bénéficier.

---

<sup>6</sup> **GAZ MÉTRO**, Dossier R-3751-2010, Pièce B-0013, Gaz Métro-1, Document 1 (v.r.), page 7, lignes 9-19.

Si *Gaz Métro* devient ainsi réticente à offrir à son client GNL la possibilité de fournir son propre gaz, des occasions de *marketing* seraient également perdues par lesquelles ce client GNL pourrait acheter ce gaz de producteurs de « *gaz naturel renouvelable* » (biogaz de source urbaine, forestière ou agricole) qui lui fourniraient ainsi un *label vert* que le client GNL pourrait employer aussi lors de la revente de ce gaz.<sup>7</sup> Un tel outil de *marketing* serait bénéfique car il pourrait accroître le volume des ventes du gaz naturel dans les véhicules lourds au Québec, remplaçant ainsi du diesel.

---

<sup>7</sup> **GAZ MÉTRO**, Dossier R-3751-2010, Pièce B-0013, Gaz Métro-1, Document 1 (v.r.), page 7, lignes 20-22.

5. **L'ALLOCATION DES COÛTS DE L'USINE LSR**

14 - Gaz Métro demande, dans la 2<sup>e</sup> conclusion de sa demande, que la Régie :

**DÉCLARE** que Gaz Métro doit allouer au « client » GNL la portion des coûts de l'usine LSR attribuable au service d'entreposage au prorata de l'espace maximal qu'il comptera utiliser sur la capacité totale d'entreposage,

15 - Cette conclusion est incorrectement formulée et devrait probablement se lire comme suit :

**DÉCLARE** que Gaz Métro doit allouer au « client » GNL la portion des coûts de l'usine LSR attribuable au service d'entreposage au prorata de l'espace maximal qu'il est prévu qu'il réservera comptera utiliser sur la capacité totale d'entreposage (avec ajustement au réel a posteriori dans le cadre du rapport annuel et du mécanisme incitatif).

16 - Gaz Métro indique en effet que, dans le cadre de son activité non réglementée, elle vendra (implicitement ou explicitement) **une capacité d'entreposage** (qui sera allouée à ce client), puis fera le suivi des dépassements réels éventuels par rapport à la réservation ainsi faite.<sup>8</sup>

17 - Nous sommes d'accord avec Gaz Métro que les coûts de l'usage LSR par le client GNL doivent être segmentés entre les coûts de la partie de chacune des fonctions Liquéfaction et Entreposage de cette usine qui seront allouée à ce client, permettant ainsi une répartition plus précise des coûts.

---

<sup>8</sup> **GAZ MÉTRO**, Dossier R-3751-2010, Pièce B-0013, Gaz Métro-1, Document 1 (v.r.), section 1.2.1.



Si l'on avait présumé que tout le gaz liquéfié destiné à ce client était nécessairement entreposé (selon ce que *Gaz Métro* craint en lisant la décision D-2010-144<sup>9</sup>), il se serait agi d'une hypothèse fautive, de sorte que l'on aurait soustrait à tort du revenu requis règlementé une portion des coûts d'entreposage qui n'est pas vraiment affectée au client GNL. *Gaz Métro* aurait ainsi à manquer à gagner dans ses revenus réglementés, qu'elle serait économiquement incitée à récupérer dans son tarif négocié de gré à gré avec le client GNL, incitant ainsi à ce que ce produit (le GNL) soit vendu plus cher que son coût, ce qui est environnementalement néfaste.

**18** - Nous invitons donc respectueusement la Régie à accueillir la 2<sup>e</sup> conclusion recherchée par *Gaz Métro*, telle que reformulée ci-dessus.

---

<sup>9</sup> **GAZ MÉTRO**, Dossier R-3751-2010, Pièce B-0013, *Gaz Métro-1*, Document 1 (v.r.), page 10, lignes 6-9.

## 6. LES COÛTS LIÉS AU REMPLACEMENT DES OUTILS D'APPROVISIONNEMENT

19 - Gaz Métro demande, dans la 3<sup>e</sup> conclusion de sa demande, que la Régie adopte la méthode de calcul « relative »<sup>10</sup> suivante des coûts liés au remplacement de ses outils d'approvisionnement résultant de la vente de GNL. Elle souhaite que le Tribunal :

***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;*

20 - Telle que formulée, la Régie de l'énergie n'a pas juridiction sur cette conclusion. En effet, Gaz Métro est libre de convenir, de gré à gré avec son client GNL, de « récupérer » ou non ses coûts ou de « recevoir » un revenu inférieur ou supérieur à ses coûts.

La Régie de l'énergie a uniquement juridiction pour déterminer les coûts réels de l'activité GNL, car ce sont ceux-ci qui seront soustraits du revenu requis réglementé. **Il n'est pas pertinent, pour cet exercice, de savoir si ces coûts ont été ou seront récupérés ou reçus du client GNL.**

---

<sup>10</sup> **GAZ MÉTRO**, Dossier R-3751-2010, Pièce B-0013, Gaz Métro-1, Document 1 (v.r.), page 17, lignes 22-27.

21 - La 3<sup>e</sup> conclusion de la demande de Gaz Métro devrait donc être reformulée comme suit :

**DÉCLARE** que Gaz Métro doit imputer au récupérer du « client » GNL, en sus du coût d'utilisation de l'usine LSR, toute différence entre les coûts totaux des services tarifés reliés au plan d'approvisionnement de la clientèle réglementée, incluant les coûts de remplacement avec et sans le client GNL ~~et les sommes reçues du « client » GNL pour l'utilisation de l'usine LSR et les coûts totaux des services tarifés reliés au plan d'approvisionnement de la clientèle réglementée lorsque l'usine LSR lui est entièrement dédiée, ou, selon le cas, de lui en faire bénéficiaire;~~

22 - Si l'écart de coûts avec et sans le client GNL est réellement différent de la prévision ayant servi à l'établissement du revenu requis dans la cause tarifaire, le rapport annuel et le mécanisme incitatif en permettront le réajustement *a posteriori*.

**Toutefois, ici encore, il ne sera pas pertinent de savoir si ces coûts ont été ou seront récupérés ou reçus du client GNL.**

23 - Cette formule évite toute **inter-imputation** des coûts entre l'activité réglementée et l'activité non réglementée dans le calcul du revenu requis réglementé.

La Régie n'aura toutefois pas juridiction pour empêcher Gaz Métro et le client GNL de s'entendre sur un tarif de gré à gré qui soit inférieur ou supérieur aux coûts. L'absence d'inter-imputation des coûts dans le calcul du revenu requis réglementé constitue cependant, tel que mentionné antérieurement, un incitatif à ce que Gaz Métro et le client GNL choisissent de fixer leur tarif à un niveau proche des coûts qui auront été imputés.

24 - Nous invitons donc respectueusement la Régie à accueillir la 3<sup>e</sup> conclusion de Gaz Métro telle que substantiellement reformulée ci-dessus.

## 7. LES DEUX MÉTHODES DE GESTION DES INVENTAIRES

25 - En réponse à l'engagement no. 1, *Gaz Métro* a révélé qu'une méthode de gestion des inventaires de gaz liquéfié (différente de celle présenté en preuve principale à la pièce B-0013 *Gaz Métro* 1 Doc. 1) pourrait permettre de réduire les coûts du client GNL si ses volumes de consommation annuelle sont de l'ordre de 2 M (m<sup>3</sup>) ou de 10 M (m<sup>3</sup>) mais non s'ils sont de l'ordre de 24 M (m<sup>3</sup>). Cette méthode de gestion différente ne peut toutefois être employée que s'il reste des inventaires suffisants de gaz liquéfié dans l'usine LSR à la fin de l'hiver.<sup>11</sup>

Le choix de l'une ou l'autre des méthodes de gestion des inventaires serait neutre pour les coûts des clients réglementés.<sup>12</sup>

26 - Avec respect pour l'opinion contraire, il nous semble que la Régie n'a pas à choisir au présent dossier laquelle des deux méthodes sera employée par *Gaz Métro* une année donnée.

C'est dans chaque cause tarifaire, sur examen de la proposition de *Gaz Métro*, que la Régie déterminera la meilleure prévision possible de l'utilisation des inventaires et des volumes de vente au client GNL et en déduira ainsi les coûts totaux d'approvisionnement et de liquéfaction prévus ainsi que la part imputable au client GNL. De surcroît, malgré cette prévision, à la fin de l'hiver, il sera toujours loisible à *Gaz Métro* de choisir une autre méthode de gestion des inventaires que celle prévue lors de la cause tarifaire (par exemple la méthode de la réponse à l'engagement no. 1 plutôt que celle de la pièce B-0013), en fonction des

---

<sup>11</sup> **GAZ MÉTRO**, Dossier R-3751-2010, Pièce B-0007, *Gaz Métro*-1, Document 1.1.

<sup>12</sup> **GAZ MÉTRO**, Dossier R-3751-2010, Pièce B-0007, *Gaz Métro*-1, Document 1.1.

conditions réelles qui seront connues à ce moment (inventaires restants et volume des ventes au client GNL).

Par la suite, les résultats réels constatés dans le rapport annuel pourront amener un réajustement éventuel des coûts des clients réglementés conformément au mécanisme incitatif.

## 8. LES NORMES D'ÉTHIQUE ENTRE AFFILIÉS

27 - En réponse à l'engagement no. 6, Gaz Métro dépose diverses normes d'éthique applicable entre affiliés.<sup>13</sup>

28 - Il pourrait être souhaitable que la Régie exprime à Gaz Métro et aux intéressés son intention de rendre obligatoires, dans le cadre d'une décision à venir, de telles normes d'éthique, conformément au pouvoir similaire qu'elle a déjà exercé à l'égard d'Hydro-Québec TransÉnergie au dossier R-3496-2002 (en révision du dossier R-3401-98) dans sa décision D-2003-49 :

*La Régie est d'avis que l'exercice de ces compétences implique qu'elle puisse faire appel à un certain nombre d'outils de contrôle réglementaire, tant préventifs que curatifs, dont celui d'approuver un code de conduite.*

*Enfin, l'ensemble des dispositions énoncées ci-dessus recèle une dimension préventive dont l'efficacité de la régulation dépend largement et dont, avec justesse, la décision D-2002-95 fait état pour motiver son exigence d'un tel code.*

*En conclusion sur ce premier moyen, la Régie est d'avis que l'ordonnance faite au Transporteur de déposer un code de conduite pour approbation finale relève d'un pouvoir implicite de la Loi et que les exigences de la décision D-2002-95 sont conformes à la finalité et à l'économie générale de la Loi. En*

---

<sup>13</sup> **GAZ MÉTRO**, Dossier R-3751-2010, Pièce B-0012, Gaz Métro-1, Document 1.6.

*conséquence, il ne s'agit pas d'un excès de juridiction. En l'absence d'un vice de fond de nature à invalider la décision, la Régie rejette ce premier moyen.*<sup>14</sup>

Après que la Régie aura donné un tel préavis, *Gaz Métro* et les intéressés auront alors l'occasion de soumettre au Tribunal des représentations appropriées quant à l'opportunité d'une telle décision et quant aux normes exactes qui devraient être ainsi codifiées.

---

<sup>14</sup> **RÉGIE DE L'ÉNERGIE**, Dossier R-3496-2002, Décision D-2003-49, pages 12-13.

**9. CONCLUSION**

**29** - Pour l'ensemble de ces motifs, l'*Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)* et *Stratégies Énergétiques (S.É.)* invitent respectueusement la Régie de l'énergie à accueillir les recommandations formulées aux présentes observations écrites.

**30** - Le tout, respectueusement soumis.

Montréal, le 4 février 2010



Dominique Neuman

Procureur de *Stratégies Énergétiques (S.É.)* et de  
*l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)*