

**SUIVI DE LA DECISION D-2010-144**  
**NOMBRE DE JOURS D'INTERRUPTION**  
**ET**  
**EQUILIBRAGE**

## TABLE DES MATIÈRES

<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>4</b>
<b>1. GROUPE DE TRAVAIL .....</b>	<b>5</b>
<b>2. GESTION DES APPROVISIONNEMENTS GAZIERS .....</b>	<b>5</b>
<b>3. NOMBRE DE JOURS D'INTERRUPTION .....</b>	<b>9</b>
3.1. Évaluation du nombre de jours d'interruption .....	9
3.1.1. Nombre prévu de jours d'interruption à l'année normale.....	15
3.1.2. Nombre prévu de jours d'interruption à l'hiver extrême.....	16
3.1.3. Nombre maximum de jours d'interruption .....	17
3.1.4. Récapitulatif des différentes bases .....	23
3.2. Clause de compensation pour les 10 jours supplémentaires d'interruption .....	23
<b>4. FONCTIONNALISATION DES COÛTS D'APPROVISIONNEMENT .....</b>	<b>24</b>
4.1. Demande et approvisionnement .....	25
4.2. Fonctionnalisation entre transport et équilibrage.....	27
4.3. Fonctionnalisation des achats à Dawn .....	30
4.3.1. Méthode actuelle .....	31
4.3.2. Option 1 – fonctionnalisation au transport.....	34
4.3.3. Option 2 – fonctionnalisation entre transport et équilibrage .....	35
4.3.4. Comparaison des méthodes.....	39
4.3.5. Résultats - Cause tarifaire 2012 .....	42
4.4. Fonctionnalisation entre pointe et espace .....	45
<b>5. ÉQUILIBRAGE .....</b>	<b>47</b>
5.1. Historique et principes d'établissement du tarif d'équilibrage .....	47
5.1.1. Allocation des coûts de transport et d'entreposage (R-3323-95) .....	48
5.1.2. Cause tarifaire 2000 - Redéfinition du facteur pointe (R-3426-99).....	51
5.1.3. Définition du tarif d'équilibrage au dégroupement (R-3443-2000).....	52
5.1.4. Cause tarifaire 2005 (R-3529-2004) .....	52

5.1.5. Cause tarifaire 2006 (R-3559-2005) .....	54
5.1.6. Conclusions sur les principes à reconnaître .....	56
5.2. Réflexions et suivis .....	58
5.2.1. Réflexion sur le nombre de jours d'interruption à reconnaître au tarif d'équilibrage .....	59
5.2.2. Fonctionnalisation des coûts d'équilibrage espace et pointe entre les catégories de clients.....	61
5.2.3. Effets de la modification de la fonctionnalisation des coûts entre le transport et l'équilibrage.....	63
5.3. Propositions.....	64
<b>6. GAZ D'APPOINT CONCURRENCE.....</b>	<b>65</b>
6.1. Problématique et demande de la Régie .....	66
6.2. Analyse de consommation des clients en GAC.....	68
6.3. Proposition.....	69
<b>CONCLUSION .....</b>	<b>70</b>
<b>Annexe 1 – Fonctionnalisation entre transport et équilibrage 2011 – méthode actuelle .....</b>	<b>71</b>
<b>Annexe 2 – Fonctionnalisation entre transport et équilibrage 2011 - option 1.....</b>	<b>72</b>
<b>Annexe 3 – Fonctionnalisation entre transport et équilibrage 2011 - option 2.....</b>	<b>73</b>
<b>Annexe 4 – Fonctionnalisation entre transport et équilibrage 2012 .....</b>	<b>74</b>

1 **INTRODUCTION**

2 La présente réflexion a pour but de répondre au point 6 de l'annexe 2 de la décision  
3 D-2010-144 de la Régie, soit :

4       *« Former un groupe de travail pour examiner la question du nombre de jours d'interruption et les*  
5 *principes d'établissement du tarif d'équilibrage pour la clientèle interruptible. Le groupe de travail*  
6 *devra examiner aussi le tarif d'équilibrage pour les clients en gaz d'appoint concurrence. Au*  
7 *terme de ces rencontres, Gaz Métro devra formuler des propositions sur ces questions dans le*  
8 *cadre du prochain dossier tarifaire. »*

9 De façon plus spécifique, la Régie précise dans sa décision les éléments à considérer :

10       *« [182] Elle demande également au distributeur de former un groupe de travail pour examiner la*  
11 *question du nombre de jours d'interruption et des principes d'établissement du tarif d'équilibrage*  
12 *pour la clientèle interruptible. Notamment, Gaz Métro devra aborder les éléments suivants :*

- 13       • *la fixation du nombre de jours supplémentaires d'interruption du texte des Conditions de*  
14       *service et Tarif, de l'hiver extrême et de l'hiver normal;*
- 15       • *la méthode de répartition des coûts d'équilibrage et facteurs inducteurs pertinents;*
- 16       • *les paramètres utilisés pour la fixation des tarifs;*
- 17       • *la nécessité de retenir les 10 jours supplémentaires d'interruption au texte des Conditions*  
18       *de service et Tarif.*

19       *[183] Par ailleurs, en réponse aux demandes de renseignements de la Régie, il a été démontré*  
20 *que Gaz Métro applique un tarif d'équilibrage pour les clients du gaz d'appoint concurrence*  
21 *(GAC) qui n'a pas été mis à jour depuis 2003. La Régie demande que le groupe de travail*  
22 *examine aussi cette question. Au terme de ces rencontres, Gaz Métro devra formuler des*  
23 *propositions sur ces questions dans le cadre du prochain dossier tarifaire. »*

24 En plus des éléments mentionnés dans la décision de la Régie, d'autres sujets connexes ont  
25 été abordés en groupe de travail, soit la fonctionnalisation des coûts reliés aux capacités de  
26 transport et aux achats à Dawn entre les services de transport et d'équilibrage. En effet, avant  
27 d'aborder l'allocation des coûts d'équilibrage entre les catégories de clients, il est essentiel de  
28 s'assurer que la fonctionnalisation des coûts d'approvisionnement entre les différents services  
29 est adéquate. Suite à cette analyse, des modifications sont proposées à la présente cause et  
30 sont donc énoncées dans le présent document.

1 **1. GROUPE DE TRAVAIL**

2 Tel que demandé par la Régie, un groupe de travail a été constitué pour discuter des différents  
3 éléments soulevés dans la décision D-2010-144. Trois rencontres ont été tenues les 24 janvier,  
4 16 et 25 février 2011. Tous les intervenants à la Cause tarifaire 2011 ainsi que le personnel  
5 technique de la Régie ont participé à ces rencontres.

6 **2. GESTION DES APPROVISIONNEMENTS GAZIERS**

7 Avant d'aborder les différents sujets reliés au nombre de jours d'interruption et au service  
8 d'équilibrage, un bref rappel de la gestion des approvisionnements gaziers est présenté.

9 La première étape dans l'établissement de la structure d'approvisionnement consiste à évaluer  
10 le niveau des outils requis pour répondre à la demande continue en journée de pointe et à la  
11 demande totale sous un hiver extrême, considérant les volumes prévus à la cause tarifaire pour  
12 une année normale, ainsi que l'offre de service à la clientèle interruptible, notamment le nombre  
13 maximum de jours d'interruption de 20 et 30 jours applicable au volet B. Cette étape est  
14 d'ailleurs décrite spécifiquement à la pièce Gaz Métro-4, Document 1, section 9. Le tableau ci-  
15 dessous présente les outils d'approvisionnement de la Cause 2012.

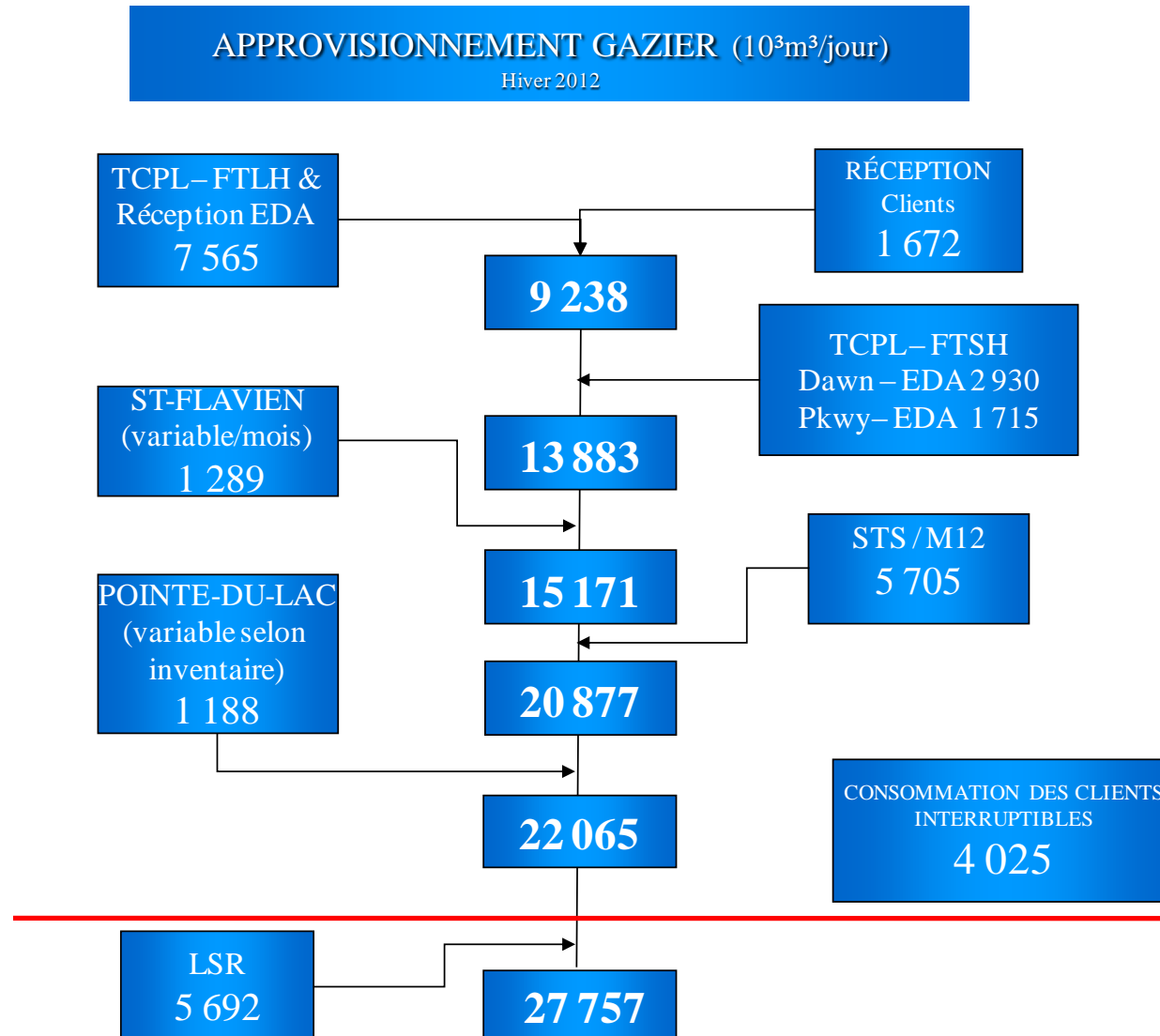
1 **Tableau 1**

**Total approvisionnement - Cause 2012**

Sources	10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> /jour
1 FTLH primaire	5 849
2 FTLH secondaire (cession d'optimisation)	660
3 Transport par échange	1 031
4 Réception en franchise	26
5 Transport fournis par les clients	1 672
6 FTSH (Dawn / EDA )	2 903
7 FTSH (Parkway / EDA )	1 715
8 STS (Parkway / EDA & NDA)	5 705
9 Pointe-du-Lac	1 188
10 St-Flavien	1 289
11 Usine LSR	5 692
12 <b>Sous total approvisionnement avant vente</b>	<b>27 731</b>
<hr/>	
13 Demande de journée de pointe	27 489
14 Appr. pour hiver extrême	27 757
15 <b>Maximum [pte; hiv extrême]</b>	<b>27 757</b>
<hr/>	
16 <b>Total approvisionnement avant achat</b>	<b>27 731</b>
17 Achat transport FTSH	+ 26
18 <b>Total approvisionnement après achat</b>	<b>27 757</b>
<hr/>	
19 <b>Provision additionnelle après achat (I.17 - I.12)</b>	<b>268</b>
20 Ratio des approvisionnements (I.18 / I.17)	0,97%

- 2
- 3 Le plan d'approvisionnement a pour but de reproduire de façon générale la gestion
- 4 opérationnelle des approvisionnements gaziers. Ainsi, pour répondre à une demande
- 5 quotidienne fixée pour une journée donnée, les outils disponibles pour cette journée et leur
- 6 priorité d'utilisation sont considérés.
- 7 Le tableau 2 présente la grille d'ordonnancement des différents outils d'approvisionnement
- 8 (après achat) ainsi que la capacité quotidienne moyenne des mois de décembre à février de
- 9 chaque outil, tel que défini à la Cause 2012.

1 **Tableau 2**



2

1 La disponibilité ou non des outils vient adapter ce tableau sur une base quotidienne. Par  
2 exemple, la capacité de St-Flavien varie au cours de l'hiver entre 572 10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>/jour (fin mars) et  
3 1 520 10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>/jour (janvier) avec un arrêt complet des retraits du 23 décembre au 2 janvier  
4 inclusivement pour la période des fêtes où la demande est moins élevée.

5 Le niveau de la demande totale définira les outils requis pour y répondre. L'interruption de  
6 service à la clientèle interruptible sera appliquée si la demande excède la capacité des outils  
7 après utilisation de la capacité de retrait du site de Pointe-du-Lac (22 065 10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>/jour). L'usine  
8 LSR n'est pas utilisée pour desservir la clientèle interruptible.

9 Voici quelques exemples pour expliquer la gestion des approvisionnements selon la demande  
10 quotidienne totale de la clientèle. Pour fins d'illustration, les valeurs moyennes présentées au  
11 tableau 2 seront utilisées. Toutefois, dans l'élaboration du plan d'approvisionnement, les valeurs  
12 quotidiennes sont utilisées, autant pour les outils d'approvisionnement que pour la demande  
13 continue et interruptible.

14 Exemple 1 : Demande totale inférieure à 9 238 10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>/jour

15 Une partie de la capacité du transport FTLH sera dirigée vers Dawn pour fins d'injection.

16 Exemple 2 : Demande totale entre 9 238 et 22 065 10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>/jour

17 L'ensemble des outils, excluant l'usine LSR, seront utilisés, selon le niveau requis pour  
18 répondre à la demande continue et interruptible.

19 Exemple 3 : Demande totale entre 22 065 et 26 090 10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>/jour

20 L'ensemble des outils, excluant l'usine LSR, seront utilisés pour répondre à la demande  
21 continue et, en partie, à la demande interruptible. Ici commence le début des interruptions. Une  
22 demande totale de 25 000 10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>/jour amènera un niveau d'interruption de 2 935 10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>/jour, afin  
23 de limiter la demande desservie à 22 065 10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>/jour.

24 Exemple 4 : Demande totale supérieure à 26 090 10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>/jour

25 L'ensemble des outils, incluant l'usine LSR, sera utilisé pour répondre à la demande continue.  
26 La demande interruptible sera totalement interrompue, les outils étant entièrement requis pour  
27 répondre à la demande continue. En fonction des outils détenus par Gaz Métro, la demande  
28 continue pourra être desservie jusqu'à un niveau maximal de 27 757 10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>/jour.



1 Ces exemples démontrent qu'en fonction de la demande pour une journée donnée, certains  
2 outils d'approvisionnement seront utilisés. L'interruption des clients au service interruptible sera  
3 mise en application avant l'utilisation de l'usine LSR.

### 4 **3. NOMBRE DE JOURS D'INTERRUPTION**

5 La présente section décrira en détail les bases d'évaluation du nombre de jours d'interruption  
6 projeté pour l'année normale et l'hiver extrême ainsi que le nombre maximum de jours indiqué  
7 aux *Conditions de service et Tarif*.

8 Cette réflexion permettra également de se positionner face à la clause de compensation pour  
9 les 10 jours supplémentaires d'interruption prévue aux *Conditions de service et Tarif*.

#### 10 **3.1. Évaluation du nombre de jours d'interruption**

11 Tel qu'illustré à la section précédente, une interruption n'est pas un outil d'approvisionnement,  
12 c'est un moyen de réduire la demande prévue de gaz pour une journée donnée ou pour une  
13 période donnée parce que les outils contractés ne peuvent répondre à la demande totale  
14 prévue. Le principe de base est que la clientèle interruptible utilise les capacités de transport  
15 excédentaires, s'il n'y pas d'outil excédentaire, autre que l'usine LSR, ils sont alors interrompus.

16 Le nombre total de jours d'interruption est donc un constat des journées où on ne peut répondre  
17 à la demande totale. Le nombre de jours d'interruption sera donc la résultante de la structure  
18 d'approvisionnement appliquée à la projection de la demande pour un hiver donné.

19 Il existe trois types d'interruption :

- 20 • *Interruption de pointe* : elle se présente lorsque la consommation prévue des clients en  
21 service continu pour une journée donnée excède la capacité d'approvisionnement ferme  
22 de Gaz Métro (avant l'usine LSR). Ce type d'interruption est donc lié à la capacité de  
23 répondre à la demande continue.
- 24 • *Interruption saisonnière* : elle est appliquée pour « protéger le niveau des inventaires »  
25 de Gaz Métro lorsque celui-ci s'abaisse plus rapidement que prévu. Ce type d'interruption  
26 se raréfie étant donné que Dawn est un marché plus liquide. Ce type d'interruption est  
27 donc lié à la capacité de « passer l'hiver » et sera considéré plutôt en mode opérationnel.

- 1       • *Interruption d'urgence* : elle est appliquée lorsqu'il y a défaillance du réseau  
2       d'acheminement de gaz. Ces interruptions peuvent d'ailleurs se présenter tout au long de  
3       l'année.

4 L'ordre d'interruption, autres que les interruptions d'urgence, est défini comme suit :

- 5       • Clients en « gaz d'appoint concurrence » (doivent limiter leur consommation au volume  
6       livré);
- 7       • Clients au volet A (509, 508 et 507), selon l'ordre décroissant des paliers;
- 8       • Clients au volet A (506);
- 9       • Clients au volet B (539, 538 et 537), selon l'ordre décroissant des paliers;
- 10      • Clients au volet A (505);
- 11      • Clients au volet B (536, 535), selon l'ordre décroissant des paliers;
- 12      • À l'intérieur d'un palier, selon l'ordre croissant des prix de distribution.

13 Depuis quelques années, étant donné le faible niveau des volumes de la clientèle interruptible,  
14 les interruptions sont souvent déclenchées pour l'ensemble des clients d'un même sous-tarif et  
15 même en bloc, tel que présenté ci-dessus.

16 Une attention particulière est apportée aux interruptions du volet B étant donné le nombre  
17 maximum de jours d'interruption de 20 ou 30, selon le sous-tarif. Une fois le maximum atteint,  
18 cette clientèle devient une clientèle continue. Cette particularité est captée lors de l'évaluation  
19 des besoins pour une demande en hiver extrême, étant donné que ces maximums sont atteints  
20 dans cette situation.

21 Dans le cadre d'une cause tarifaire, la structure d'approvisionnement est initialement établie,  
22 telle que décrite à la section 2. Selon la demande projetée, le plan d'approvisionnement est  
23 alors établi et le niveau d'interruption pour chaque sous-tarif est constaté.

24 La méthode d'évaluation du nombre de jours d'interruption est la même peu importe les  
25 scénarios analysés. L'élément qui influencera les résultats, étant donné que la structure  
26 d'approvisionnement demeure la même, est la demande projetée.

1 Le tableau 3 détaille la répartition de la demande quotidienne moyenne de l'hiver de la clientèle  
 2 interruptible, par sous-tarif, à la Cause tarifaire 2012. Cette répartition est utilisée afin d'estimer,  
 3 pour une journée donnée, la demande à desservir pour chaque sous-tarif.

4 **Tableau 3**

Sous-tarif	Volet A		Volet B			Total	
	10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> /j	ratio	10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> /j	Ratio	ratio par bloc	10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> /j	ratio
5,5	437	13,10%	210	30,31%		647	16,07%
5,6	534	16,02%	274	39,44%	69,75%	807	20,06%
5,7	610	18,32%	146	21,09%		756	18,79%
5,8	1 048	31,46%	15	2,17%		1 063	26,41%
5,9	<u>703</u>	<u>21,10%</u>	<u>48</u>	<u>6,99%</u>	<u>30,25%</u>	<u>751</u>	<u>18,67%</u>
TOTAL	3 331	100,00%	694	100,00%	100,00%	4 025	100,00%

5

6 Le tableau 4 présente l'application de la méthode d'évaluation pour trois journées types : une  
 7 journée où aucune interruption n'est requise, une journée avec interruption partielle et une  
 8 journée où la totalité de la clientèle interruptible est interrompue.

1 **Tableau 4**

	Aucune interruption			Interruption partielle			Interruption complète		
	Date	2012-01-12		2012-01-20			2012-01-21		
2 Degrés-jour		15,27		29,35			31,47		
3 Volume continu (10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> )		15 659		20 907			22 251		
4 Volume Volet B (10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> )		621		886			926		
5 Volume Volet A (10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> )		3 137		3 991			4 119		
<b>Demande continue (10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>)</b>		15 659		20 907			22 251		
<b>Outil d'appro. (10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>)</b>	<b>Disponible</b>	<b>Utilisé</b>		<b>Disponible</b>	<b>Utilisé</b>		<b>Disponible</b>	<b>Utilisé</b>	
6 FTLH	9 245	9 245		9 245	9 245		9 245	9 245	
7 St-Flavien	1 505	1 505		1 505	1 505		1 505	1 505	
8 FTSH & STS	10 350	4 909		10 350	10 157		10 350	10 350	
9 Pointe-du-Lac	1 089	0		1 089	0		1 089	1 089	
10 Sous-total	22 190	15 659		22 190	20 907		22 190	22 190	
11 Usine LSR		0			0			61	
12 Total		15 659			20 907			22 251	
13 Outils disponible pour la clientèle interruptible		6 531			1 283			0	
<b>Demande inter. (10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>)</b>									
14 Volet B		621			886			926	
15 Volet A		3 137			3 991			4 119	
16 Total		3 758			4 877			5 045	
<b>Demande (10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>)</b>	<b>Desservie</b>	<b>Interrompue</b>	<b>Jour d'int.</b>	<b>Desservie</b>	<b>Interrompue</b>	<b>Jour d'int.</b>	<b>Desservie</b>	<b>Interrompue</b>	<b>Jour d'int.</b>
17 Volet B 535 - 536	433	0	0	618	0	0	0	646	1
18 Volet A 505	411	0	0	523	0	0	0	540	1
19 Volet B 537 - 538 - 539	188	0	0	142	126	1	0	280	1
20 Volet A 506	503	0	0	0	639	1	0	660	1
21 Volet A 507	575	0	0	0	731	1	0	754	1
22 Volet A 508	987	0	0	0	1 255	1	0	1 296	1
23 Volet A 509	662	0	0	0	842	1	0	869	1
24 Total	3 758	0	0	1 283	3 594	1	0	5 045	1
25 <b>Journée d'interruption</b>			non			oui			oui

3 Ce processus est appliqué à tous les jours de l'hiver, de novembre à mars. La somme des jours  
4 interrompus représente alors le nombre de jours d'interruption observé en fonction de la  
5 demande projetée.

6 Il est à noter, que dans la méthode de calcul présentée ci-dessus, la demande interruptible du  
7 volet B est considérée comme une demande continue après 20 ou 30 jours d'interruption, selon  
8 le sous-tarif. À partir de ce moment, seuls les clients du volet A sont alors considérés dans la  
9 partie interruption.

10 Au nombre de jours d'interruption constaté par la méthode décrite ci-dessus, s'ajoute une  
11 marge afin refléter la réalité opérationnelle de la gestion des interruptions qui ne peut être  
12 quantifiée dans une planification « macro » des approvisionnements gaziers. Cette approche a  
13 pour but de donner à la clientèle un portrait plus réaliste du nombre de jours d'interruption qui  
14 se présenterait dans un contexte réel.

1 Un premier impact opérationnel est la variation de la température. Un seuil de degrés-jour (DJ)  
2 est établi comme indicateur à chaque hiver (et révisé au besoin) pour interrompre la clientèle.  
3 Les projections météorologiques étant ce qu'elles sont, une variation de 1 DJ entraînera un  
4 déclenchement ou non des interruptions. Si la température froide initialement prévue ne se  
5 concrétise pas ou si elle est décalée dans le temps, l'interruption aura tout de même été  
6 réalisée. Cette situation a donc pour effet d'augmenter le nombre de jours d'interruption  
7 effectivement réalisés au cours de l'année.

8 Deuxièmement, dans l'établissement du plan d'approvisionnement, il est possible de calculer un  
9 nombre précis de jours où Gaz Métro aurait à interrompre ses clients du tarif D<sub>5</sub>. Si, par  
10 exemple, sur une période de quatre jours consécutifs, les jours 1 et 4 requièrent des  
11 interruptions, l'interruption sera activée pour ces deux journées précises et la clientèle  
12 interruptible sera desservie pour les jours 2 et 3. Cependant, la réalité opérationnelle est  
13 différente. Dans l'exemple précédent, Gaz Métro aurait réellement interrompu sa clientèle pour  
14 l'ensemble de la période de quatre jours. Dans les faits, Gaz Métro tente d'éviter le traitement  
15 de journées d'interruption de manière isolée. Cette façon de faire est privilégiée par Gaz Métro,  
16 entres autres, pour les raisons suivantes :

- 17 • La politique de gestion des interruptions fait en sorte que le distributeur favorise les  
18 interruptions en bloc. En effet, la clientèle interruptible demande, dans la mesure du  
19 possible, de ne pas avoir à subir de fréquents arrêts et remises en service rapprochés;
- 20 • Dans son offre commerciale, Gaz Métro tente d'éviter les avis d'arrêt et de remise en  
21 service lors des week-ends. Ainsi, le vendredi, la planification est établie pour trois jours,  
22 du samedi au lundi inclusivement. Si, par exemple, l'interruption n'est requise que le  
23 dimanche et lundi, elle pourrait, dans les faits, être activée pour les trois jours du  
24 week-end.

25 La réalité opérationnelle de la gestion des interruptions incite donc Gaz Métro à prévoir une  
26 marge opérationnelle au nombre de jours calculé à la base dans un plan d'approvisionnement  
27 « statique ». L'approche préconisée est d'ajouter une journée d'interruption après chaque bloc  
28 d'interruption, calculé par sous-tarif. Par exemple, au tableau 4, une ou deux journées  
29 consécutives d'interruption sont constatées, le 20 et 21 janvier, selon le sous-tarif. L'ajout de la  
30 marge aura pour effet de considérer la journée du 22 janvier comme une journée d'interruption

1 (en supposant que celle-ci n'était pas interrompue), pour un total de deux ou trois jours  
2 d'interruption, selon le sous-tarif, pour ce bloc d'interruption.

3 La méthode décrite ci-dessus est appliquée aux différents scénarios requis dans l'établissement  
4 global du plan d'approvisionnement.

5 Selon les différents scénarios de demande projetée qui sont considérés, les plans  
6 d'approvisionnement sont alors établis et le niveau d'interruption propre à chaque scénario est  
7 constaté. Les différents scénarios analysés sont les suivants :

- 8 • Année normale (plan de base), afin d'établir le nombre prévu de jours d'interruption ainsi  
9 que les volumes interrompus;
- 10 • Hiver extrême, afin d'établir les outils d'approvisionnement totaux;
- 11 • Hiver maximum, afin d'établir le nombre maximum de jours d'interruption indiqué aux  
12 *Conditions de service et Tarif*.

13 Chaque scénario est décrit plus spécifiquement dans les sous-sections suivantes.

14 Gaz Métro tient à signaler qu'à la Cause tarifaire 2011 et aux causes précédentes, la méthode  
15 d'évaluation pour l'hiver extrême était différente de celle appliquée pour le nombre prévu ou  
16 maximum de jours d'interruption. De plus, certaines améliorations ont été apportées aux  
17 méthodes, soit :

- 18 • la considération du volume prévu à chaque sous-tarif spécifique pour chaque journée  
19 plutôt que l'utilisation du volume moyen de l'hiver comme volume interrompu;
- 20 • le « cyclage » de l'usine de Pointe-du-Lac, conformément au mode opérationnel  
21 applicable;
- 22 • l'ordre d'interruption afin de refléter la pratique opérationnelle : auparavant les clients du  
23 sous-tarif 505 du volet A étaient interrompus avant les clients des sous-tarifs 539, 538 et  
24 537 du volet B. L'ordre a été inversé pour ces deux groupes;
- 25 • la modification de la marge opérationnelle : auparavant la marge était différente selon les  
26 scénarios analysés et même inexistante dans l'évaluation des besoins de l'hiver extrême.

27 Une réévaluation du plan d'approvisionnement en considérant la nouvelle méthode d'évaluation  
28 des interruptions résulte en des capacités excédentaires de transport de 1 056 10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>/jour

1 (40 000 GJ/jour), ce qui aurait ainsi généré une structure d’approvisionnement totalement  
2 différente.

3 Les résultats qui seront présentés dans les sous-sections seront en fonction de la nouvelle  
4 méthode uniforme mise en place pour l’ensemble des scénarios.

5 **3.1.1. Nombre prévu de jours d’interruption à l’année normale**

6 L’évaluation du nombre prévu de jours d’interruption à l’année normale et du volume  
7 interrompu est requise afin de déterminer le volume de la clientèle interruptible « après  
8 interruption » qui sera utilisé par la suite dans l’établissement des tarifs des différents  
9 services.

10 Le nombre prévu de jours d’interruption est également présenté à titre informatif à la  
11 clientèle interruptible en spécifiant qu’il s’agit d’une projection à température normale.  
12 Gaz Métro ne s’engage pas à respecter ce nombre de jours. Il peut d’ailleurs être révisé en  
13 cours d’année (principalement avant l’hiver) afin de refléter toute modification à la demande  
14 projetée (continue ou interruptible).

15 Le nombre prévu de jours d’interruption à l’année normale est établi en considérant la  
16 demande projetée au scénario de base, telle que déposée à la Cause tarifaire. Le tableau  
17 ci-dessous présente les résultats du calcul des journées d’interruption pour l’année 2012.

1 **Tableau 5**

<b>Sous-tarif</b>	<b>Jours avant marge opérationnelle</b>	<b>Jours après marge opérationnelle</b>	<b>Volume interrompu (10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>)</b>
<b>Volet A</b>			
<b>505</b>	11	17	8 678
<b>506</b>	21	31	18 785
<b>507</b>	31	44	30 014
<b>508</b>	46	57	65 979
<b>509</b>	59	72	55 049
<b>Volet B</b>			
<b>535</b>	6	9	2 487
<b>536</b>	6	9	3 236
<b>537</b>	15	23	4 250
<b>538</b>	15	23	438
<b>539</b>	15	23	1 408
<b>Total</b>			190 325

2

3 **3.1.2. Nombre prévu de jours d'interruption à l'hiver extrême**

4 À ce jour, le nombre de jours d'interruption dans le cas de l'hiver extrême n'a jamais été  
5 utilisé, ni communiqué à la clientèle. Rappelons que la notion d'hiver extrême est utilisée  
6 uniquement pour déterminer les outils requis pour y répondre. La seule contrainte qui est  
7 considérée quant au nombre de jours d'interruption est le maximum de 20 ou 30 jours  
8 applicable au volet B.

9 Afin de déterminer le nombre de jours d'interruption dans le cas de l'hiver extrême, la  
10 demande doit initialement être établie. Tel que défini au plan d'approvisionnement, l'hiver  
11 extrême correspond à l'hiver le plus froid observé au cours des 20 dernières années. À la  
12 Cause 2012, l'hiver 93-94 correspond à l'hiver extrême. Ainsi, en utilisant les degrés-jours et  
13 les vitesses de vent réels observés en 93-94 (après réchauffement) dans la formule de  
14 régression définie pour la demande de base, une projection de demande pour l'hiver  
15 extrême est générée. En appliquant la même méthode de calcul, le nombre de jours  
16 d'interruption sous un scénario d'hiver extrême pour chaque sous-tarif est le suivant.



1 **Tableau 6**

<b>Sous-tarif</b>	<b>Jours avant marge opérationnelle</b>	<b>Jours après marge opérationnelle</b>	<b>Volume interrompu (TJ)</b>
<b>Volet A</b>			
<b>505</b>	41	52	27 497
<b>506</b>	48	58	37 242
<b>507</b>	54	62	45 169
<b>508</b>	62	68	84 264
<b>509</b>	69	74	60 730
<b>Volet B</b>			
<b>535</b>	15	20	5 614
<b>536</b>	15	20	7 307
<b>537</b>	26	30	5 829
<b>538</b>	26	30	601
<b>539</b>	26	30	1 931
<b>Total</b>			276 185

2

3 **3.1.3. Nombre maximum de jours d'interruption**

4 Le nombre maximum de jours d'interruption est fixé à la cause tarifaire et est indiqué aux  
5 *Conditions de service et Tarif* et ne peut être modifié en cours d'année.

6 Cette notion, introduite au 1<sup>er</sup> octobre 1991, avait pour but d'annoncer officiellement le  
7 nombre de jours d'interruption que le distributeur serait en mesure de respecter pour la  
8 période d'hiver.

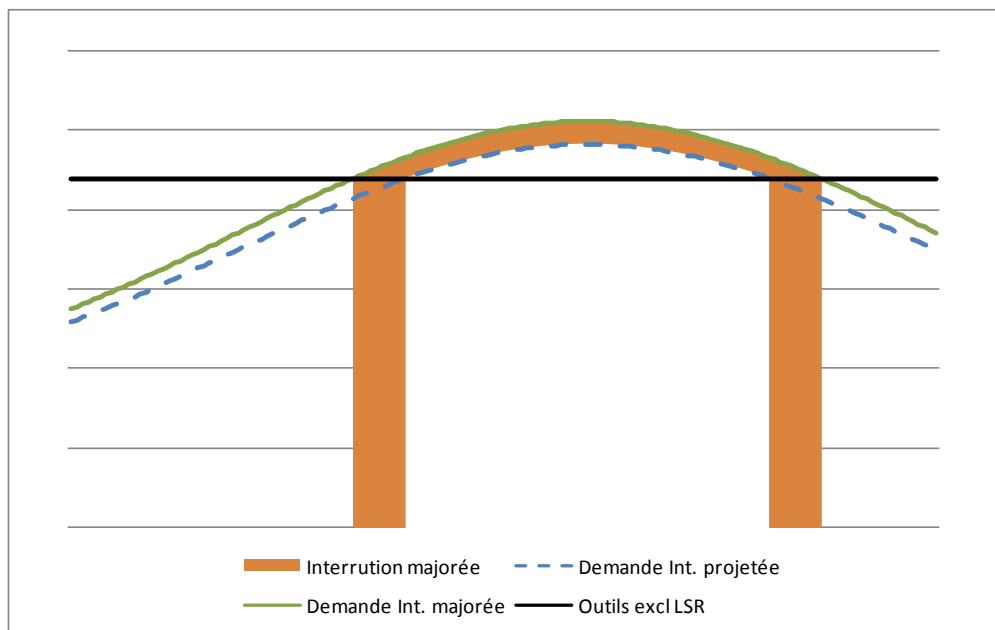
9 Selon l'offre de service à la clientèle interruptible du volet B, le nombre maximum de jours  
10 d'interruption est fixé à 20 jours aux sous-tarifs 535 et 536 et 30 jours aux sous-tarifs 537,  
11 538 et 539. L'établissement du nombre maximum de jours d'interruption est donc requis  
12 pour la clientèle au volet A.

13 Le niveau d'interruption doit être établi de façon à s'assurer que dans tous les cas de figure,  
14 les clients interruptibles au volet A peuvent être interrompus. Il faut se rappeler qu'une fois  
15 le nombre maximum de jours d'interruption atteint, la clientèle est alors considérée au même  
16 titre que la clientèle continue. Or, tel que décrit précédemment, Gaz Métro ne détient pas  
17 d'approvisionnement pour répondre à cette demande, autres que les excédents de transport  
18 qui ne sont pas présents en journée froide.

1 Un des éléments qui influence le nombre de jours d'interruption en cours d'année est la  
2 variation de la demande. En effet, toute variation à la hausse de la demande, si elle n'est  
3 pas accompagnée d'une augmentation des outils, entraîne une augmentation systématique  
4 du nombre de jours d'interruption. Une augmentation de la demande interrompue n'est pas  
5 accompagnée d'une augmentation des outils. Il devient donc essentiel d'établir un niveau  
6 maximum qui assurera l'interruption des clients interruptibles lorsque requis.

7 Le graphique suivant illustre l'augmentation du volume interrompu ainsi que l'augmentation  
8 du nombre de jours interrompus si la demande de la clientèle interruptible était supérieure à  
9 celle projetée, sans augmentation des outils. Il est à noter que la demande interrompue au  
10 dessus de la totalité des outils excluant l'usine LSR (ligne pleine noire) est interrompue. La  
11 zone ombragée correspond au volume additionnel interrompu.

12 **Graphique 1**



14 La sécurisation des approvisionnements passe donc par l'établissement d'un nombre  
15 maximum de jours pour faire face à une variation importante de la demande continue et  
16 interruptible.

17 Considérant cette prémisse, Gaz Métro établit la demande projetée utilisée dans le calcul du  
18 nombre maximum de jours de la façon suivante :

1 1- Utiliser la demande projetée pour la clientèle interruptible sous le scénario favorable  
2 de la cause tarifaire et transférer la demande initialement projetée en gaz d'appoint  
3 concurrence sous le scénario favorable en demande régulière sous le service  
4 interruptible volet B. La demande de la clientèle continue n'est pas modifiée car  
5 Gaz Métro suppose que la majoration de cette demande devrait être accompagnée  
6 d'une augmentation des outils pour répondre à la journée de pointe.

7 En ce qui concerne l'ajout des volumes projetés en GAC, cette hypothèse tient  
8 compte du fait que la situation concurrentielle pourrait être telle que ces contrats  
9 soient, dans les faits, concrétisés sous des contrats réguliers au tarif D<sub>5</sub>, venant  
10 également augmenter la demande interruptible sous contrat à desservir en fonction  
11 des outils excédentaires disponibles.

12 Cette approche a été utilisée à la Cause tarifaire 2012. Toutefois, considérant le fait  
13 qu'aucun volume de gaz d'appoint concurrence n'a été prévu au scénario favorable,  
14 autre que le volume déjà contracté en octobre 2011, la demande projetée utilisée  
15 dans le calcul du nombre maximum de jours correspond à la demande de la clientèle  
16 interruptible régulière D<sub>5</sub> prévue au scénario favorable (voir Gaz Métro-4,  
17 Document 1, page 45, tableau 15).

18 2- Utiliser les degrés-jours et les vitesses de vent normaux des mois de novembre à  
19 mars, majorés d'un pourcentage spécifique pour chacun des mois. Ces  
20 pourcentages seraient établis en considérant les maximums historiques de chaque  
21 mois au cours des 20 dernières années, tels que présentés au tableau ci-dessous.

1 **Tableau 7**

Mois	DJ normaux 2012	DJ réels maximum		Variation
		Année référence	DJ	
Novembre	324,0	95-96	410,2	+ 27 %
Décembre	573,5	00-01	677,9	+ 18 %
Janvier	686,1	93-94	908,8	+ 32 %
Février	592,2	92-93	733,2	+ 24 %
Mars	448,7	91-92	540,5	+ 20 %

2

3 La combinaison des deux éléments permet de considérer une situation où, en plus de faire  
 4 face à une augmentation des degrés-jours pour un hiver très froid, la situation  
 5 concurrentielle fait en sorte que le scénario favorable de la demande interruptible se réalise.

6 Le tableau suivant compare la demande de la clientèle interruptible sous les scénarios de  
 7 base (hiver normal), hiver extrême et hiver maximum, selon les méthodologies présentées  
 8 ci-dessus.

9 **Tableau 8**

	Demande interruptible (10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> )	Variation vs hiver normal
Hiver normal	611 811	
Hiver extrême	640 083	+ 4,6 %
Hiver maximum	694 675	+ 13,5 %

10

11 La demande sous l'hiver extrême pour la clientèle interruptible ne résulte qu'en une légère  
 12 croissance de la demande interruptible, alors que sous le scénario de l'hiver maximum, la  
 13 croissance de la demande est plus significative.

14 La réalisation d'une demande interruptible d'un niveau similaire à la demande favorable  
 15 peut sembler hypothétique. Toutefois, le passé nous démontre qu'une telle croissance est

1 possible. Le tableau 9 présente l'historique depuis 2007 de la demande interruptible avant  
2 interruption, incluant le GAC, pour la période d'hiver, tel que prévue au dossier tarifaire ainsi  
3 que les ventes réelles observées.

4 **Tableau 9**

	<b>Demande interruptible (10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>)</b>				
	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>Moyenne</b>
<b>Cause tarifaire</b>					
Interruptible	350 715	358 511	366 492	323 281	349 750
GAC	0	0	13 971	38 542	13 128
<b>Total</b>	<b>350 715</b>	<b>358 511</b>	<b>380 463</b>	<b>361 823</b>	<b>362 878</b>
<b>Demande réelle</b>					
Interruptible	387 668	510 780	390 247	470 874	439 892
GAC	12 071	131 712	99 630	154 910	99 581
<b>Total</b>	<b>399 739</b>	<b>642 492</b>	<b>489 877</b>	<b>625 784</b>	<b>539 473</b>
<b>Variation vs base</b>					
Interruptible	36 953	152 269	23 755	147 593	90 143
GAC	12 071	131 712	85 659	116 368	86 453
<b>Total</b>	<b>49 024</b>	<b>283 981</b>	<b>109 414</b>	<b>263 962</b>	<b>176 595</b>

5

6 Depuis les trois dernières années, la croissance de la demande sous le service interruptible  
7 résulte en partie, mais non exclusivement, des contrats de GAC. D'ailleurs, les ventes de  
8 contrat régulier au service interruptible ont été très importantes en 2008 et 2010 et ce, pour  
9 des températures près de la normale. Si l'on applique l'augmentation de 23,5 % à la  
10 consommation réelle, la demande potentielle en hiver maximum pourrait se situer entre  
11 710 10<sup>6</sup>m<sup>3</sup> et 730 10<sup>6</sup>m<sup>3</sup>. En fonction de ces résultats, établir un nombre maximum de jours  
12 d'interruption en fonction d'une demande potentielle en hiver maximum de 694 10<sup>6</sup>m<sup>3</sup> pour  
13 la clientèle interruptible ne semble pas exagéré.

14 Fixer le nombre maximum de jours d'interruption au nombre de jours constaté pour l'hiver  
15 extrême serait équivalent à ne pas se prémunir d'une augmentation de la demande  
16 interruptible pour des raisons autres que l'augmentation des DJ. Si une augmentation de la  
17 demande devait se présenter, en plus de l'hiver extrême, la situation pourrait être telle que  
18 le nombre maximum de jours d'interruption au volet A soit atteint et que, pour les jours de  
19 l'hiver restant, cette clientèle interruptible ait droit au service comme tout autre client

1 continu. Selon Gaz Métro, une telle situation va à l'encontre de l'offre de service disponible  
2 au volet A du service interruptible.

3 Gaz Métro considère donc que le nombre maximum de jours d'interruption doit être fixé afin  
4 de s'assurer qu'elle sera toujours en mesure d'interrompre la clientèle interruptible au volet  
5 A lorsque la totalité des outils d'approvisionnements sera requise pour répondre à la  
6 demande continue et à la demande interruptible volet B, une fois leur nombre de jours  
7 maximum d'interruption atteint. Il s'agit d'un élément important pour sécuriser les  
8 approvisionnements.

9 Considérant la demande projetée pour l'hiver maximum et en appliquant la même méthode  
10 de calcul des interruptions, le nombre maximum de jours d'interruption pour chaque sous-  
11 tarif est le suivant.

12 **Tableau 10**

<b>Sous-tarif</b>	<b>Jours avant marge Opérationnelle</b>	<b>Jours après marge opérationnelle</b>
<b>Volet A</b>		
<b>505</b>	48	60
<b>506</b>	54	73
<b>507</b>	66	84
<b>508</b>	83	95
<b>509</b>	92	104
<b>Volet B</b>		
<b>535</b>	15	20
<b>536</b>	15	20
<b>537</b>	24	30
<b>538</b>	24	30
<b>539</b>	24	30

13  
14 L'historique du nombre de jours maximum inscrit aux *Conditions de service et Tarif* depuis  
15 2008 est présenté au Tableau 11, la nouvelle méthode de calcul du nombre de jours  
16 d'interruption résulte en un nombre maximum de jours d'interruption inférieur pour les sous-  
17 tarifs 505, 506 et 507 du volet A et légèrement supérieur pour les sous-tarifs 508 et 509,  
18 malgré la hausse importante de la demande projetée pour la clientèle interruptible en 2012.  
19 Il est à noter qu'il n'y avait pas de client au sous-tarif 509 pour les années 2009 à 2011, le

1 nombre maximum a alors été fixé à celui du sous-tarif 508. Le nombre de jours au volet B  
 2 est constant à 20 et 30 jours selon le sous-tarif.

3 **Tableau 11**

Sous-tarif	2 012	2011	2010	2009	2008
<b>Volet A</b>					
505	60	75	83	83	82
506	73	81	83	83	85
507	84	86	87	83	89
508	95	90	92	92	99
509	104	90	92	92	110

5 **3.1.4. Récapitulatif des différentes bases**

6 Le tableau suivant présente un récapitulatif du nombre prévu de jours d'interruption pour le  
 7 scénario de base (hiver normal) et sous le scénario de l'hiver extrême ainsi que le nombre  
 8 maximum de jours d'interruptions inscrit aux *Conditions de service et Tarif*, selon les  
 9 données de la Cause tarifaire 2012.

10 **Tableau 12**

Sous-tarif	Nombre prévu hiver normal	Nombre prévu hiver extrême	Nombre maximum
<b>Volet A</b>			
505	17	52	60
506	31	58	73
507	44	62	84
508	57	68	95
509	72	74	104
<b>Volet B</b>			
535	9	20	20
536	9	20	20
537	23	30	30
538	23	30	30
539	23	30	30

12 **3.2. Clause de compensation pour les 10 jours supplémentaires d'interruption**

13 À la Cause tarifaire 2011, conformément à la décision D-2009-156 de la Régie, Gaz Métro avait  
 14 présenté une réflexion sur la clause de compensation pour les 10 jours supplémentaires  
 15 d'interruption. Suite à ce dossier, la Régie a ordonné, dans la décision D-2010-144, de discuter

1 en groupe de travail de la nécessité de retenir cette clause au texte des *Conditions de service*  
2 *et Tarif*.

3 L'introduction de la clause de compensation était conjointe à l'introduction de la notion du  
4 nombre maximum de jours d'interruption au service interruptible en octobre 1991. Elle avait  
5 pour but de rassurer la clientèle du respect du nombre de jours maximum d'interruption prévu  
6 au règlement tarifaire. On pourrait ainsi dire qu'il s'agissait d'un incitatif pour Gaz Métro à établir  
7 un vrai maximum qu'elle respecterait, à défaut de quoi elle paierait une compensation.

8 Cette clause de compensation n'a jamais été utilisée depuis son implantation, Gaz Métro a  
9 toujours respecté le nombre maximum de jours d'interruption.

10 En fonction de la proposition de Gaz Métro quant à la méthodologie d'évaluation du nombre  
11 maximum de jours d'interruption, principalement quant aux paramètres d'estimation de la  
12 demande projetée (section 3.1.3), Gaz Métro juge qu'elle sera en mesure de respecter le  
13 nombre maximum de jours d'interruption et qu'ainsi, la clause de compensation n'a pas sa  
14 raison d'être.

15 **Gaz Métro propose l'abolition de la clause de compensation pour les 10 jours**  
16 **supplémentaires d'interruption.**

17 Gaz Métro modifiée l'article 16.5.6 « Interruptions » des *Conditions de service et Tarif* afin  
18 d'enlever les références à la clause de compensation pour les 10 jours supplémentaires  
19 d'interruption. Le détail de la modification se retrouve à la pièce Gaz-Métro 14, Document 1,  
20 section 4.4.7.

#### 21 **4. FONCTIONNALISATION DES COÛTS D'APPROVISIONNEMENT**

22 La présente section a comme objectif de revoir les principes de fonctionnalisation qui ont été  
23 mis en place lors du dégroupement des tarifs en octobre 2001 et de s'assurer que la répartition  
24 des coûts d'approvisionnement entre les différents services, fourniture, compression, transport  
25 et équilibrage, est toujours adéquate.

26 En effet, le contexte dans lequel évolue Gaz Métro, et la structure d'approvisionnement qui en  
27 découle, sont significativement différents de ceux qui avaient cours au moment du  
28 dégroupement des tarifs. Les résultats observés principalement lors de la Cause tarifaire 2011  
29 et la tendance qui peut être évaluée selon divers scénarios présentés ci-dessous, amènent



1 Gaz Métro à revoir et proposer des modifications à la fonctionnalisation des coûts de transport  
2 et équilibrage ainsi qu'à la fonctionnalisation des coûts reliés aux achats de gaz naturel à Dawn.  
3 Les résultats sommaires pour la Cause tarifaire 2012 seront également présentés.

#### 4 **4.1. Demande et approvisionnement**

5 Cette section vise à expliquer les modifications qui sont survenues dans la structure  
6 d'approvisionnement gazier depuis le dégroupement

7 Il est important tout d'abord de rappeler les concepts de base qui ont guidé l'établissement des  
8 tarifs de transport et d'équilibrage.

##### 9 Tarif de transport

10 Un des objectifs du dégroupement était de permettre aux clients de choisir entre le service de  
11 transport du distributeur ou de fournir eux-mêmes ce service. À ce moment-là, l'alternative au  
12 service du distributeur était le service de transport FTLH de TCPL. Il a donc été convenu que le  
13 tarif de Gaz Métro devait donner un signal de prix équivalent et ne pas indûment concurrencer  
14 le tarif de TCPL, par exemple en intégrant dans ce service des revenus d'optimisation qu'elle  
15 pourrait générer étant donné sa diversité. A partir de ce principe, les modalités ont été mises en  
16 place et, à peu de choses près, le tarif du service de transport de Gaz Métro était similaire au  
17 tarif FTLH de TCPL.

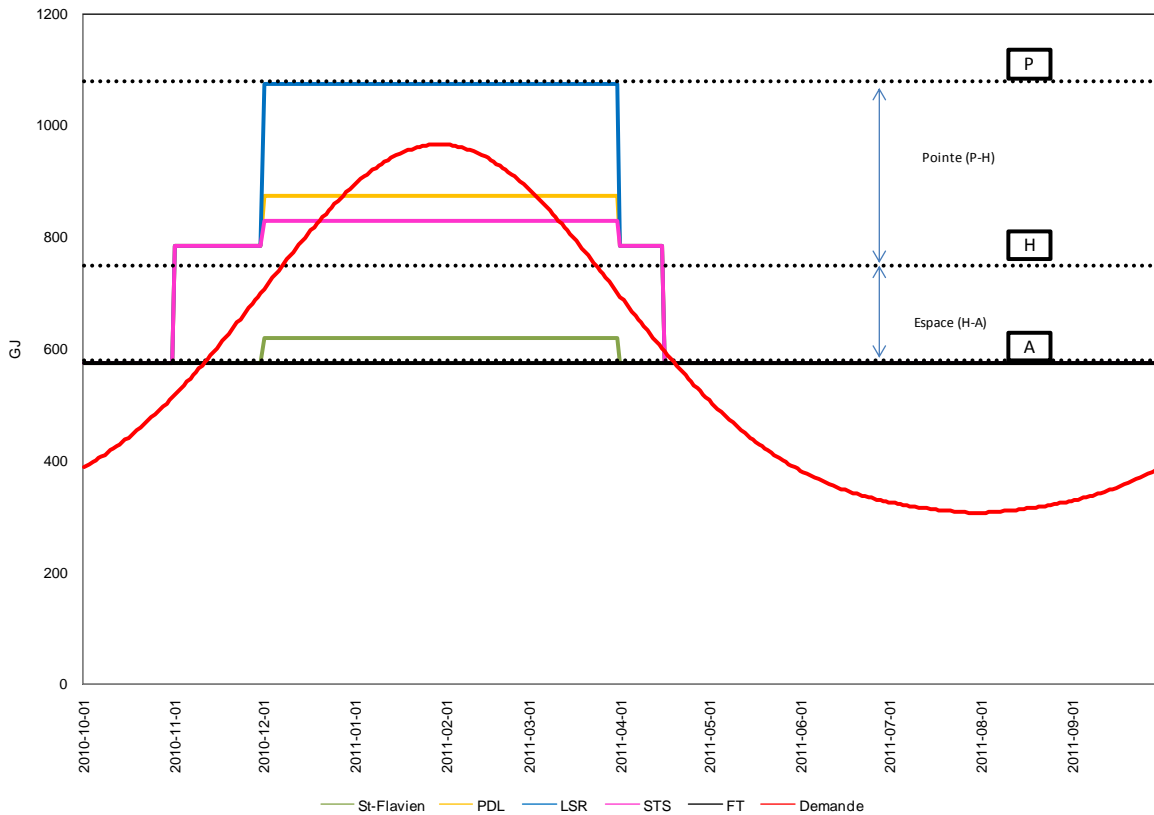
##### 18 Tarif d'équilibrage

19 L'établissement de ce tarif a subi plusieurs modifications au cours des années, mais les  
20 éléments de base dans la détermination du prix, d'ailleurs toujours utilisés, sont les paramètres  
21 A (moyenne quotidienne annuelle), H (moyenne quotidienne d'hiver) et P (demande quotidienne  
22 de pointe). La notion d'espace a été définie comme étant la différence « H – A » et la notion de  
23 pointe, la différence « P-H ». Les outils d'équilibrage sont donc fonctionnalisés espace ou pointe  
24 et les coûts relatifs servent alors de base à l'allocation des coûts et à l'établissement du tarif.

25 Le Graphique 2 schématise la structure d'approvisionnement qui était présente lors du  
26 dégroupement.

1 Le transport était alors équivalent au paramètre A. Les outils d’approvisionnement utilisés au  
2 dessus du A étaient identifiés comme des outils d’équilibrage avec une répartition entre pointe  
3 et espace.

4 **Graphique 2**

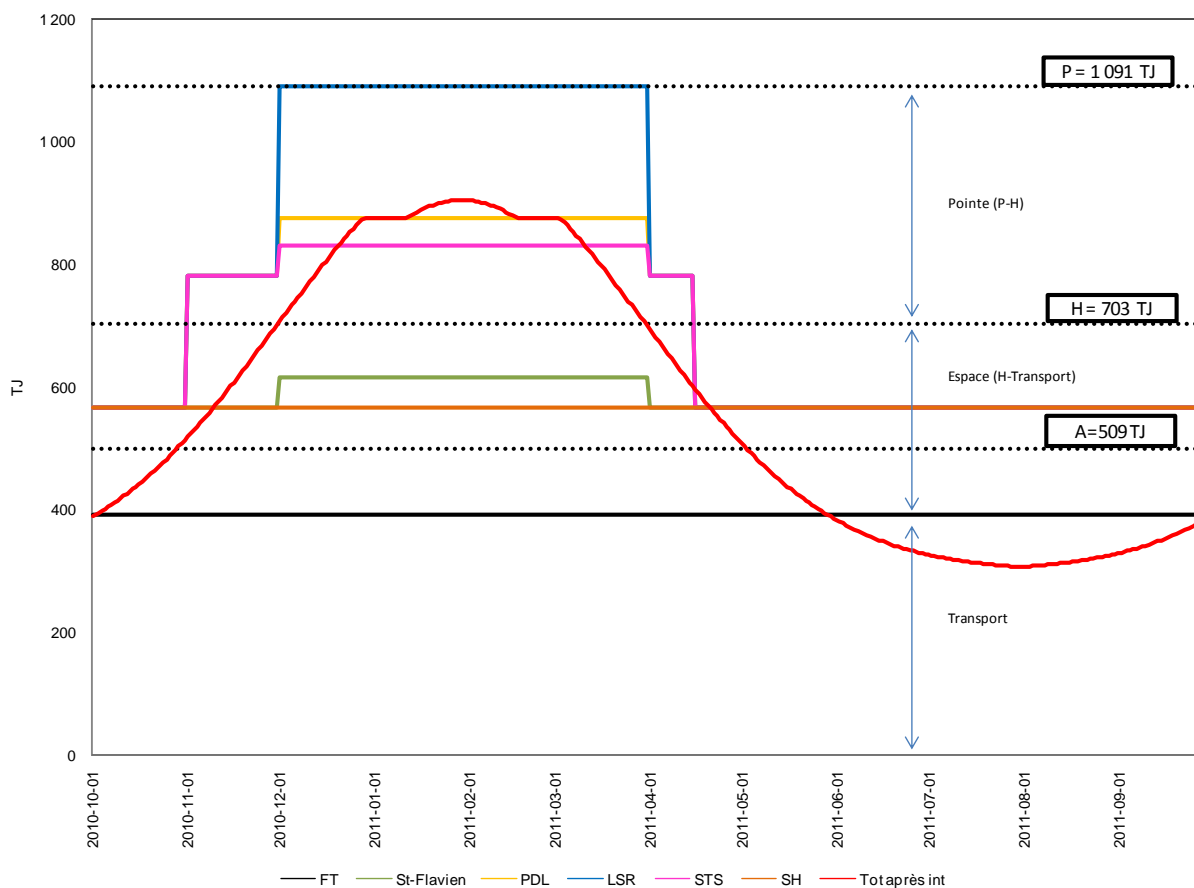


5

6 La structure d’approvisionnement de Gaz Métro a été modifiée au cours des années. Des  
7 capacités de transport FTLH ont été décontractées et remplacées par du transport sur le  
8 marché secondaire et des capacités de transport FTSH entre Dawn ou Parkway et GMi EDA,  
9 combinées avec des achats de gaz naturel directement à Dawn. Cette structure a donc eu pour  
10 effet de générer globalement un déplacement de la structure vers Dawn.

11 Le Graphique 3 illustre la situation telle qu’elle est observée à la Cause tarifaire 2011.

1 **Graphique 3**

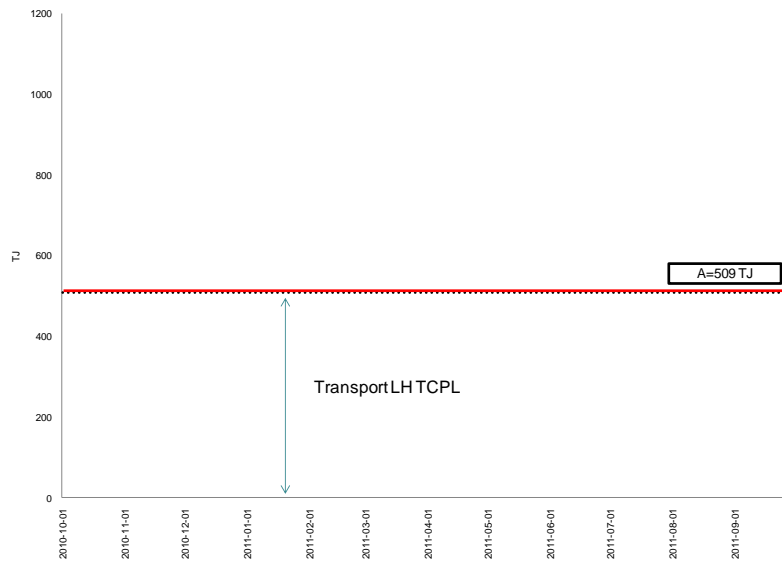


**4.2. Fonctionnalisation entre transport et équilibrage**

Tel qu'illustré au Graphique 3, le transport FTLH qui, historiquement, était équivalent à la demande quotidienne moyenne (A), n'est plus suffisant pour répondre à cette demande. Une portion du transport FTSH entre Dawn et le territoire de Gaz Métro est donc utilisée pour y répondre. Les coûts rattachés à ces capacités sont aujourd'hui fonctionnalisés à l'équilibrage.

Selon Gaz Métro, ces coûts devraient être attribués au service de transport. Afin de démontrer cet élément, supposons que la demande à desservir est entièrement uniforme, tel qu'illustré au Graphique 4 – il n'y a donc aucun équilibrage à fournir – et qu'initialement son approvisionnement vient entièrement d'Empress via le FTLH. Il est ici logique de définir les coûts de transport équivalents aux coûts du FTLH.

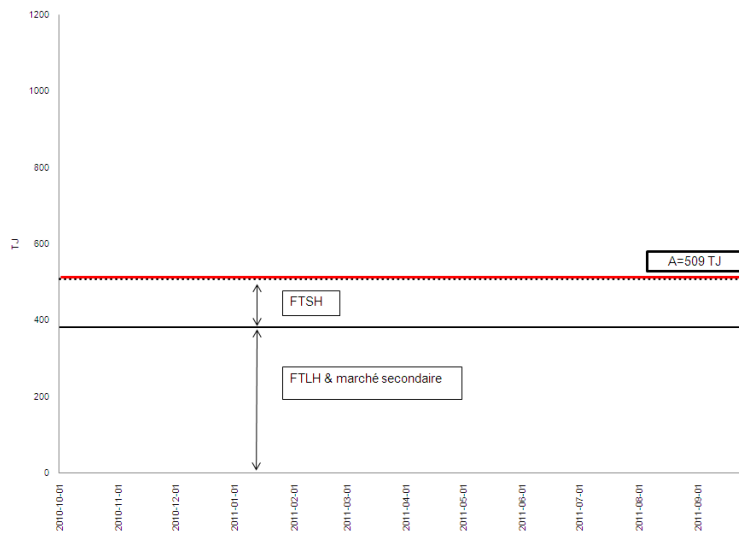
1 **Graphique 4**



2

3 Considérant toujours la même demande uniforme mais avec une combinaison de transport pour  
4 y répondre (FTLH, transport secondaire et FTSH), tel qu'illustré au Graphique 5. Les trois  
5 sources seraient considérées comme du transport; il n'y a toujours pas d'équilibrage requis par  
6 cette clientèle.

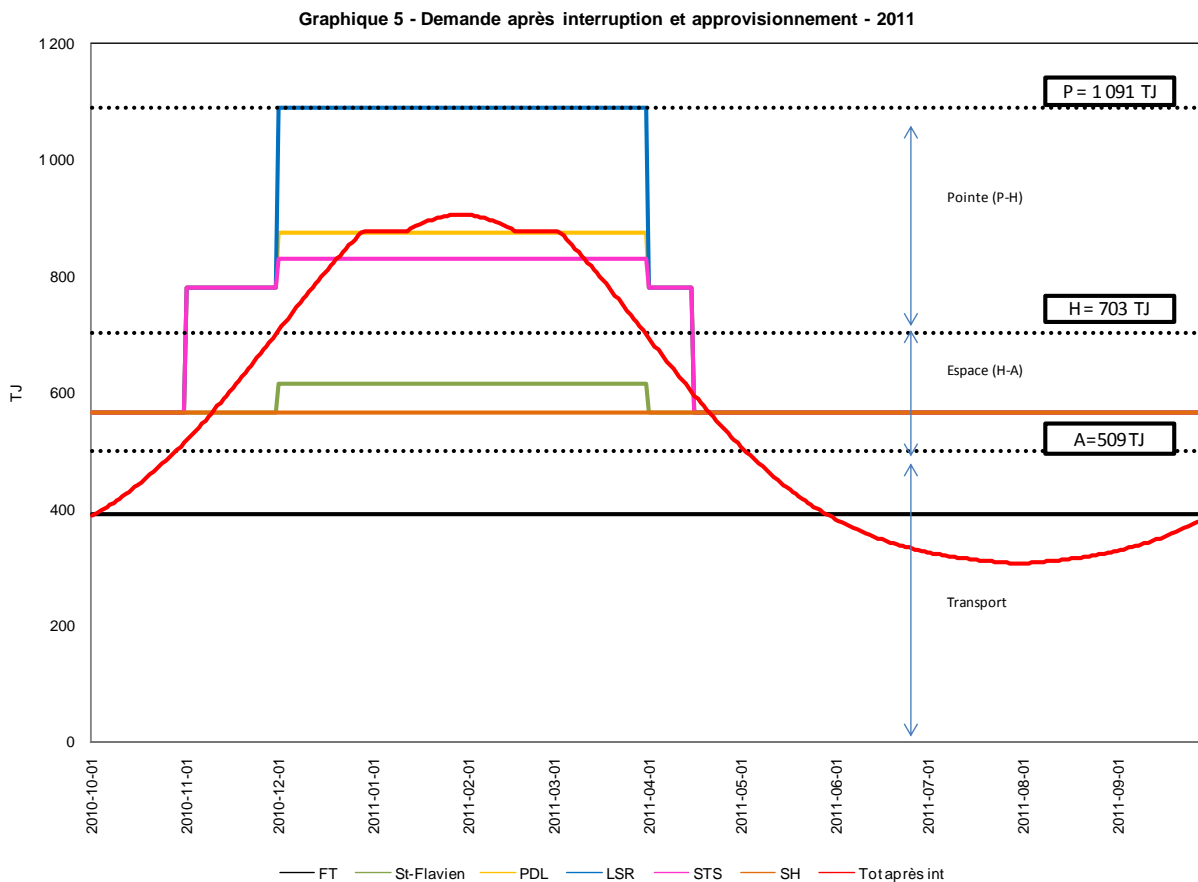
7 **Graphique 5**



8

1 À l'exemple précédent, la considération d'une demande non uniforme entraîne le besoin de  
2 contracter des outils additionnels afin de l'équilibrer sur l'année. Ce constat amène Gaz Métro à  
3 définir le service de transport comme étant les capacités de transport requises pour répondre à  
4 la moyenne annuelle de la demande projetée (après interruption). Le Graphique 6 présente la  
5 fonctionnalisation des outils.

6 **Graphique 6**



8 Selon les données de la Cause tarifaire 2011, la moyenne annuelle s'élève à 509 TJ/jour. Afin  
9 de couvrir cette demande, les outils suivants seraient alors identifiés comme des outils de  
10 transport :

1 **Tableau 13**

<b>Sources</b>	<b>TJ/jour</b>
FTLH primaire (après vente)	268
FTLH secondaire (cession d'optimisation)	25
Transport par échange	38
Transport fournis par les clients	60
FTSH (Dawn / EDA )	110
FTSH (Parkway / EDA )	8
<b>Total</b>	<b>509</b>

2

3 La portion restante de capacité de FTSH (Parkway / EDA), soit 57 TJ/jour sur les 65 TJ/jour,  
4 serait alors fonctionnalisée à l'équilibrage, tout comme les autres outils d'approvisionnement  
5 mis en place pour équilibrer la demande.

6 **Gaz Métro propose une modification à la méthode de fonctionnalisation des coûts de**  
7 **transport en considérant, au service de transport, les coûts reliés aux capacités de**  
8 **transport requises pour répondre à la moyenne annuelle de la demande projetée (après**  
9 **interruption).**

10 **4.3. Fonctionnalisation des achats à Dawn**

11 Un autre élément à reconsidérer est la fonctionnalisation des achats à Dawn entre les différents  
12 services (F, C, T et É). La présente section décrit la méthode actuelle utilisée, les impacts  
13 financiers d'une telle méthode et la problématique qui en découle considérant le contexte  
14 actuel. Une proposition de modification sera également élaborée afin de corriger cette  
15 problématique.

16 Le coût des achats à Dawn est établi en fonction de l'indice de prix à AECO, augmenté d'un  
17 différentiel de lieu ("basis"). Ce différentiel de lieu représente le transport et la compression de  
18 AECO à Dawn et est scindé pour être fonctionnalisé aux services de fourniture, compression,  
19 transport et équilibrage.

20 Considérant la structure des services actuels de Gaz Métro qui reflète le fait que ses achats de  
21 gaz naturel se font à Empress, une molécule achetée à Dawn est alors considérée comme  
22 étant produite dans l'Ouest, puis transportée jusqu'à Dawn. Pour effectuer le transport, du gaz  
23 de compression est également consommé. Le coût d'une molécule achetée à Dawn comporte

1 donc non seulement un coût de fourniture, mais également un coût de transport et un coût de  
2 compression. Le transport doit ensuite être complété de Dawn jusqu'à la franchise en utilisant  
3 les capacités de transport FTSH et STS le cas échéant. Ces outils de transport sont  
4 actuellement fonctionnalisés à l'équilibrage mais, tel que proposé à la section 4.2, seraient  
5 dorénavant fonctionnalisés au transport, le cas échéant.

#### 6 **4.3.1. Méthode actuelle**

7 La détermination actuelle du coût de transport des achats à Dawn repose sur l'hypothèse  
8 que la valeur du transport entre Empress et Dawn (marché) est équivalente au tarif de  
9 transport FTLH de TCPL entre Empress et la franchise.

10 Le coût du différentiel de lieu, réduit du coût de transport entre AECO et Empress (tarif de  
11 Nova/TCPL) et du coût de compression (tarif de TCPL), est initialement comptabilisé sous le  
12 service de transport. Par la suite, un transfert vers l'équilibrage est effectué afin de ramener  
13 la valeur du transport à un coût équivalent à l'application du tarif FTLH de TCPL.

14 Le différentiel de lieu est donc scindé entre les services comme suit :

- 15 • Prix de transport de AECO à Empress au tarif de Nova/TCPL : appliqué au service de  
16 fourniture;
- 17 • Ratio de compression FTLH de TCPL : appliqué au service de compression;
- 18 • Prix de transport FTLH de TCPL de Empress à la franchise : appliqué au service de  
19 transport;
- 20 • Solde du différentiel de lieu : appliqué au service d'équilibrage.

21 Le tableau ci-dessous présente les résultats de l'application de la méthode actuelle de  
22 fonctionnalisation des achats à Dawn entre les services.

1 **Tableau 14**

2 Volume d'achat 2011 : 39 045 TJ

3 Prime d'achat à Dawn = AECO + différentiel de lieu

	Différentiel de lieu	F <sup>(1)</sup>	Fonctionnalisation par service			
			C	T & É	T	É
Cause 2011						
\$/GJ	0,868	0,186	0,235	0,446	1,638	-1,192
000 \$	33 882	7 266	9 191	17 425	63 959	-46 534

4 (1) Transport entre AECO et Empress selon le tarif de Nova/TCPL

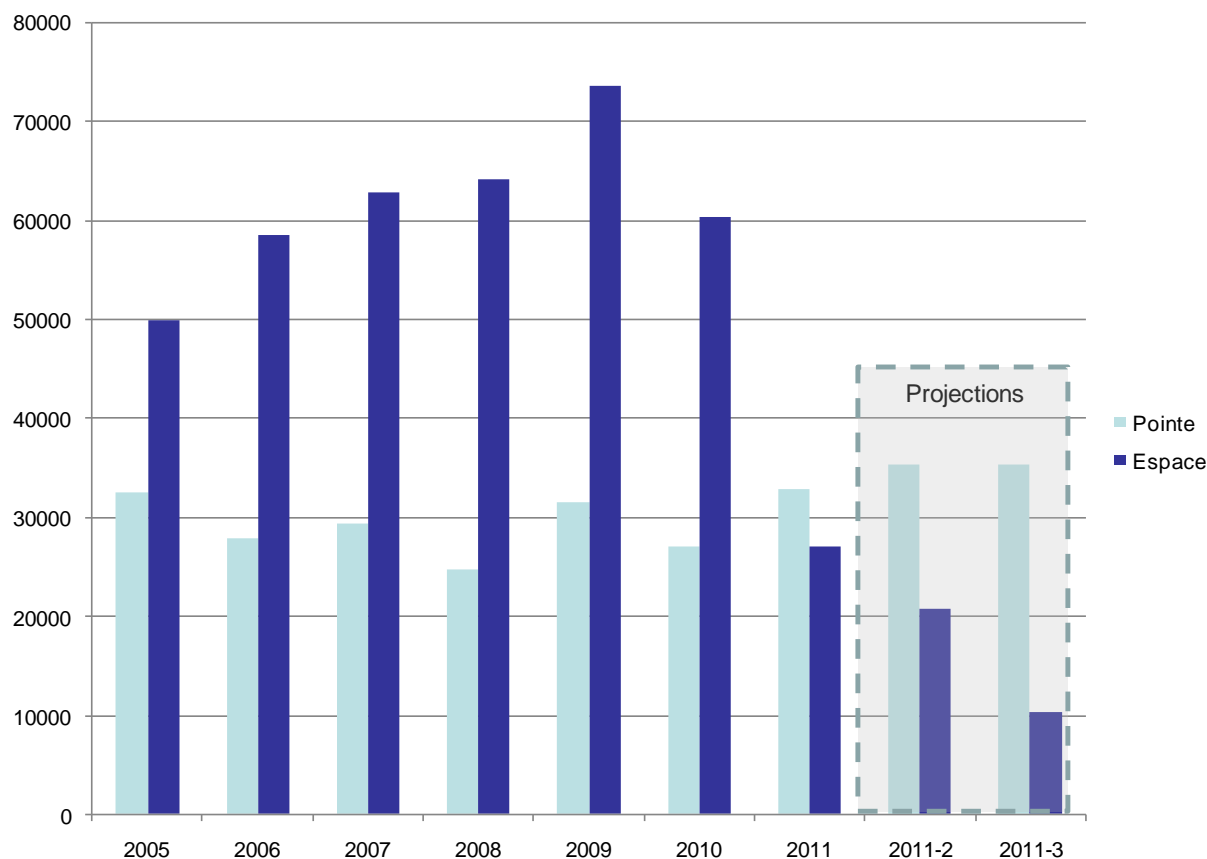
5 Cette approche crée une mauvaise fonctionnalisation des coûts entre le service de transport  
6 et le service d'équilibrage. Tant que la valeur du transport sur le marché était similaire au  
7 tarif de TCPL, les résultats demeuraient cohérents. Aujourd'hui, la corrélation entre les deux  
8 sources n'existe plus et les résultats démontrent par eux-mêmes la problématique.

9 Le Graphique 7 présente l'évolution des coûts de pointe et d'espace depuis 2005.

10 Historiquement, la portion espace représentait près de 70 % des coûts totaux d'équilibrage.  
11 En 2011, le ratio est passé à 45 %, le différentiel se retrouvant imputé au service de  
12 transport. Cette fluctuation résulte de la combinaison de l'augmentation du tarif de TCPL, de  
13 la baisse du différentiel de lieu des achats à Dawn et de l'augmentation du volume de ces  
14 achats. On observe un déphasage important entre les prix marché « AECO-Dawn » et le  
15 tarif de TCPL.



1 **Graphique 7**



2

3 Les séries de données 2011-2 et 2011-3 présentées au Graphique 7 présentent les

4 résultats de deux scénarios testés. Le premier reflète l'augmentation des prix de TCPL,

5 proposée pour une application au 1<sup>er</sup> mars 2011 et approuvée par l'Office national de

6 l'énergie. Le second ajoute à ce premier scénario une augmentation du volume des achats

7 à Dawn. Les résultats chiffrés sont présentés à l'annexe 1. Cette annexe est un sommaire

8 des coûts de transport et équilibrage présentés à la Cause tarifaire 2011 (référence : Gaz

9 Métro-8, Document 17, pages 1 et 2).

10 Considérant la hausse des tarifs de TCPL (colonnes 4 à 6), une augmentation des coûts

11 d'équilibrage devrait être observée. Or, malgré la majoration des coûts de transport FTSH et

12 STS fonctionnalisés à l'équilibrage, les résultats démontrent que les coûts d'équilibrage

13 diminuent (ligne 25) et la portion espace décroît de façon encore plus importante (ligne 28),

14 ce qui est opposé au sens attendu. Un déplacement de la structure d'approvisionnement

1 vers Dawn pour une capacité de 10 000 GJ/jour est évalué aux colonnes 7 à 9. Ce scénario  
2 accentue la baisse des coûts d'équilibrage (et d'espace). Si un déplacement plus important  
3 de la structure d'approvisionnement vers Dawn était concrétisé, on pourrait se retrouver  
4 avec des coûts d'espace négatifs, ce qui n'est pas logique. Ces scénarios démontrent  
5 clairement qu'il existe un biais dans la méthode actuelle de fonctionnalisation des achats à  
6 Dawn.

#### 7 **4.3.2. Option 1 – fonctionnalisation au transport**

8 Une première approche pour corriger le problème aurait pour effet de fonctionnaliser au  
9 service de transport le différentiel de lieu des achats à Dawn, réduit du coût de transport de  
10 AECO à Empress et du coût de compression. Aucun transfert de coût ne serait effectué au  
11 service d'équilibrage.

12 Ainsi, le différentiel de lieu serait scindé entre les services comme suit :

- 13 • Prix de transport de AECO à Empress du tarif de Nova/TCPL : appliqué au service de
- 14 fourniture;
- 15 • Ratio de compression FTLH de TCPL : appliqué au service de compression;
- 16 • Solde du différentiel de lieu : appliqué en totalité au service de transport.

17 Le tableau ci-dessous présente les résultats de l'application de l'option 1 pour  
18 fonctionnaliser les achats à Dawn entre les services.

#### 19 **Tableau 15**

20 Volume d'achat 2011 : 39 045 TJ

21 Prime d'achat à Dawn = AECO + différentiel de lieu

	Différentiel de lieu	F <sup>(1)</sup>	Fonctionnalisation par service			
			C	T & É	T	É
Cause 2011						
\$/GJ	0,868	0,186	0,235	0,446	0,446	0
000 \$	33 882	7 266	9 191	17 425	17 425	0

22 (1) Transport entre AECO et Empress selon le tarif de Nova/TCPL

23 En plus de fonctionnaliser différemment le différentiel de lieu à Dawn, cette option  
24 considérerait également le transfert des coûts reliés aux capacités de transport FTSH  
25 (Dawn) et une portion des capacités de FTSH (Parkway) au service de transport, tel que

1       proposé à la section 4.2. Ces capacités, ajoutées aux capacités de transport FTLH,  
2       viennent ainsi combler la demande annuelle moyenne (paramètre A), ramenant une partie  
3       des outils de transport actuellement fonctionnalisés à l'équilibrage au service de transport.

4       Les résultats de cette option de fonctionnalisation sont présentés à l'annexe 2, colonnes 4 à  
5       6, et les variations comparativement à la méthode actuelle, colonnes 7 à 9.

6       La modification de fonctionnalisation des coûts reliés aux capacités de transport FTSH est  
7       reflétée à la ligne 3 (ajout au service de transport) et aux lignes 15 et 16 (diminution à  
8       l'équilibrage). La modification de fonctionnalisation des coûts reliés aux achats à Dawn est  
9       reflétée à la ligne 4 (différentiel de lieu au transport) et à la ligne 22 (aucun coût à  
10       l'équilibrage). L'application de cette option entraîne premièrement un redressement de la  
11       répartition des coûts entre le transport et l'équilibrage (lignes 11 et 26) et deuxièmement un  
12       redressement du ratio entre l'espace et la pointe (espace 61 % - pointe 39 %) (lignes 29 et  
13       30). On se retrouve donc avec des valeurs qui se rapprochent des valeurs historiques  
14       observées.

15       Cette approche est un premier pas vers la correction de la problématique, mais elle ne  
16       reconnaît pas la différence du marché entre les points de livraisons AECO et Empress  
17       (étant donné l'utilisation du tarif Nova/TCPL) et entre les périodes de temps (hiver ou été  
18       versus un prix annuel). Aucune notion d'équilibrage n'est considérée sous cette méthode.  
19       Or, étant donné que les achats ne sont pas répartis uniformément sur l'année, une telle  
20       notion se doit d'être considérée. L'option 2 présentée ci-dessous vient intégrer une  
21       fonctionnalisation entre le transport et l'équilibrage.

#### 22       **4.3.3. Option 2 – fonctionnalisation entre transport et équilibrage**

23       L'option 2 est une méthode de fonctionnalisation qui considère la différence de temps dans  
24       la valeur du transport entre Empress et Dawn ainsi que la valeur du marché pour le  
25       transport entre AECO et Empress et la compression entre Empress et Dawn.

26       Ainsi, le différentiel de lieu serait scindé entre les services comme suit :

- 27       • Prix de transport du marché entre AECO et Empress : appliqué au service de  
28       fourniture;
- 29       • Prix de compression établi selon le ratio du marché entre Empress et Dawn : appliqué  
30       au service de compression;

- 1           • Prix de transport annuel du marché entre Empress et Dawn : appliqué au service de
- 2           transport;
- 3           • Solde du différentiel de lieu : appliqué au service d'équilibrage.

4           Tout comme pour le transport entre Empress et Dawn, l'utilisation du tarif de Nova/TCPL  
5           pour refléter la valeur du transport entre AECO et Empress ne tient plus la route, il n'y a plus  
6           de corrélation. En effet, le prix du gaz naturel acheté à Empress est moins élevé qu'à  
7           AECO, les différentiels de lieu ajoutés à l'indice AECO sont inférieurs au tarif de Nova/TCPL  
8           et ce, depuis février 2006, avec des valeurs négatives observées depuis 2009.

9           Afin de répartir le différentiel de lieu d'une transaction d'achat, l'information quant à sa  
10          composition pour la période considérée lors de l'évaluation des achats à Dawn sera  
11          demandée, soit : les « futures » à AECO et Empress ainsi que le ratio de compression entre  
12          Empress et Dawn qui est utilisé comme hypothèse.

13          La différence entre le « future » à Empress et le « future » à AECO représente la valeur du  
14          marché pour le transport entre AECO et Empress incluse dans le différentiel de lieu.

15          L'application du ratio de compression au « future » de Empress représente la valeur de la  
16          compression du marché pour le tronçon Empress / Dawn incluse dans le différentiel de lieu.

17          Le solde représente alors la valeur du transport entre Empress et Dawn pour la période  
18          donnée. Afin de scinder cette valeur entre les services de transport et d'équilibrage, la  
19          valeur du transport entre Empress et Dawn, évaluée pour une période annuelle, serait  
20          établie. Gaz Métro propose d'utiliser le prix moyen de la valeur annuelle du transport établi  
21          selon les deux sources de publication suivantes :

- 22               • TD Energy Trading Inc. – Energy Daily
- 23               • BP Canada Energy Company – natural gas north american structured products
- 24               end user newsletter

25          Pour l'évaluation à la cause tarifaire, une moyenne des « futures » publiés pour le mois de  
26          février de l'année précédant l'année financière serait utilisée.

27          L'exemple suivant permet d'expliquer la méthodologie proposée. Une projection de prix  
28          (AECO + différentiel de lieu) pour une transaction d'achat pour la période du 1<sup>er</sup> décembre

2010 au 31 mars 2011 est obtenue d'une tierce partie et l'information pour scinder le différentiel de lieu est également demandée.

**Tableau 16**

Période d'achat début	Période d'achat fin	Différentiel de lieu \$/GJ	"Future" AECO \$/GJ	"Future" Empress \$/GJ	Ratio de compr.	Transport AECO-Emp \$/GJ	Compr. marché \$/GJ	Transport Emp-Dawn \$/GJ
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7) = (5)-(4)	(8) = (5)x(6)	(9) = (3)-(7)-(8)
2010-12-01	2011-03-31	0,675	5,020	4,950	2,86%	-0,070	0,142	0,603

Le prix marché du transport entre AECO et Empress est la différence entre le « future » à Empress et le « future » à AECO. Dans cet exemple, la valeur du marché est de -0,07 \$/GJ, alors que sous la méthode actuelle le tarif de Nova/TCPL de 0,186 \$/GJ est utilisé.

Le prix marché pour la compression est obtenu en multipliant le ratio de compression obtenu de la tierce partie au « future » à Empress. Ce prix est 0,142 \$/GJ, comparativement à 0,235 \$/GJ sous la méthode actuelle.

La valeur du transport annuel (1<sup>er</sup> octobre 2010 au 30 septembre 2011) est égale à la moyenne des « futures » publiés durant le mois de février 2010 par les deux sources :

**Tableau 17**

Période d'achat début	Période d'achat fin	"Future" Empress \$/GJ	"Future" Dawn \$/GJ	Différentiel Emp-Dawn \$/GJ	Ratio de compr. \$/GJ	Compr. Emp-Dawn \$/GJ	Transport Emp-Dawn \$/GJ
(1)	(2)	(3)	(4)	(5) = (4) - (3)	(6)	(7) = (3)x(6)	(8) = (5)-(7)
2010-10-01	2011-09-30	5,673	6,286	0,613	2,33%	0,132	0,481

Le ratio de compression (Tableau 17, colonne 7) n'étant pas inclus dans les publications utilisées en référence, Gaz Métro propose d'utiliser la moyenne des ratios de compression entre Empress et Dawn établis par TCPL pour les 12 derniers mois connus, soit, pour cet exemple, mars 2009 à février 2010.

Ainsi, la fonctionnalisation de la transaction d'achat entre les services serait la suivante :

1 **Tableau 18**

Période d'achat		Différentiel de lieu \$/GJ (3)	Fourniture \$/GJ (4) Tab16, col 7	Compression \$/GJ (5) Tab16, col 8	Transport et équilibrage \$/GJ (6)	Transport \$/GJ (7) Tab17, col 8	Équilibrage \$/GJ (8)=(6)-(7)
début (1)	fin (2)						
2010-12-01	2011-03-31	0,675	-0,070	0,142	0,603	0,481	0,123

2

3 Le tableau ci-dessous présente les résultats de l'application de la méthode actuelle de  
4 fonctionnalisation, sur l'ensemble des achats prévus à Dawn à la Cause tarifaire 2011.

5 **Tableau 19**

6 Volume d'achat 2011 : 39 045 TJ

7 Prime d'achat à Dawn = AECO + différentiel de lieu

	Différentiel de lieu	F <sup>(1)</sup>	Fonctionnalisation par service			
			C	T & É	T	É
Cause 2011						
\$/GJ	0,868	-0,021	0,163	0,726	0,481	0,245
000 \$	33 882	-818	6 369	28 331	18 781	9 550

8 (1) Valeur du transport entre AECO et Empress

9 Le transport étant fixé au prix du marché annuel, le solde du différentiel de lieu est appliqué  
10 au service d'équilibrage.

11 Cette approche a l'avantage de reconnaître la différence d'un achat qui serait contracté  
12 uniformément à l'année à celui spécifique sur une période (effet saisonnier). Le différentiel  
13 serait alors considéré comme des coûts d'équilibrage. Cet aspect n'est pas reconnu sous  
14 l'option 1, la valeur saisonnière étant conservée au service de transport.

15 Il est à noter que ce processus est similaire à l'application qui a été mise en place à la  
16 Cause tarifaire 2008 pour la portion équilibrage qui est incluse dans le prix de fourniture, soit  
17 une comparaison des achats réels versus des achats uniformes sur l'année, la différence  
18 étant considérée comme un coût d'équilibrage.

19 En plus de fonctionnaliser différemment le différentiel de lieu à Dawn, cette option inclurait  
20 également le transfert des coûts liés aux capacités de transport FTSH (Dawn) et une  
21 portion des capacités de FTSH (Parkway) au service de transport. Ces capacités, ajoutées

1 aux capacités de transport FTLH, viennent ainsi combler la demande annuelle moyenne  
2 (paramètre A), ramenant une partie des outils de transport actuellement fonctionnalisés à  
3 l'équilibrage au service de transport.

4 Les résultats de cette option de fonctionnalisation sont présentés à l'annexe 3, colonnes 4 à  
5 6, et les variations comparativement à la méthode actuelle, colonnes 7 à 9.

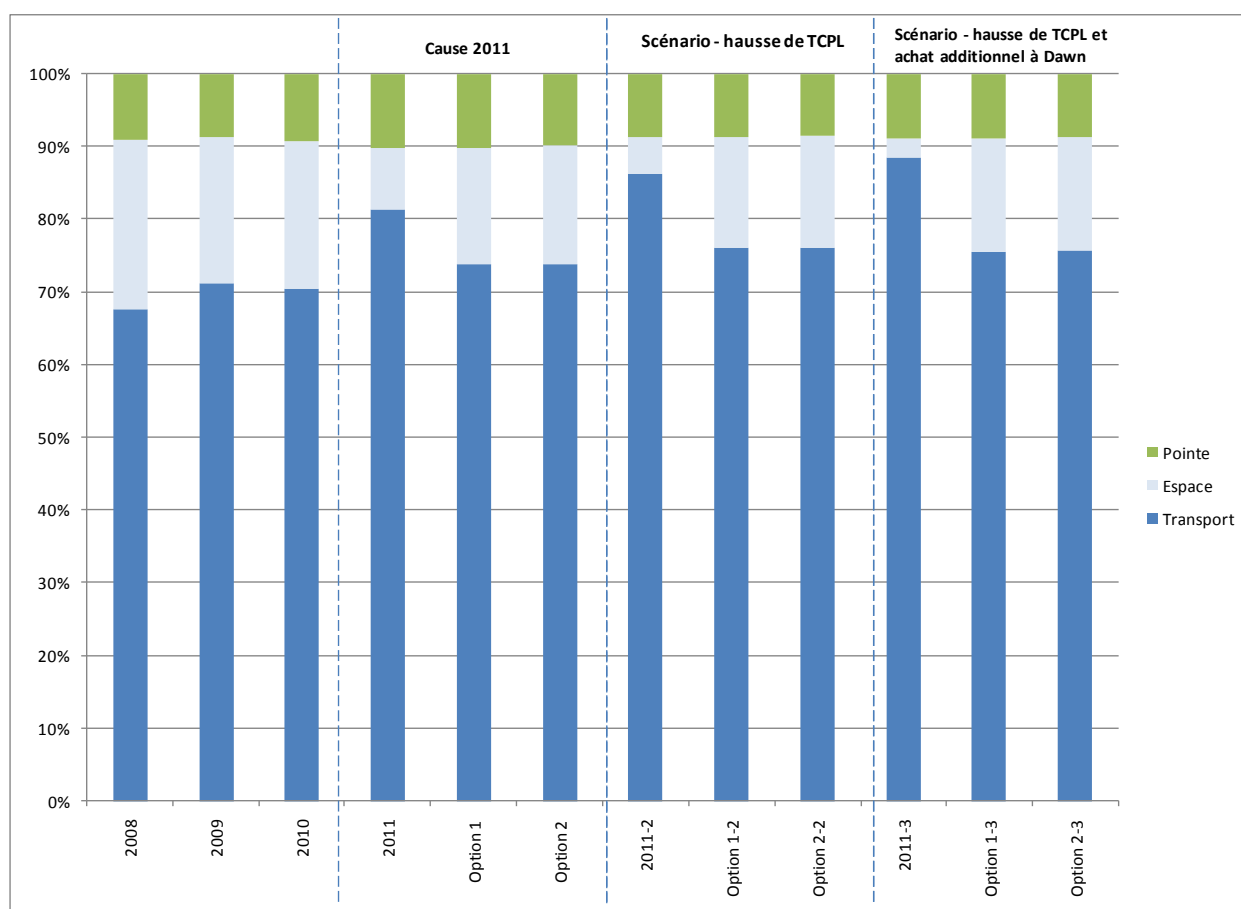
6 La modification de fonctionnalisation des coûts reliés aux capacités de transport FTSH est  
7 reflétée à la ligne 3 (ajout au service de transport) et aux lignes 15 et 16 (diminution à  
8 l'équilibrage). La modification de fonctionnalisation des coûts reliés aux achats à Dawn est  
9 reflétée à la ligne 4 (coûts fonctionnalisés au transport selon le Tableau 19) et à la ligne 22  
10 (coûts fonctionnalisés à l'équilibrage selon le Tableau 19). L'application de cette option  
11 entraîne premièrement un redressement de la répartition des coûts entre le transport et  
12 l'équilibrage (lignes 11 et 26) et deuxièmement un redressement du ratio entre l'espace et la  
13 pointe (espace 58 % - pointe 35 %) (lignes 28 et 29). Ces ratios sont légèrement différents  
14 des valeurs historiques observées mais reflètent plus adéquatement la structure  
15 d'approvisionnement.

16 Un impact est observé également aux services de fourniture et compression, ligne 28 de  
17 l'annexe 3, et résulte de l'écart des prix fonctionnalisés à chacun comparativement à la  
18 méthode actuelle.

#### 19 **4.3.4. Comparaison des méthodes**

20 Le Graphique 8 illustre la répartition des coûts entre le transport, l'équilibrage-espace et  
21 l'équilibrage-pointe pour les causes tarifaires 2008 à 2011. Il présente également pour  
22 l'année 2011, la répartition selon les options 1 et 2 ainsi que les résultats des trois  
23 méthodes sous deux scénarios potentiels : une majoration des tarifs de TCPL au scénario 2  
24 et, au scénario 3, une augmentation des achats à Dawn combinée à la majoration prévue  
25 au scénario 2.

1 **Graphique 8**



2

3 Les années 2008 à 2010 montrent une répartition entre les services qui est assez stable,  
 4 alors que pour la Cause 2011 la portion espace a été réduite au détriment du service de  
 5 transport. Selon la méthode actuelle, sous les scénarios potentiels 2011-1 et 2011-2, on  
 6 observe une réduction de la portion espace encore plus marquée qu'à la Cause 2011. Sous  
 7 les méthodes de fonctionnalisation des options 1 et 2, la répartition des coûts entre les  
 8 services est similaire à ce qui était observé historiquement et demeure au même niveau  
 9 même sous les deux scénarios potentiels.

10 Un des impacts de la méthode actuelle de fonctionnalisation des coûts entre les services de  
 11 transport et équilibrage est relatif à la facturation de ces services aux clients les utilisant.

12 L'ensemble des clients (excluant le client au biogaz) utilise le service d'équilibrage de  
 13 Gaz Métro mais ce n'est pas le cas pour le service de transport où certains clients ont choisi



1 de fournir leur propre service. L'approche de maintenir le tarif du service de transport de  
2 Gaz Métro artificiellement égal au tarif FTLH de TCPL et générer un crédit au service  
3 d'équilibrage vient ainsi avantager indûment les clients fournissant leur propre service de  
4 transport; ils ne paient pas le tarif de transport de Gaz Métro et bénéficient du crédit  
5 appliqué aux coûts d'équilibrage. Ceci crée une iniquité entre les clients utilisant le service  
6 de transport de Gaz Métro et ceux fournissant leur propre service, à l'avantage de ces  
7 derniers.

8 Un autre point à soulever est l'utilisation du tarif de transport AECO/Empress de Nova/TCPL  
9 dans la fonctionnalisation des achats à Dawn. Cet élément étant fonctionnalisé au service  
10 de fourniture, la surévaluation de la valeur de ce tronçon est alors supportée par les clients  
11 qui utilisent le service de Gaz Métro. Ce qui crée également une iniquité entre les clients  
12 utilisant le service de fourniture de Gaz Métro (clients en gaz de réseau) et ceux fournissant  
13 leur propre gaz naturel (clients en achat direct), à l'avantage de ces derniers.

14 La méthode de fonctionnalisation proposée à l'option 2 a pour effet de rectifier ces situations  
15 en attribuant les coûts adéquatement à chaque service et par le fait même maintenir l'équité  
16 entre les clients en fonction des services qu'ils utilisent.

17 Un troisième point à soulever est le signal de prix du service de transport de Gaz Métro. Ces  
18 dernières années, Gaz Métro a pris des actions pour déplacer sa structure  
19 d'approvisionnement plus près de son territoire, en effectuant des achats plus importants à  
20 Dawn et en augmentant ses réceptions directement sur son territoire. En maintenant le tarif  
21 du service de transport de Gaz Métro au niveau du tarif de FTLH de TCPL, un mauvais  
22 signal de prix est émis quant à la structure réelle d'approvisionnement de Gaz Métro.  
23 Contrairement au contexte présent au moment du dégroupement, les choix disponibles pour  
24 les clients ne se limitent plus uniquement à contracter du transport FTLH auprès de TCPL. Il  
25 n'y a donc plus de raison de forcer une corrélation entre le tarif de Gaz Métro et le tarif  
26 FTLH de TCPL.

27 Tous les éléments mentionnés ci-dessus militent pour la mise en place des modifications  
28 suivantes :

- 1 • définir le service de transport en fonction des outils requis pour répondre à la  
2 moyenne annuelle de la demande après interruption et fonctionnaliser les coûts de  
3 ces outils au service de transport; et
- 4 • appliquer la méthode de fonctionnalisation des achats à Dawn présentée à l'option 2  
5 qui est établie en fonction de la valeur du marché des différents éléments constituant  
6 le différentiel de lieu.

7 Ces modifications entraînent une fonctionnalisation plus juste des coûts entre les services  
8 de transport et équilibrage et par le fait même un traitement plus équitable entre les clients  
9 qui utilisent ou non les services du distributeur.

10 **Gaz Métro propose une modification à la méthode de fonctionnalisation des coûts**  
11 **reliés aux achats de gaz naturel à Dawn selon l'option 2 présentée.**

#### 12 **4.3.5. Résultats - Cause tarifaire 2012**

13 Cette section présentera la fonctionnalisation des coûts de transport et d'équilibrage de la  
14 Cause tarifaire 2012 selon la méthode actuelle et la méthode proposée. Il est à noter que  
15 les différentes pièces de la cause ont été établies en fonction de la méthode proposée.  
16 L'annexe 4 présente les résultats sommaires selon la même forme que les annexes 1 à 3.  
17 Les données servant à la fonctionnalisation des différents coûts entre les services sont  
18 présentés ci-dessous.

#### 19 Service de transport

20 Sous la méthode proposée, la demande moyenne annuelle après interruption de la clientèle  
21 (paramètre A) est de 14 000 10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>/jour (530 448 GJ/jour). Pour répondre à cette demande,  
22 les coûts des outils suivants seront fonctionnalisés au service de transport :

1           **Tableau 20**

Outils 2012 pour répondre à la moyenne annuelle	10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup>	TJ/jour	Ratio de la capacité
FTLH	6 661	252,4	
Transport par échange	1 031	39,0	
Réception en franchise	26	1,0	
Transport fournis par les clients	1 626	61,6	
FTSH (Dawn / EDA )	2 915	110,4	100,0 %
FTSH (Parkway / EDA )	1 715	65,0	100,0 %
STS ((Parkway / EDA )	26	1,0	0,5 %
<b>Total</b>	<b>14 000</b>	<b>530,4</b>	

2

3           Achats à Dawn

4           *Méthode actuelle des achats à Dawn*

5           **Tableau 21**

6           Volume d'achat 2012 : 1 745 10<sup>3</sup>m<sup>3</sup> (66 126 TJ)

7           Prime d'achat à Dawn = AECO + différentiel de lieu

	Différentiel de lieu	F <sup>(1)</sup>	Fonctionnalisation par service			
			C	T & É	T	É
Cause 2012						
\$/GJ	0,957	0,198	0,150	0,609	2,237	-1,629
¢/m <sup>3</sup>	3,626	0,750	0,568	2,308	8,476	-6,0172
000 \$	63 315	13 107	9 924	40 284	147 940	-107 656

8           (1) Tarif de transport AECO et Empress selon le tarif de Nova/TCPL

9           *Méthode proposée pour les achats à Dawn*

10           La valeur du transport annuel (1<sup>er</sup> octobre 2011 au 30 septembre 2012) est égale à la  
11           moyenne des « futures » publiés durant le mois de février 2011 par les deux sources de  
12           référence :

- 13           • TD Energy Trading Inc. – Energy Daily
- 14           • BP Canada Energy Company – natural gas north american structured products end  
15           user newsletter

1 **Tableau 22**

Période d'achat début	fin	"Future" Empress \$/GJ	"Future" Dawn \$/GJ	Différentiel Emp-Dawn \$/GJ	Ratio de compr. \$/GJ	Compr. Emp-Dawn \$/GJ	Transport Empr.-Dawn \$/GJ
(1)	(2)	(3)	(4)	(5) = (4) - (3)	(6)	(7) = (3)x(6)	(8) = (5)-(7)
2011-10-01	2012-09-30	3,801	4,722	0,921	2,40%	0,091	0,830

2

3 Le ratio de compression (Tableau 22, colonne 6) n'étant pas inclus dans les publications  
4 utilisées en référence, Gaz Métro propose d'utiliser la moyenne des ratios de compression  
5 entre Empress et Dawn établis par TCPL pour les 12 derniers mois connus, soit mars 2010  
6 à février 2011.

7 Le tableau ci-dessous présente les résultats de l'application de la méthode proposée de  
8 fonctionnalisation des achats à Dawn.

9 **Tableau 23**

10 Volume d'achat 2012 : 1 745 10<sup>3</sup>m<sup>3</sup> (66 126 TJ)

11 Prime d'achat à Dawn = AECO + différentiel de lieu

	Différentiel de lieu	F <sup>(1)</sup>	Fonctionnalisation par service			
			C	T & É	T	É
Cause 2012						
\$/GJ	0,957	-0,050	0,055	0,952	0,830	0,122
¢/m <sup>3</sup>	3,626	-0,189	0,208	3,607	3,145	0,462
000 \$	63 315	-3 306	3 656	62 965	54 886	8 078

12 (1) Valeur du transport entre AECO et Empress

13 L'annexe 4 présente la comparaison de la méthode actuelle et la méthode proposée  
14 appliquées à la Cause tarifaire 2012. Le maintien de la méthode actuelle (colonnes 1 à 3)  
15 aurait résulté en des coûts d'équilibrage de 27,4 M\$ répartis à 14 % à l'espace et à 86 % à  
16 la pointe, donc presque entièrement des coûts de pointe. Ce qui n'est pas logique et  
17 démontre le besoin de modifier la méthode de fonctionnalisation entre le transport,  
18 l'équilibrage-espace et équilibrage-pointe.

19 Considérant la méthode proposée (colonnes 4 à 6), les coûts d'équilibrage s'élèvent à  
20 99,4 M\$, un niveau historiquement observé, tout comme la répartition entre l'espace et la  
21 pointe qui devient 76 % / 24 % respectivement. Le ratio plus élevé à l'espace que celui

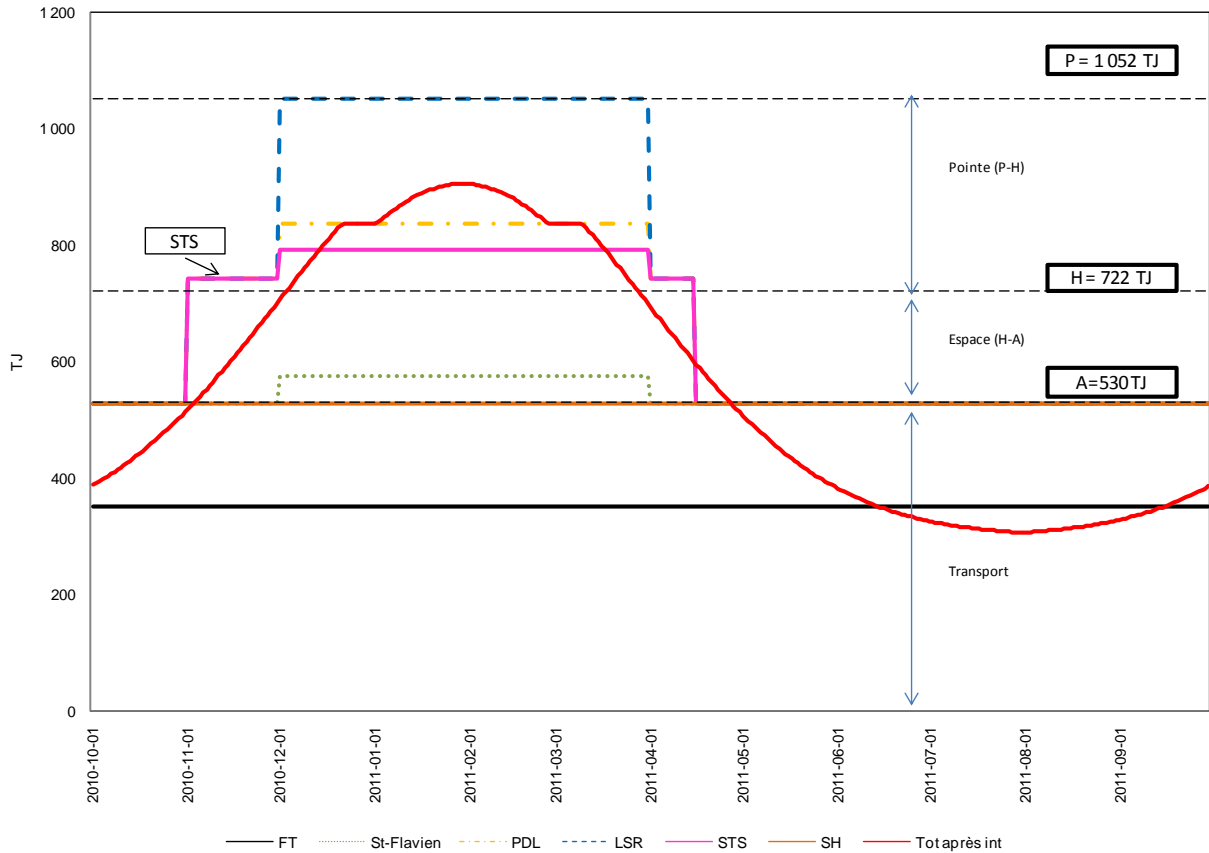
1 historiquement observé découle directement des modifications proposées à la méthode de  
2 fonctionnalisation des coûts entre le service de transport et le service d'équilibrage.  
3 Premièrement, les achats à Dawn résultaient en un crédit attribué à l'espace alors que la  
4 nouvelle méthode résulte en un coût pour 2012 attribué à l'espace. Ensuite, la répartition  
5 des coûts reliés au transport STS et à l'entreposage à Dawn entre l'espace et la pointe qui  
6 étaient autour de 50 % / 50 % est passée à 75 % / 25 %, augmentant également en  
7 proportion les coûts d'espace.

8 À l'annexe 4, une variation des coûts totaux de 22,7 M\$ est observée à la ligne 27. Cette  
9 variation découle de la modification des coûts fonctionnalisés au service de fourniture et au  
10 service de gaz de compression qui, sous la méthode actuelle, seraient imputés à la clientèle  
11 qui utilise le service de fourniture du distributeur.

#### 12 **4.4. Fonctionnalisation entre pointe et espace**

13 Une fois les coûts fonctionnalisés à l'équilibrage, ceux-ci doivent être par la suite fonctionnalisés  
14 entre la pointe et l'espace. Le principe actuel est maintenu. Il consiste à déterminer pour chaque  
15 outil d'approvisionnement la portion de la capacité qui est utilisée pour répondre à l'espace  
16 (entre les paramètres A et H) ou à la pointe (au dessus du paramètre H), Le graphique suivant  
17 schématise le concept selon les approvisionnements de la Cause tarifaire 2012.

1 **Graphique 9**



2

3 Sommaire, considérant le cumulatif des différents outils, la capacité de transport STS est  
 4 celle qui croise la valeur du paramètre H, la moyenne quotidienne de l'hiver pour la demande  
 5 après interruption, les coûts seront donc scindés entre l'espace et la pointe. Les outils utilisés  
 6 avant le STS seront fonctionnalisés à l'espace et ceux utilisés après seront fonctionnalisés à la  
 7 pointe. Dans les faits, l'analyse est effectuée sur une base quotidienne considérant la  
 8 disponibilité des différents outils. Ceci a pour effet, certaines journées, de considérer la capacité  
 9 de retrait du site d'entreposage de Pointe-du-Lac à la portion espace. Le tableau ci-dessous  
 10 détaille la répartition des capacités entre l'espace et la pointe, telle qu'établie à la Cause  
 11 tarifaire 2012.

1 **Tableau 24**

Outils d'équilibrage	Répartition des capacités			Ratio	
	Espace	Pointe	Total	Espace	Pointe
	GJ	GJ	GJ	(%)	(%)
St-Flavien	4 502	0	4 502	100,0%	0,0%
SH-Dawn	0	0	0	0,0%	0,0%
SH-Parkway	0	0	0	0,0%	0,0%
STS	27 517	7 532	35 049	78,5%	21,5%
Cap retrait Union	20 456	7 532	27 988	73,1%	26,9%
Pointe du Lac	5 070	5 849	10 918	46,4%	53,6%
Usine LSR	0	26 313	26 313	0,0%	100,0%

2

3 Cette notion de fonctionnalisation entre l'espace et la pointe servira de base aux réflexions pour  
4 l'allocation des coûts et la tarification des coûts entre les différentes catégories de client.

## 5 **5. ÉQUILIBRAGE**

6 À la section précédente, les principes de fonctionnalisation entre les services de transport et  
7 d'équilibrage ainsi qu'entre l'espace et la pointe ont été présentés. La présente section a pour  
8 objectif d'examiner l'aspect tarifaire du service d'équilibrage et plus spécifiquement les principes  
9 d'établissement du tarif pour la clientèle interruptible.

10 Afin de répondre à la demande de la Régie, il apparaît essentiel à Gaz Métro de présenter,  
11 dans un premier temps, l'historique et les principes de l'allocation des coûts ainsi que de la  
12 tarification du service d'équilibrage. Gaz Métro présentera ensuite ses conclusions à la suite  
13 des travaux en groupe de travail et à ses propres réflexions et, finalement, sa proposition dans  
14 le présent dossier.

### 15 **5.1. Historique et principes d'établissement du tarif d'équilibrage**

16 La formule de calcul du prix d'équilibrage, telle qu'on la connaît aujourd'hui, origine du  
17 dégroupement des tarifs (R-3443-2000) qui, pour sa part, résultait de la méthode d'allocation  
18 des coûts de transport et d'équilibrage proposée par Mme Sharon L. Chown pour  
19 Approvisionnements-Montréal, Santé et Services sociaux (AMSSS) en date du 30 avril 1997,  
20 dans le cadre du dossier R-3323-95 et ajustée par la Régie dans la décision D-97-47. Cette  
21 formule résulte également de certaines modifications apportées au cours des années,  
22 notamment en ce qui a trait à la reconnaissance des clients interruptibles.

1 La présente section présente les faits marquants de l'historique de la formule du calcul du prix  
2 d'équilibrage et du fait même les principes de son établissement. Afin de bien comprendre la  
3 tarification du service d'équilibrage, il est important de bien comprendre la méthode d'allocation  
4 des coûts.

#### 5 **5.1.1. Allocation des coûts de transport et d'entreposage (R-3323-95)**

6 Dans le dossier R-3323-95, il avait été démontré que l'allocation des coûts de transport et  
7 d'entreposage selon la méthode CAU (capacité attribuée et utilisée) ne répondait plus à  
8 l'objectif premier de toute allocation des coûts, à savoir la causalité des coûts et engendrait  
9 ainsi des résultats inadéquats. Pour pallier cette situation et en prévision des services  
10 dégroupés en étude dans le dossier R-3313-94, diverses méthodes d'allocation des coûts  
11 de transport et d'entreposage ont été proposées par Gaz Métro et par les experts  
12 d'intervenants au dossier. Les méthodes d'allocation des coûts proposées devaient  
13 respecter les principes de base reconnus par la Régie de l'énergie dans sa décision G-429,  
14 à savoir :

- 15 • La relation causale la plus directe possible entre les coûts et les clients qui les ont  
16 engendrés ;
- 17 • L'absence de service gratuit ;
- 18 • Un partage juste et équitable des économies et des déséconomies.

19 Gaz Métro reprend essentiellement dans les paragraphes suivants la proposition de Mme  
20 Chown, soit la méthode finalement approuvée par la Régie, à la suite d'un bref aperçu de la  
21 proposition de Gaz Métro.

#### 22 Proposition de Gaz Métro

23 L'approche alors présentée par Gaz Métro était celle de la théorie des ensembles qui visait  
24 à établir :

- 25 • Les coûts optimaux de desservir individuellement (« stand alone costs ») chaque  
26 groupe de clients (petit et moyen débits, grand débit et interruptibles);
- 27 • Les coûts optimaux de desservir les groupes de clients regroupés deux par deux ;
- 28 • Les coûts de desservir ensemble les groupes de clients.



1 Cette approche préconisait un partage à part égale des économies et des déséconomies  
2 entre les clients en service continu et les clients en service interruptible.

3 Dans la décision D-97-47, la Régie n'a pas retenu cette approche pour deux raisons  
4 principales :

- 5 • L'approche est difficile d'application; il est en effet complexe d'évaluer le coût optimal  
6 d'approvisionnement de chacun des groupes séparément sans aucune interaction  
7 avec les autres groupes. Ceci est particulièrement le cas pour la clientèle interruptible  
8 car celle-ci est normalement desservie à partir de la capacité laissée disponible par  
9 les autres catégories de clients en dehors des périodes de pointe.
- 10 • Le partage des économies et des déséconomies est arbitraire et sous-estime la  
11 contribution des clients en service interruptible.

#### 12 Proposition de Mme Chown

13 Selon l'étude de Mme Chown du 30 avril 1997, les clients interruptibles doivent se faire  
14 allouer des coûts qui sont fonction de la demande par rapport aux conduites de transport et  
15 de distribution. Ainsi, la méthode d'allocation des coûts de transport proposée allouait aux  
16 clients continus et interruptibles un coût unitaire équivalant au coût de transport ferme à  
17 100 % de C.U. Ce mode d'allocation a été retenue par la Régie puisque compatible avec les  
18 principes retenus.

19 En ce qui concerne les coûts d'entreposage, la méthode proposée par Mme. Chown tenait  
20 compte des profils de consommation individuels des clients et répartissait les coûts selon  
21 deux facteurs d'allocation :

- 22 • Le « facteur espace » défini par l'écart entre la consommation hivernale moyenne et  
23 la consommation quotidienne moyenne ;
- 24 • Le « facteur pointe » défini par l'écart entre la consommation de pointe et la  
25 consommation quotidienne moyenne.

26 Cette méthode d'allocation reconnaissait l'utilisation par les clients interruptibles des  
27 services d'entreposage saisonniers et leur allouait un coût pour les unités utilisées. Selon  
28 Mme Chown, le principal avantage résultant de l'existence de la clientèle interruptible était la  
29 possibilité de contracter moins de capacité d'équilibrage que ce qui aurait été nécessaire

1 pour servir les clients en service continu. La méthode proposée comportait ainsi des  
2 modalités de calcul d'un crédit à l'interruptible basé sur le coût évité par le distributeur  
3 résultant de la desserte des clients en service continu à même les capacités libérées par les  
4 interruptions. Le crédit allouait les avantages résultant de l'existence des clients  
5 interruptibles directement vers ces clients.

6 Gaz Métro avait contesté l'allocation du crédit totalement aux clients interruptibles en  
7 invoquant que les continus devraient également bénéficier de la complémentarité des profils  
8 de consommation. La méthode de Mme Chown sous-estimait le coût alloué au client  
9 interruptible en lui accordant un crédit basé sur la valeur du service plutôt que sur le coût  
10 réel du service. Selon Gaz Métro, un tel résultat pouvait être envisagé à l'étape des tarifs  
11 mais non à l'étape des coûts.

#### 12 L'opinion de la Régie

13 Par sa décision D-97-47, la Régie a approuvé la méthode de Mme Chown comme nouvelle  
14 méthode d'allocation des coûts de transport et d'entreposage, celle-ci étant la méthode qui  
15 rencontrait le mieux la majorité des critères retenus pour l'évaluation des différentes  
16 méthodes. Selon la Régie, cette méthode présentait plusieurs avantages :

- 17 • L'allocation la plus directe possible des coûts aux clients qui les ont engendrés;
- 18 • L'absence de service gratuit;
- 19 • La prise en compte des profils de consommations et du nombre de jours  
20 d'interruption pour les clients en service interruptible;
- 21 • La simplicité d'application;
- 22 • La méthode permettra plus facilement de quantifier les différents services éclatés  
23 sous étude au dossier R-3313-94.

24 Cependant, constatant un dédoublement de la pointe, la Régie a révisé la méthodologie de  
25 Mme Chown en :

- 26 • Retranchant les coûts excédentaires de capacité disponible de l'allocation des coûts  
27 de l'espace;

- 1           • Calculant un crédit basé sur le coût moyen des différents outils d'entreposage  
2           détenus par le distributeur ou accessibles à ce dernier en vertu de son pouvoir  
3           d'interruption. Selon la Régie le crédit ainsi calculé représentait un estimé raisonnable  
4           des coûts qui sont effectivement évités par le distributeur pour la desserte de  
5           l'ensemble des clients.

6           La Régie était d'avis que les modifications qu'elle apportait à la méthode proposée par Mme  
7           Chown reconnaissaient les effets de la diversité de la clientèle tout en reconnaissant  
8           également la contribution spécifique des clients interruptibles à l'optimisation de l'ensemble  
9           des outils de transport et d'entreposage du distributeur.

#### 10           **5.1.2. Cause tarifaire 2000 - Redéfinition du facteur pointe (R-3426-99)**

11           Lors du dossier R-3425-99, Gaz Métro proposait la reclassification de certains coûts ainsi  
12           que la redéfinition du facteur pointe proposé par Mme Chown (P-A) et modifié par la Régie  
13           dans sa décision D-97-47. Plutôt que de retrancher la « pointe » déjà incluse dans  
14           l' « espace », Gaz Métro proposait de retrancher l' « espace » inclus dans « la pointe ». Le  
15           facteur « pointe » proposé représentait l'écart entre la consommation de la journée de  
16           pointe et la consommation journalière moyenne de l'hiver (P-H). Pour les clients  
17           interruptibles, la journée de pointe a été définie comme étant égale à zéro, le facteur  
18           « pointe » (P-H) serait toujours négatif et le facteur « espace » (H-A) serait généralement  
19           négatif. Dans sa décision D-2000-34, la Régie a approuvé cette proposition.

20           Dans le même dossier, pour la tarification aux services interruptibles régulier et amélioré,  
21           Gaz Métro proposait le partage des coûts d'équilibrage négatifs calculés entre les clients  
22           continus et les clients interruptibles également (50 % - 50 %) afin d'établir la relation de prix  
23           du service interruptible amélioré. Le partage du crédit avait uniquement servi à positionner  
24           les coûts des deux services interruptibles l'un par rapport à l'autre afin d'appliquer le même  
25           positionnement au niveau des prix.

26           Dans sa décision D-2000-34, la Régie a approuvé la proposition du distributeur sur une  
27           base temporaire jusqu'au 30 septembre 2000 en attente de l'établissement du tarif  
28           d'équilibrage dégroupé en cours au sein du groupe de travail sur le dégroupement des  
29           services et tarifs.

1       **5.1.3. Définition du tarif d'équilibrage au dégroupement (R-3443-2000)**

2       Basé sur la structure de coûts, le tarif d'équilibrage a consisté en un prix unitaire relié à la  
3       « pointe » et un prix unitaire relié à l'« espace ». Les facteurs définissant la pointe et  
4       l'espace étaient tels que définis lors du dossier R-3323-95 après la redéfinition du facteur  
5       pointe tel qu'approuvé dans la décision D-2000-34.

6       Le tarif d'équilibrage proposé tenait compte du profil et des caractéristiques de  
7       consommation propres à chaque client. Les paramètres A (moyenne annuelle), H (moyenne  
8       d'hiver) et P (journée de pointe) provenaient directement des profils annuels de  
9       consommation des clients et permettaient de mesurer et de facturer, à chaque client, les  
10      coûts occasionnés par l'utilisation du service d'équilibrage. Les clients étaient facturés  
11      mensuellement sur une base de consommation mobile de 12 mois, soit un prix réévalué à  
12      chaque mois.

13      La structure proposée permettait de transmettre le bon signal de prix aux clients. En effet, le  
14      tarif reflétait bien les coûts des divers profils de consommation :

- 15           • Lorsque la consommation d'un client est stable, il n'y a pas de coûts d'équilibrage et  
16           le prix du tarif d'équilibrage est donc nul.
- 17           • Les clients à profil chauffage se voient attribuer des coûts d'équilibrage et le prix du  
18           tarif d'équilibrage est supérieur à zéro.
- 19           • La détermination des paramètres et la formule d'équilibrage permet de reconnaître  
20           que les clients saisonniers et interruptibles se voient octroyer un crédit, reconnaissant  
21           ainsi le profil dit inverse de leur consommation.

22      Dans sa décision D-2001-78, la Régie a approuvé la structure proposée pour le tarif  
23      d'équilibrage.

24      **5.1.4. Cause tarifaire 2005 (R-3529-2004)**

25      Gaz Métro proposait, dans le cadre de la cause tarifaire 2005, plusieurs modifications au  
26      service d'équilibrage. Celles-ci découlaient des conclusions retenues dans le cadre de la  
27      tenue des travaux du groupe de travail mis en place pour la révision du tarif interruptible  
28      ainsi que des suivis requis par la Régie concernant la fonctionnalisation entre la pointe et  
29      l'espace des coûts de l'entreposage chez Union Gas et la réévaluation de la prémisses de la  
30      pointe à zéro pour les clients interruptibles du volet 1B (Décision D-2003-180).

1 La première modification portait sur la fonctionnalisation des coûts d'équilibrage entre la  
2 pointe et l'espace. Tant dans la méthode d'allocation des coûts d'équilibrage qu'au niveau  
3 du tarif d'équilibrage, la quantification de l'équilibrage utilisé par les clients est faite à l'aide  
4 des facteurs « pointe » (P-H) et « espace » (H-A). La comparaison des outils d'équilibrage  
5 selon ces facteurs permet d'identifier les outils qui sont utilisés pour répondre à la demande  
6 d'espace et ceux utilisés pour répondre à la demande de pointe des clients. Gaz Métro  
7 proposait d'utiliser cette comparaison afin de fonctionnaliser les outils entre la pointe et  
8 l'espace en remplacement de la fonctionnalisation telle que définie lors de la cause  
9 R-3323-95 où seuls les outils utilisés quelques jours dans l'hiver (l'Usine LSR (GNL) et l'outil  
10 d'entreposage souterrain d'Intragaz à Pointe-du-Lac) avaient été définis comme des outils  
11 de pointe.

12 La seconde proposition était de modifier la définition de la pointe pour les clients  
13 interruptibles. Autant dans l'allocation des coûts d'équilibrage que pour la détermination du  
14 prix facturé au client, la consommation de pointe des clients interruptibles était considérée  
15 comme étant nulle. Les clients du volet A mettaient en disponibilité, via le nombre maximum  
16 de jours d'interruption de leurs paliers respectifs, un nombre de jours plus élevé que le  
17 nombre de jours où les outils de pointe étaient effectivement utilisés. Pour les clients du  
18 volet B, le nombre de jours maximum d'interruption est inférieur au nombre de jours de  
19 pointe. Le service dont ils bénéficiaient se rapprochait de celui offert aux clients continus.  
20 Gaz Métro proposait alors d'ajuster le paramètre P afin de reconnaître la relation entre le  
21 nombre de jours maximum d'interruption du palier et le nombre de jours où les outils de  
22 pointe sont effectivement utilisés. Le facteur pointe a été modifié comme suit :

$$23 \quad P_{\text{mod}} = P \times \text{maximum} \left[ \frac{(70 - \# \text{ jours maximum d'interruption})}{70} ; 0 \right]$$

24

25 Cette modification a permis de respecter le principe d'absence de service gratuit et de  
26 capter plus précisément la différence de service entre les clients du volet 1A et du volet 1B.  
27 La valeur du « 70 » correspond au nombre de jours où la demande totale après interruption  
28 excède la valeur moyenne de l'hiver.

29 La troisième proposition était d'établir le prix d'équilibrage en début d'année, basé sur les  
30 consommations de l'année précédente corrigées pour refléter le nombre maximum de jours

1 d'interruption. Cette proposition permettait d'éliminer les irritants liés à l'application du tarif,  
2 tels que l'impact de la variation du nombre de jours d'interruption entre le réel et la prévision  
3 annoncée à l'automne, la complexité du tarif et sa variabilité due au principe du « 12 mois  
4 mobile ». Elle permettait également de reconnaître une disponibilité de nombre de jours  
5 d'interruption égal au nombre maximum de jours d'interruption des paliers. Bien que ce  
6 nombre maximum de jours soit rarement atteint, son utilisation permettait de reconnaître la  
7 garantie de service plus ou moins grande offerte au client. En effet, les clients interruptibles  
8 demeuraient disponibles à être interrompus un nombre de jours équivalent au maximum  
9 prévu au texte des *Conditions de service et Tarif*.

10 Les paramètres A et H ont été modifiés comme suit :

$$11 \quad A_{\text{mod}} = A \times \frac{(\text{\# jours des 12 derniers mois} - \text{\# jours maximum d'interruption})}{(\text{\# jours des 12 derniers mois} - \text{\# jours réel d'interruption des 12 derniers mois})}$$

$$13 \quad H_{\text{mod}} = H \times \frac{(\text{\# jours de l'hiver} - \text{\# jours maximum d'interruption})}{(\text{\# jours de l'hiver} - \text{\# jours réel d'interruption des 12 derniers mois})}$$

15 Cette proposition présentait les avantages suivants :

- 16 • maintien du principe d'utilisateur payeur chez les clients;
- 17 • simplification du tarif étant donné la détermination en début d'année du taux plutôt  
18 que l'application d'un « 12 mois mobile »;
- 19 • stabilité du taux durant l'année, le prix étant fixé pour 12 mois;
- 20 • prévisibilité des coûts pour le client pour l'année.

21 La Régie a approuvé les modifications proposées dans sa décision D-2004-196 et depuis  
22 cette décision, la structure du tarif d'équilibrage est demeurée inchangée.

#### 23 **5.1.5. Cause tarifaire 2006 (R-3559-2005)**

24 Gaz Métro proposait, dans le cadre de la cause tarifaire 2006, des modifications à  
25 l'allocation des coûts d'équilibrage en lien avec les modifications apportées dans le dossier  
26 précédent au niveau du tarif d'équilibrage.

1 En premier lieu, Gaz Métro proposait l'introduction d'une pointe (historiquement nulle) pour  
2 les clients interruptibles. Cette pointe est ajustée selon la moyenne arithmétique du nombre  
3 de jours réel et du nombre de jours maximum d'interruptions. La correction proposée tenait  
4 compte des éléments suivants :

- 5 • Les clients interruptibles pouvaient profiter du service d'équilibrage uniquement  
6 lorsque celui-ci était disponible. Ils profitaient ainsi, d'une certaine manière, d'un sous-  
7 produit du service offert.
- 8 • Idéalement, la correction devrait allouer les mêmes coûts aux clients interruptibles  
9 qu'aux clients en service continu pour le service garanti (produit principal) et des  
10 coûts moindres mais positifs pour le service non garanti (sous-produit). La nature  
11 différente des services offerts rendait difficile la quantification précise de l'influence de  
12 celle-ci sur les coûts.
- 13 • Une correction de l'allocation des coûts tenant compte du nombre maximum de jours  
14 d'interruption fixerait, éventuellement, à zéro les revenus que pourraient  
15 potentiellement générer la « vente » du service d'équilibrage offert aux clients  
16 interruptibles en période de pointe (si les prix égalent les coûts), ce qui allait à  
17 l'encontre du principe d'absence de service gratuit.
- 18 • Une correction de l'allocation des coûts tenant compte uniquement des jours réels  
19 d'interruption n'attribuerait pas les économies d'outils réalisés grâce à la présence  
20 des clients interruptibles.
- 21 • Les interactions complexes caractérisant les stratégies d'approvisionnements de  
22 pointe et leurs coûts rendaient difficile, ou même impossible, l'évaluation précise de  
23 l'impact exact des différents services offerts (évaluation du coût évité de la clientèle  
24 interruptible).

25 Cette correction était en accord avec les principes évoqués dans la décision G-429 et était  
26 soutenue par les principes plus généraux d'allocation aux bénéficiaires du service et de  
27 traitement des sous-produits<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> R-3559-2005, SCGM-12, document 11, pages 9 et 10 (Leonard Saul Goodman, The Process of Ratemaking, Public Utilities Reports, Inc., 1998)

1 La seconde proposition de Gaz Métro était d'utiliser la pointe budgétée pour tous les tarifs  
2 en remplacement de la demande quotidienne maximale théorique prévue pour une journée  
3 d'hiver à 44 degrés-jours. Cette modification permettait d'uniformiser la méthode employée  
4 pour tous les tarifs et d'autre part d'utiliser la véritable pointe de chaque client telle  
5 qu'utilisée au niveau tarifaire pour s'approcher au maximum des coûts réels entraînés par  
6 les clients.

7 La troisième proposition de Gaz Métro était de corriger les paramètres A et H en tenant  
8 compte de la moyenne entre les nombres réel et maximum de jours d'interruption. Ces  
9 corrections étaient appuyées par l'importance de garder une approche cohérente dans les  
10 corrections apportées aux trois paramètres puisque l'allocation des coûts d'équilibrage est  
11 faite à partir des facteurs pointe (P-H) et espace (H-A).

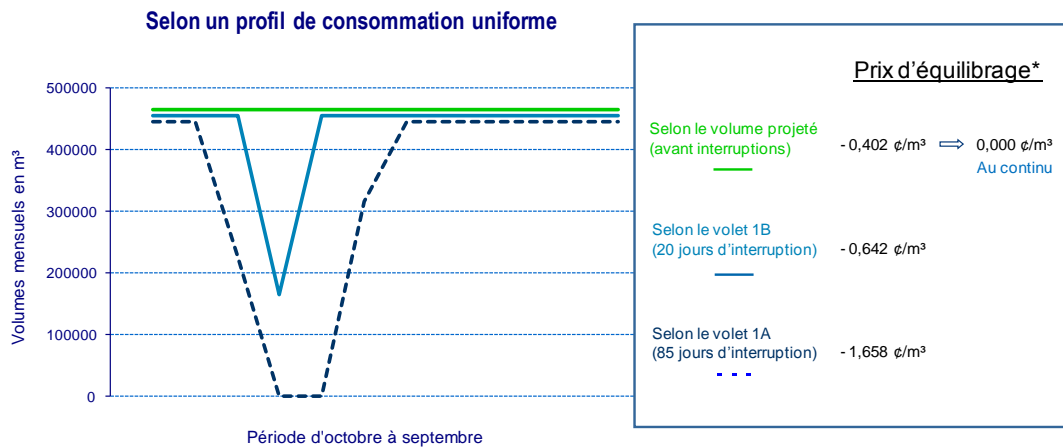
12 Dans sa décision D-2005-171, la Régie acceptait les modifications proposées.

#### 13 **5.1.6. Conclusions sur les principes à reconnaître**

14 L'étude d'allocation des coûts ainsi que la structure tarifaire actuelle du service d'équilibrage  
15 permettent toutes les deux de reconnaître les principes évoqués dans la présente preuve.  
16 Le tarif d'équilibrage permet de transmettre le bon signal de prix puisqu'il reflète bien les  
17 coûts de divers profils de consommation. En effet, le prix d'équilibrage est nul lorsque la  
18 consommation d'un client est stable, plus grand que zéro pour un client ayant un profil de  
19 type chauffage et est négatif pour un client de type saisonnier. Pour les clients interruptibles,  
20 le prix d'équilibrage peut-être soit négatif ou positif mais toujours inférieur au prix  
21 d'équilibrage d'un client continu ayant le même profil. Les graphiques 10 et 11 comparent  
22 les prix d'équilibrage calculés aux services continu, interruptible volet A et interruptible  
23 volet B selon un profil de consommation uniforme ou chauffage.



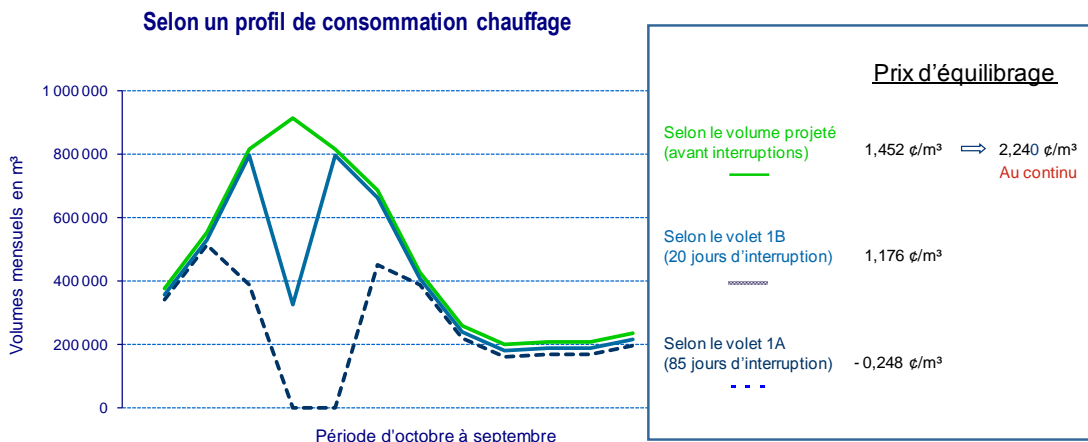
1 **Graphique 10**



\*: Prix selon tarif 2004

2

3 **Graphique 11**



\*: Prix selon tarif 2004

4

5 Basé principalement sur la méthode d'allocation des coûts d'équilibrage, le tarif  
6 d'équilibrage conçu au dégroupement des tarifs reconnaissait les principes suivants :

- 7
- Principe d'absence du service gratuit;
  - 8
  - Principe de causalité des coûts;
  - 9
  - Principe de la complémentarité dans l'allocation des coûts et donc, de partage juste  
10 et équitable des économies et des déséconomies.

1 Au cours des années subséquentes, les modifications apportées au tarif d'équilibrage ont  
2 permis, d'une part, d'améliorer la reconnaissance des principes cités ci-dessus, et d'autre  
3 part, de prendre en compte certaines considérations d'ordre tarifaire.

- 4 • Principe d'absence de service gratuit : une pointe non nulle a été affectée aux clients  
5 dont le nombre maximum de jours d'interruption est inférieur au nombre de jours de  
6 pointe (P modifié).
- 7 • Reconnaissance de la complémentarité des clientèles en tarification : la modification  
8 des paramètres A, H et P permet d'octroyer des crédits aux clients interruptibles  
9 reconnaissant leur contribution à la flexibilité d'approvisionnement et à l'optimisation  
10 des coûts globaux.
- 11 • Simplification et prévisibilité du tarif : la modification des paramètres A et H de la  
12 clientèle interruptible rend possible l'établissement d'un prix d'équilibrage annuel et  
13 permet ainsi sa simplification et sa prévisibilité (moins volatil). Cette modification a eu  
14 le même effet pour la clientèle aux services continus.
- 15 • Garantie de service :
  - 16 – En plus de capter le service utilisé par le client, la pointe modifiée permet de  
17 reconnaître la garantie de service plus ou moins grande qui est offerte aux  
18 clients interruptibles (volets A et B).
  - 19 – En plus de permettre l'établissement d'un prix d'équilibrage annuel, la  
20 modification des paramètres A et H selon les nombres réels et maximum de  
21 jours d'interruption permet de reconnaître la disponibilité d'interruption offerte  
22 par les clients interruptibles.

23 Suite à cet aperçu historique et à l'exposé des principes d'établissement du tarif  
24 d'équilibrage, Gaz Métro présente à la prochaine section ses réflexions au sujet du service  
25 d'équilibrage pour la clientèle interruptible.

## 26 **5.2. Réflexions et suivis**

27 La reconnaissance de la complémentarité des clientèles continue et interruptible a été  
28 longuement discutée en 1985 lors de la cause générique sur les principes d'allocation des coûts

1 ayant mené à l'ordonnance (décision) G-429, lors du dossier générique sur l'allocation des  
2 coûts (R-3323-95) ayant mené à la décision D-97-47 et dans le cadre de la tenue des travaux  
3 du groupe de travail mis en place pour la révision du tarif interruptible (CT-2005, R-3529-2004)  
4 ayant mené à la décision D-2004-196.

5 Dans sa décision D-97-47, la Régie écrivait, à la page 19 :

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

10 Encore aujourd'hui, le groupe de travail avait le mandat de tenter de préciser ou du moins  
11 réfléchir sur le niveau de reconnaissance de la valeur des clients interruptibles dans  
12 l'établissement du tarif d'équilibrage.

13 La présente section présente les réflexions sur la valeur qui doit être accordée aux jours  
14 d'interruption mis en disponibilité par les clients interruptibles ainsi que les conclusions tirées à  
15 la suite des analyses présentées au groupe de travail.

#### 16 **5.2.1. Réflexion sur le nombre de jours d'interruption à reconnaître au tarif** 17 **d'équilibrage**

18 Lors du dossier tarifaire 2011 (R-3720-2010), l'impact d'une réduction du nombre maximum  
19 de jours d'interruption prévu au texte des *Conditions de services et Tarif* sur les prix  
20 d'équilibrage de chaque catégorie tarifaire a été présenté en réponse à des demandes de  
21 renseignements<sup>2</sup>. Les résultats de ces simulations montrent, sans surprise, que toutes les  
22 catégories tarifaires en service continu voient leur tarif d'équilibrage augmenter lorsque le  
23 nombre de jours d'interruption utilisé dans le calcul du prix d'équilibrage de la clientèle  
24 interruptible augmente. En effet, le prix d'équilibrage est établi de façon à partager la totalité  
25 des coûts d'équilibrage entre les classes tarifaires, selon la relation de leur profil, les uns par  
26 rapport aux autres. Pour la clientèle interruptible, les paramètres A, H et P sont ajustés à la  
27 baisse pour reconnaître qu'ils sont interrompus et rendent disponible un nombre maximum  
28 de jours d'interruption. Ce qui a pour effet de réduire leur quote-part des coûts et de majorer  
29 celle de la clientèle continue.

---

<sup>2</sup> Gaz Métro-4, Document 15.6, pages 4 à 13

1 Le nombre de jours d'interruption pour une année normale prévu au dossier tarifaire est  
2 inférieur au nombre maximum de jours indiqué au texte des *Conditions de services et Tarif*.  
3 La section 3 de ce document explique les bases d'évaluation de chacun de ces nombres et  
4 les raisons de cette différence. L'utilisation du nombre maximum de jours d'interruption dans  
5 l'établissement des prix du service d'équilibrage est sans aucun doute l'élément  
6 déclencheur de la remise en question des principes d'établissement du tarif d'équilibrage  
7 pour la clientèle interruptible.

8 À la suite des discussions en groupe de travail, il appert que la complémentarité des  
9 différentes clientèles est toujours reconnue et que l'octroi d'un crédit à la clientèle  
10 interruptible semble encore acceptable. Il appert, cependant, que le niveau de ce crédit est  
11 jugé trop élevé par certaines parties présentes en rencontre du groupe de travail. La  
12 question à laquelle Gaz Métro doit répondre est : le principe de partage des économies et  
13 des déséconomies est-il encore juste et raisonnable dans le tarif actuel d'équilibrage?

14 Avant d'être en mesure de porter un jugement sur la valeur ajoutée d'avoir un service  
15 interruptible ainsi que sur le partage des économies et déséconomies, Gaz Métro a tenté  
16 d'évaluer les coûts évités résultants de la présence des clients interruptibles. Gaz Métro a  
17 présenté au groupe de travail divers scénarios d'approvisionnement de la clientèle totale, de  
18 la clientèle continue seule et de la clientèle totale en considérant la clientèle interruptible en  
19 service continu afin d'évaluer les coûts évités résultants de la présence de la clientèle  
20 interruptible.

21 Si les principes de cette méthodologie sont jugés pertinents comme indicateur de la valeur  
22 ajoutée d'offrir un service interruptible, la quantification des économies et déséconomies est  
23 dépendante des hypothèses utilisées. En effet :

- 24 • À moins d'hypothèses, il n'est pas possible d'évaluer le coût de desservir les clients  
25 interruptibles seuls ou les différents scénarios mentionnés précédemment;
- 26 • Les résultats sont influencés par le choix et l'optimisation des outils  
27 d'approvisionnement gazier disponibles. Les outils de transport ou d'équilibrage  
28 utilisés pour desservir les clients sont différents selon le scénario analysé et les choix  
29 faits à cette étape sont déterminants dans le résultat final. Par exemple, contracter du

1 transport FTLH pour desservir la clientèle interruptible en continue sera plus coûteux  
2 que contracter du transport FTSH.

3 Cet état de fait a déjà été souligné par la Régie, lors de la cause générique sur l'allocation  
4 des coûts de transport et d'entreposage. La Régie écrivait à la page 20 de la décision  
5 D-97-47 :

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

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

20 À la suite des analyses réalisées, il est évident que la clientèle continue bénéficie d'une  
21 baisse des coûts unitaires moyens d'approvisionnement avec la présence de la clientèle  
22 interruptible. Cependant, Gaz Métro juge que l'analyse quant à la détermination du niveau  
23 du crédit à octroyer à la clientèle interruptible est non concluante pour l'instant et qu'il serait  
24 prématuré de proposer une modification à l'établissement du tarif d'équilibrage à ce stade-  
25 ci. Gaz Métro juge essentiel de débiter par la révision de la reconnaissance de la clientèle  
26 interruptible dans l'allocation des coûts avant de proposer une modification au tarif  
27 d'équilibrage. C'est ce que Gaz Métro a entrepris et les premiers résultats de ces réflexions  
28 sont présentés ci-dessous.

### 29 **5.2.2. Fonctionnalisation des coûts d'équilibrage espace et pointe entre les** 30 **catégories de clients**

31 Gaz Métro a présenté au groupe de travail une nouvelle méthode pour fonctionnaliser les  
32 coûts d'équilibrage entre l'espace et la pointe qui introduirait une distinction additionnelle  
33 quant aux catégories de clients. Cette nouvelle façon de fonctionnaliser les coûts entre la  
34 pointe et l'espace serait à la base similaire à celle décrite à la section 4.4 du présent  
35 document à la différence que les capacités identifiées en outil de pointe ou d'espace

1 seraient par la suite attribuées entre les catégories de clients - continue, interruptible volet A  
2 ou interruptible volet B - au prorata de la demande quotidienne projetée. Cette méthode est  
3 établie selon le principe que l'ensemble des outils d'équilibrage disponibles pour une  
4 journée donnée servent à répondre à la demande totale de cette même journée, et que les  
5 coûts de ces outils sont attribués aux trois catégories de clients selon la proportion de leur  
6 demande propre par rapport à la demande totale cette même journée.

7 Par exemple, la clientèle interruptible ne se verrait pas attribuer de coûts liés aux outils  
8 d'équilibrage lors des journées où elle serait totalement interrompue. Si l'interruption est  
9 partielle, les sous-tarifs qui seraient desservis, se verraient alors attribuer une partie des  
10 coûts.

11 La « demande totale » utilisée selon cette méthode serait la demande totale après  
12 interruption, comme c'est le cas avec la méthode actuelle. Le niveau d'interruption à  
13 appliquer dans l'analyse pourrait ainsi reconnaître le niveau d'interruption potentiel; les  
14 bases possibles étant : le nombre prévu à l'année normale, le nombre prévu sous l'hiver  
15 extrême et le nombre maximum indiqué aux *Conditions de service et Tarifs*.

16 Par exemple, afin de reconnaître le potentiel maximal d'interruption applicable à la clientèle  
17 interruptible dans l'établissement des tarifs d'équilibrage, le nombre maximal de jours  
18 d'interruption serait utilisé. Ceci aurait pour effet de réduire la demande hivernale de la  
19 clientèle interruptible et, en conséquence, la proportion des outils d'équilibrage qui leurs  
20 serait attribuée.

21 Cette nouvelle méthode permettrait de mieux allouer les coûts pointe et espace entre les  
22 clients continus, interruptibles volet A et interruptibles volet B. Toutefois, Gaz Métro juge  
23 que les réflexions et les travaux doivent être poursuivis puisque l'étape subséquente  
24 d'évaluation du coût évité et, ainsi, du crédit à allouer aux clients interruptibles, n'a pas été  
25 complétée. Une fois cette nouvelle méthode d'allocation des coûts mise en place,  
26 Gaz Métro réviserait le tarif d'équilibrage. Les modifications au tarif d'équilibrage seraient  
27 basées sur la nouvelle méthode d'allocation des coûts et devraient également prendre en  
28 compte d'autres considérations tarifaires telles que la simplicité, l'équité et la stabilité.

1       **5.2.3. Effets de la modification de la fonctionnalisation des coûts entre le transport et**  
2       **l'équilibrage**

3       Comme il a été présenté à la section 4.2 de la présente preuve, Gaz Métro propose cette  
4       année une nouvelle fonctionnalisation des coûts entre les services de transport et  
5       d'équilibrage ainsi qu'à la fonctionnalisation des coûts reliés aux achats de gaz naturel à  
6       Dawn. En attribuant les coûts adéquatement à chaque service, la modification à la  
7       fonctionnalisation des coûts a pour effet d'augmenter considérablement les coûts  
8       d'équilibrage, comparativement aux coûts 2011 et d'en modifier les proportions « pointe » et  
9       « espace », 26 % / 74 %<sup>3</sup> respectivement versus 56 % / 44 % en 2011<sup>4</sup>.

10       Présentement, le prix d'équilibrage minimum est établi en divisant le prix espace par le  
11       nombre de jours de l'année. Les résultats de la nouvelle méthode de fonctionnalisation  
12       occasionnent un effet à la baisse du prix minimum. En effet, en raison de la hausse  
13       significative des coûts reliés à l'espace, le prix minimum calculé au dossier tarifaire 2012  
14       serait de -5,232 ¢/m<sup>3</sup><sup>5</sup>. Ce prix est le plus bas prix minimum calculé depuis l'instauration de  
15       celui-ci au 1<sup>er</sup> octobre 2005 et est largement inférieur au prix minimum de -1,561 ¢/m<sup>3</sup><sup>6</sup> établi  
16       au dossier tarifaire 2011.

17       Tel que présenté au Tableau 25, le prix minimum établi à -5,232 ¢/m<sup>3</sup> aurait pour effet  
18       d'augmenter considérablement les crédits octroyés aux clients de profils inverses et plus  
19       particulièrement ceux octroyés aux clients interruptibles au volet A.

20       **Tableau 25**

Prix minimum ¢/m <sup>3</sup>	Revenus d'équilibrage 10 <sup>3</sup> \$					
	D <sub>1</sub>	D <sub>3</sub>	D <sub>4</sub>	D <sub>5</sub> volet A	D <sub>5</sub> volet B	TOTAL
<b>-5,232</b>	110 132	2 161	8 094	-15 818	2 339	<b>106 909</b>
<b>-1,561</b>	103 175	2 021	7 558	-8 052	2 213	<b>106 915</b>
<b>Variations</b>	6 957	140	536	-7 766	126	<b>-6</b>

22       Dans le contexte actuel de réflexion et de révision éventuelle de l'allocation des coûts et de  
23       la tarification du service équilibrage, l'effet à la hausse du crédit octroyé aux clients est jugé

---

<sup>3</sup> R-3752-2011, Gaz Métro-15, Document 6, Lignes 8 et 9

<sup>4</sup> R-3720-2010, Gaz Métro-13, Document 5, Lignes 8 et 9

<sup>5</sup> R-3752-2011, Gaz Métro-15, Document 6, ligne 18

<sup>6</sup> R-3720-2010, Gaz Métro-13, Document 5, ligne 18

1 non souhaitable par Gaz Métro. Les discussions menées en groupe de travail ont  
2 principalement portée sur le niveau, jugé élevé, de ce crédit. Dans la perspective d'une  
3 réévaluation à la baisse de ce crédit, le prix minimum dans le présent dossier de  
4 -5,232 ¢/m<sup>3</sup> aurait pour effet d'amplifier la préoccupation soulevée en groupe de travail et de  
5 créer de l'instabilité tarifaire non souhaité.

6 Par ailleurs, Gaz Métro se questionne sur le niveau des crédits du point de vue tarifaire. En  
7 premier lieu, étant donné que le prix d'équilibrage est établi de façon à partager la totalité  
8 des coûts d'équilibrage entre les classes tarifaires, l'octroi de forts crédits a un important  
9 impact à la hausse sur les prix d'équilibrage facturés aux clients continus. De plus, pour  
10 certains clients, le prix d'équilibrage créditeur peut totalement compenser le prix de  
11 distribution débiteur. Malgré le fait que chaque service est considéré distinctement d'un  
12 point de vue tarifaire, cette situation peut sembler globalement incohérente d'un point de  
13 vue facturation et envoie tout de même un signal « particulier » aux clients.

14 Gaz Métro considère que la notion tarifaire du crédit à l'équilibrage doit être approfondie.  
15 Gaz Métro poursuivra ses réflexions à ce niveau en parallèle aux réflexions sur la  
16 reconnaissance des clients interruptibles. Par contre, dès cette cause tarifaire, Gaz Métro  
17 propose une modification afin de limiter la problématique des prix d'équilibrage négatifs.

### 18 **5.3. Propositions**

19 Au présent dossier, Gaz Métro propose une nouvelle méthode de fonctionnalisation des coûts  
20 entre le transport et l'équilibrage. Concernant, l'examen des principes d'établissement du tarif  
21 d'équilibrage pour la clientèle interruptible, il apparaît selon les diverses analyses réalisées que  
22 la clientèle continue bénéficie d'une baisse des coûts d'approvisionnement avec la présence de  
23 la clientèle interruptible. Il serait alors pertinent qu'une certaine reconnaissance de l'avantage  
24 d'avoir une clientèle interruptible soit intégrée au tarif d'équilibrage. Toutefois, à la suite de ces  
25 analyses, il n'a pas été possible d'évaluer le crédit juste et raisonnable à octroyer aux clients  
26 interruptibles de façon à reconnaître la valeur des interruptions.

27 Des réflexions au niveau des méthodes d'allocation des coûts ont été entamées de façon à  
28 allouer plus précisément les coûts de pointe et d'espace par catégorie de clients continus,  
29 interruptibles volet A et interruptibles volet B. Cette piste semble prometteuse et requiert la



1 poursuite des travaux puisque la méthode de partage des crédits n'a pas encore été  
2 déterminée.

3 De plus, les liens avec le contexte multi pipeline, devront être considérés pour tenir compte des  
4 interrelations entre les services d'équilibrage et de transport. Notons à cet effet, que les  
5 réflexions sur le service d'équilibrage ne peuvent évidemment pas être réfléchies en vase clos  
6 et qu'inévitablement les réflexions devront être poursuivies en parallèle avec celles du service  
7 de transport. Gaz Métro poursuivra ces réflexions en groupe de travail à l'automne.

8 **Gaz Métro demande à la Régie de prendre acte du fait qu'aucune modification à la**  
9 **formule de calcul du prix d'équilibrage pour les clients interruptibles n'est proposée**  
10 **dans le présent dossier.**

11 Par ailleurs, le crédit octroyé aux clients interruptibles a été l'objet des discussions en groupe de  
12 travail et a été jugé trop élevé. L'établissement du tarif d'équilibrage à la présente cause tarifaire  
13 présente un prix minimum de -5,232 ¢/m<sup>3</sup>. Le niveau très bas de ce prix minimum a pour effet  
14 d'octroyer aux clients interruptibles du volet A des crédits encore plus élevés que ceux  
15 présentés en groupe de travail et amplifierait, par le fait même, la préoccupation de celui-ci à ce  
16 sujet.

17 De plus, la hausse du niveau des crédits va à contre sens des réflexions à venir pour  
18 l'évaluation à la baisse éventuelle des crédits en tarification du service d'équilibrage. L'effet à la  
19 hausse des crédits suivi vraisemblablement d'une baisse future causerait une grande volatilité  
20 du prix d'équilibrage et des effets non souhaités auprès de la clientèle de Gaz Métro.

21 Pour éviter l'accroissement des crédits octroyés et la volatilité du prix d'équilibrage, **Gaz Métro**  
22 **propose le maintien du prix d'équilibrage à -1,561 ¢/m<sup>3</sup> tel qu'établi dans le dossier**  
23 **R-3720-2010.**

## 24 **6. GAZ D'APPOINT CONCURRENCE**

25 Le service de gaz d'appoint concurrence (GAC) est offert aux clients qui consomment à une  
26 source d'énergie alternative que Gaz Métro souhaite déplacer au profit du gaz naturel. Le prix  
27 proposé aux clients est un prix groupé et négocié en fonction de l'offre de la concurrence. Les  
28 revenus générés par les ventes de GAC sont alors globaux.

1 Les services offerts par Gaz Métro étant dégroupés, un exercice de fonctionnalisation des  
2 revenus de GAC est requis pour des fins comptables. La méthode applicable consiste à  
3 déterminer les revenus de distribution en soustrayant du revenu global les revenus de transport  
4 et d'équilibrage.

5 Le client en gaz d'appoint concurrence doit obligatoirement utiliser le service de transport fourni  
6 ponctuellement par Gaz Métro. Ce service de transport peut, soit provenir de capacités  
7 excédentaires de transport détenus par Gaz Métro, soit provenir d'un achat de transport fait  
8 spécifiquement par Gaz Métro sur le marché secondaire. Le client se voit alors facturer le prix  
9 de transport fourni ponctuellement par le distributeur pour le desservir. Les revenus de transport  
10 sont déterminés en multipliant ce prix de transport par les volumes retirés.

11 Un service d'équilibrage est offert aux clients qui utilisent le service de GAC. Les revenus  
12 d'équilibrage devant être soustraits des revenus globaux sont établis en multipliant les volumes  
13 consommés par le prix d'équilibrage fourni ponctuellement par le distributeur. La question qui se  
14 pose ici est la suivante : quel est le prix du service d'équilibrage fourni ponctuellement par le  
15 distributeur ?

16 La section ci-dessous décrit pourquoi il est difficile de répondre à cette question et présente la  
17 demande de la Régie formulée à ce sujet dans sa décision D-2010-146.

### 18 **6.1. Problématique et demande de la Régie**

19 Plusieurs outils d'équilibrage sont contractés par Gaz Métro pour faire face à la demande totale.  
20 Au plan d'approvisionnement, Gaz Métro considère que les clients en service de GAC  
21 consomment ce qu'ils livrent et ne planifie pas d'outil d'équilibrage pour les desservir. De plus,  
22 lors de journées d'interruption, ces clients sont les premiers à être interrompus jusqu'à  
23 concurrence de leur livraison. En effet, le client en service de GAC doit livrer au distributeur, au  
24 cours de la journée d'interruption, un volume journalier contractuel (nomination) égal à sa  
25 consommation de la même journée. Gaz Métro s'assure ainsi que les clients en service de GAC  
26 n'utilisent pas les outils d'équilibrage prévus pour les clients continus en période de pointe. Cela  
27 dit et lorsque requis et possible, les clients en service de GAC sont équilibrés à même les  
28 outils déjà détenus.

1 Tel que présenté à la section 5, les coûts communs d'équilibrage sont alloués aux clients en les  
2 positionnant les uns par rapport aux autres selon la quantité d'équilibrage qu'ils utilisent. La  
3 quantification de l'équilibrage utilisé par les clients se fait à l'aide des paramètres journaliers A,  
4 H, et P. La ponctualité et la courte durée des contrats de vente de GAC, majoritairement un  
5 mois (des fois moins d'un mois) ou quelques mois, ainsi que l'inexistence d'un historique annuel  
6 de consommation sous un même contrat de GAC rendent impossible l'établissement d'un prix  
7 d'équilibrage selon les principes actuellement applicables.

8 En 2002, Gaz Métro avait estimé que le service d'équilibrage fourni aux clients sous un contrat  
9 de GAC serait comparable à celui fourni aux clients à débit stable (clients à profil uniforme, soit  
10 relativement stable). À défaut d'avoir un historique annuel de consommation ou autres  
11 informations, Gaz Métro jugeait alors adéquat l'utilisation du prix moyen du tarif D<sub>4</sub> pour fins de  
12 fonctionnalisation des revenus d'équilibrage des clients en GAC.

13 Le taux considéré dans l'établissement du prix convenu avec le client est de 0,05 \$/GJ. Il  
14 correspond à l'arrondissement, en \$/GJ, du taux d'équilibrage moyen du tarif D<sub>4</sub> de 0,215 ¢/m<sup>3</sup>  
15 établi à la Cause tarifaire 2003 (R-3484-2002, SCGM-14, Document 4, page 1, ligne 32,  
16 colonne 3).

17 En regard de la situation concurrentielle du gaz naturel, face aux autres sources d'énergie, non  
18 favorable à la signature de contrats de vente de GAC qui s'est maintenue quelques années, le  
19 taux de 0,05 \$/GJ n'avait pas été mis à jour et a donc été directement utilisé en 2006, à la  
20 reprise des ventes du service de GAC.

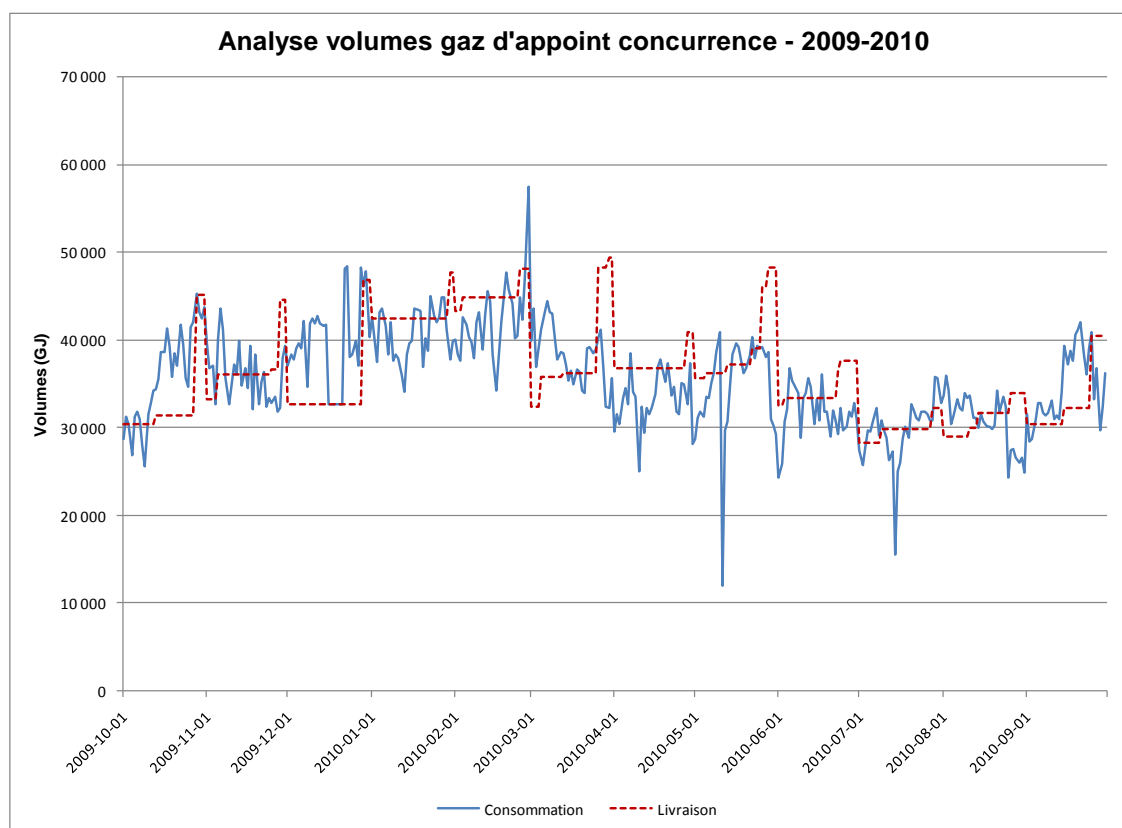
21 Selon l'hypothèse que le service d'équilibrage offert aux clients en GAC serait similaire à celui  
22 de la clientèle à débit stable, le taux de 0,05 \$/GJ ne représenterait pas « *le prix du service*  
23 *d'équilibrage fourni ponctuellement par le distributeur* » pour desservir les clients qui utilisent le  
24 service de GAC, tel que stipulé à l'article 11.3.2 du texte des *Conditions de service et Tarif*.

25 Dans sa décision D-2010-144, la Régie de l'énergie demandait au groupe de travail constitué  
26 pour examiner le nombre de jours d'interruptions et le tarif d'équilibrage de se pencher  
27 également sur le tarif d'équilibrage applicable aux clients en service de GAC qui n'avait pas été  
28 mis à jour depuis 2003. Elle demandait à Gaz Métro de formuler ses propositions dans le cadre  
29 du dossier tarifaire 2012.

## 6.2. Analyse de consommation des clients en GAC

Durant l'année financière 2009-2010 des quantités substantielles de GAC ont été retirées par une dizaine de clients selon des contrats individuels de moins de 12 mois. La situation concurrentielle était alors favorable au gaz naturel et des volumes de GAC ont été retirés tout au long de l'année. La variété des contrats ainsi que le niveau et la répartition mensuelle des retraits ont permis à Gaz Métro de bâtir un profil annuel de GAC à partir des consommations et livraisons de l'ensemble de ces contrats, tous clients confondus. Le Graphique 10 ci-dessous présente le profil ainsi bâti.

Graphique 10



Le graphique montre que sur une base annuelle, les livraisons et consommations ne sont pas uniformes. Le taux d'équilibrage calculé à partir de ce profil et selon les tarifs en vigueur (D-2010-149) est de 0,351 ¢/m<sup>3</sup>. Ce taux est inférieur au taux moyen au tarif à débit stable D<sub>4</sub> de 0,484 ¢/m<sup>3</sup> établi à la Cause tarifaire 2011.

1 Comme mentionné ci-dessus, les circonstances de l'année financière 2009-2010 étaient  
2 particulières et il est impossible de prévoir l'occurrence d'une nouvelle situation où on  
3 retrouverait une telle variété de contrats et de retraits en GAC couvrant une période globale de  
4 12 mois. D'autre part, même une nouvelle occurrence ne résulterait vraisemblablement pas en  
5 un taux d'équilibrage équivalent. En effet, comme il s'agit d'un service d'appoint, des  
6 modifications substantielles peuvent survenir au niveau de la présence ou non de clients  
7 profitant de ce service mais également au niveau des volumes retirés. L'établissement d'un prix  
8 d'équilibrage basé directement sur ce profil ne semble donc pas souhaitable puisque qu'il ne  
9 serait sans doute pas représentatif du profil de consommation de l'ensemble de la clientèle  
10 future en service de GAC et ne constituerait donc pas un bon « proxy ».

11 Par contre, malgré son absence de précision, le calcul selon le profil a l'avantage de positionner  
12 le service d'équilibrage rendu aux clients en GAC entre la valeur d'équilibrage pour un client  
13 parfaitement stable et un client moyen du tarif D<sub>4</sub>. Rappelons que malgré le fait que les clients  
14 en service de GAC sont présumés consommer ce qu'ils livrent (prix d'équilibrage à 0), la réalité  
15 est légèrement différente. Dans les faits, ils consommeront un volume équivalent à leur livraison  
16 mais sur leur période contractuelle. Ainsi, dans les faits, il y a un service d'équilibrage qui est  
17 fourni à ces clients.

18 Dans le présent dossier tarifaire, le taux moyen pour les clients au tarif D<sub>4</sub> est de 0,522 ¢/m<sup>3</sup>. Le  
19 taux d'équilibrage calculé selon le profil des clients en GAC observé pour l'année 2009-2010  
20 serait, pour sa part, de 0,359 ¢/m<sup>3</sup>.

### 21 **6.3. Proposition**

22 Ne voulant pas présumer du profil futur de consommation de l'ensemble de la clientèle en GAC,  
23 Gaz Métro propose plutôt une solution mitoyenne pour l'établissement du « proxy » au niveau  
24 du prix d'équilibrage des clients en GAC servant à la fonctionnalisation entre les différents  
25 services du prix groupé convenu avec le client.

26 Ainsi, le taux d'équilibrage résultant du profil de consommation des clients en GAC de l'année  
27 2009-2010 se situant entre un profil de consommation parfaitement stable et le profil de  
28 consommation moyen de l'ensemble de la clientèle du tarif D<sub>4</sub>, Gaz Métro propose d'établir le  
29 prix d'équilibrage sur la base de la moyenne de ces deux profils. Cette solution mitoyenne

1 permet, selon Gaz Métro, d'évaluer un « proxy » juste, raisonnable et cohérent avec un prix qui  
2 pourrait résulter d'un profil de consommation réel de clients en GAC. Le prix résultant dans le  
3 dossier tarifaire 2012 serait de 0,261 ¢/m<sup>3</sup>, soit 0,069 \$/GJ.

4 **Gaz Métro propose d'établir le prix d'équilibrage pour les clients en GAC à la moyenne**  
5 **entre 0,000 ¢/m<sup>3</sup> et le prix moyen du tarif D<sub>4</sub> mis à jour à chaque dossier tarifaire pour fins**  
6 **d'évaluation des revenus d'équilibrage inclus dans les revenus totaux facturés aux**  
7 **clients en service de GAC.**

## 8 **CONCLUSION**

9 La décision attendue par Gaz Métro de la part de la Régie, telle qu'exprimée dans la requête,  
10 est qu'elle :

- 11 • Approuve l'abolition de la clause de compensation pour les 10 jours supplémentaires  
12 d'interruption.
- 13 • Approuve la modification à la méthode de fonctionnalisation des coûts de transport en  
14 considérant, au service de transport, les coûts reliés aux capacités de transport requises  
15 pour répondre à la moyenne annuelle de la demande projetée (après interruption).
- 16 • Approuve la modification à la méthode de fonctionnalisation des coûts reliés aux achats  
17 de gaz naturel à Dawn selon l'option 2 présentée.
- 18 • Prenne acte du fait qu'aucune modification à la formule de calcul du prix d'équilibrage  
19 pour les clients interruptibles n'est proposée dans le présent dossier.
- 20 • Approuve le maintien du prix d'équilibrage à -1,561 ¢/m<sup>3</sup> tel qu'établi dans le dossier R-  
21 3720-2010.
- 22 • Approuve l'établissement du prix d'équilibrage pour les clients en GAC à la moyenne  
23 entre 0,000 ¢/m<sup>3</sup> et le prix moyen du tarif D<sub>4</sub> mis à jour à chaque dossier tarifaire pour fins  
24 d'évaluation des revenus d'équilibrage inclus dans les revenus totaux facturés aux clients  
25 en service de GAC.

1

**Annexe 1 – Fonctionnalisation entre transport et équilibrage 2011 – méthode actuelle**

	2011			2011-2			2011-3		
	Dossier tarifaire			2011 + Hausse Tarif TCPL			2011-2 + Transfert 10 000 TJ vers Dawn		
	(1) <u>Qtée (TJ)</u>	(2) <u>000 \$</u>	(3) <u>\$/GJ</u>	(4) <u>Qtée (TJ)</u>	(5) <u>000 \$</u>	(6) <u>\$/GJ</u>	(7) <u>Qtée (TJ)</u>	(8) <u>000 \$</u>	(9) <u>\$/GJ</u>
<b>Coûts de transport</b>									
1 Transport TCPL LH	108 523	176 356	1,63	108 523	241 269	2,22	98 523	218 841	2,22
2 Marché secondaire LH	12 708	12 715	1,00	12 708	12 715	1,00	12 708	12 715	1,00
3 Achats à Dawn	39 045	63 959	1,64	39 045	87 574	2,24	49 045	110 003	2,24
4 <b>Coûts transport client</b>	<b>160 276</b>	<b>253 030</b>	<b>1,58</b>	<b>160 276</b>	<b>341 558</b>	<b>2,13</b>	<b>160 276</b>	<b>341 559</b>	<b>2,13</b>
5 Variation d'inventaire	104	171	1,64	104	234	2,25	104	234	2,25
6 Gaz d'appoint	10 108	9 599	0,95	10 108	9 599	0,95	10 108	9 599	0,95
7 Pertes sur optimisations		5 071			10 585			10 585	
8 Transfert coût échoués T		(3 749)			(9 262)			(9 262)	
9 CTI Facturé net		(1 461)			(1 461)			(1 461)	
10 <b>Coûts totaux transport</b>	<b>170 488</b>	<b>262 661</b>	<b>1,54</b>	<b>170 488</b>	<b>351 253</b>	<b>2,06</b>	<b>170 488</b>	<b>351 254</b>	<b>2,06</b>
<b>Coûts d'équilibrage</b>	<b>Capacité - TJ</b>	<b>000 \$</b>	<b>\$/GJ</b>	<b>Capacité - TJ</b>	<b>000 \$</b>	<b>\$/GJ</b>	<b>Capacité - TJ</b>	<b>000 \$</b>	<b>\$/GJ</b>
11 Union Gas	17 424	14 999	0,86	17 424	15 059	0,86	17 424	15 059	0,86
13 Transport STS		37 731			43 139			43 139	
14 Transport SH Parkway		11 635			13 404			13 404	
15 Transport SH Dawn		20 405			27 597			35 125	
16 Coût total Union Gas	17 424	84 770	4,87	17 424	99 199	5,69	17 424	106 727	6,13
17 St-Flavien	4 242	19 578	4,62	4 242	19 602	4,62	4 242	19 602	4,62
18 Pointe-du-Lac	888	4 568	5,14	888	4 579	5,16	888	4 579	5,16
19 LSR	2 194	4 494	2,05	2 194	4 494	2,05	2 194	4 494	2,05
20 <b>Coûts entreposage</b>	<b>24 748</b>	<b>113 410</b>	<b>4,58</b>	<b>24 748</b>	<b>127 874</b>	<b>5,17</b>	<b>24 748</b>	<b>135 402</b>	<b>5,47</b>
21 Coût É - Achats Dawn		(46 534)			(70 149)			(88 115)	
22 Revenus d'optimisation		(5 900)			(5 900)			(5 900)	
23 Transfert coût échoués T		3 749			9 262			9 262	
24 Frais reportés		(4 985)			(4 985)			(4 985)	
25 <b>Coûts totaux équilibrage</b>	<b>24 748</b>	<b>59 740</b>	<b>2,41</b>	<b>24 748</b>	<b>56 102</b>	<b>2,27</b>	<b>24 748</b>	<b>45 664</b>	<b>1,85</b>
26 <b>Coûts transport + équilibrage</b>		<b>322 401</b>			<b>407 355</b>			<b>396 918</b>	
27 <b>Réduction F + C par écart prix</b>									
28 <b>Équilibrage - Espace</b>		<b>27 015</b>	<b>45%</b>		<b>20 743</b>	<b>37%</b>		<b>10 305</b>	<b>23%</b>
29 <b>Équilibrage - Pointe</b>		<b>32 725</b>	<b>55%</b>		<b>35 359</b>	<b>63%</b>		<b>35 359</b>	<b>77%</b>

2

3

1

**Annexe 2 – Fonctionnalisation entre transport et équilibrage 2011 - option 1**

	Dossier tarifaire 2011			Option 1			Écart		
	(1) <u>Qtée (TJ)</u>	(2) <u>000 \$</u>	(3) <u>\$/GJ</u>	(4) <u>Qtée (TJ)</u>	(5) <u>000 \$</u>	(6) <u>\$/GJ</u>	(7) <u>Qtée (TJ)</u>	(8) <u>000 \$</u>	(9) <u>\$/GJ</u>
<b>Coûts de transport</b>									
1 Transport TCPL LH	108 523	176 356	1,63	108 523	176 356	1,63	-	-	-
2 Marché secondaire LH	12 708	12 715	1,00	12 708	12 715	1,00	-	-	-
3 Transport TCPL SH					21 837		-	21 837	-
4 Achats à Dawn	39 045	63 959	1,64	39 045	17 425	0,45	-	(46 534)	(1,19)
5 <b>Coûts transport client</b>	<b>160 276</b>	<b>253 030</b>	<b>1,58</b>	<b>160 276</b>	<b>228 333</b>	<b>1,42</b>	-	<b>(24 697)</b>	<b>(0,15)</b>
6 Variation d'inventaire	104	171	1,64	104	148	1,42	-	(23)	(0,22)
7 Gaz d'appoint	10 108	9 599	0,95	10 108	9 599	0,95	-	-	-
8 Pertes sur optimisations		5 071			5 071		-	-	-
9 Transfert coût échoués T		(3 749)			(3 749)		-	-	-
10 CTI Facturé net		(1 461)			(1 461)		-	-	-
11 <b>Coûts totaux transport</b>	<b>170 488</b>	<b>262 661</b>	<b>1,54</b>	<b>170 488</b>	<b>237 941</b>	<b>1,40</b>	-	<b>(24 720)</b>	<b>(0,14)</b>
<b>Coûts d'équilibrage</b>	<b>Capacité - TJ</b>	<b>000 \$</b>	<b>\$/GJ</b>	<b>Capacité - TJ</b>	<b>000 \$</b>	<b>\$/GJ</b>	<b>Capacité - TJ</b>	<b>000 \$</b>	<b>\$/GJ</b>
12 Union Gas	17 424	14 999	0,86	17 424	14 999	0,86	-	-	-
14 Transport STS		37 731			37 731			-	
15 Transport SH Parkway		11 635			10 203			(1 432)	
16 Transport SH Dawn		20 405			-			(20 405)	
17 Coût total Union Gas	17 424	84 770	4,87	17 424	62 933	3,61	-	(21 837)	(1,25)
18 St-Flavien	4 242	19 578	4,62	4 242	19 578	4,62	-	-	-
19 Pointe-du-Lac	888	4 568	5,14	888	4 568	5,14	-	-	-
20 LSR	2 194	4 494	2,05	2 194	4 494	2,05	-	-	-
21 <b>Coûts entreposage</b>	<b>24 748</b>	<b>113 410</b>	<b>4,58</b>	<b>24 748</b>	<b>91 573</b>	<b>3,70</b>	-	<b>(21 837)</b>	<b>(0,88)</b>
22 Coût É - Achats Dawn		(46 534)			-			46 534	
23 Revenus d'optimisation		(5 900)			(5 900)			-	
24 Transfert coût échoués T		3 749			3 749			-	
25 Frais reportés		(4 985)			(4 985)			-	
26 <b>Coûts totaux équilibrage</b>	<b>24 748</b>	<b>59 740</b>	<b>2,41</b>	<b>24 748</b>	<b>84 437</b>	<b>3,41</b>	-	<b>24 697</b>	<b>1,00</b>
27 <b>Coûts transport + équilibrage</b>		<b>322 401</b>			<b>322 378</b>			<b>(23)</b>	
28 Réduction F + C par écart prix									
29 <b>Équilibrage - Espace</b>		<b>27 015</b>	<b>45%</b>		<b>51 712</b>	<b>61%</b>		<b>24 697</b>	<b>16%</b>
30 <b>Équilibrage - Pointe</b>		<b>32 725</b>	<b>55%</b>		<b>32 725</b>	<b>39%</b>		<b>-</b>	<b>-16%</b>

2



1

**Annexe 3 – Fonctionnalisation entre transport et équilibrage 2011 - option 2**

	Dossier tarifaire 2011			Option 2			Écart		
	(1) <u>Qtée (TJ)</u>	(2) <u>000 \$</u>	(3) <u>\$/GJ</u>	(4) <u>Qtée (TJ)</u>	(5) <u>000 \$</u>	(6) <u>\$/GJ</u>	(7) <u>Qtée (TJ)</u>	(8) <u>000 \$</u>	(9) <u>\$/GJ</u>
<b>Coûts de transport</b>									
1 Transport TCPL LH	108 523	176 356	1,63	108 523	176 356	1,63	-	-	-
2 Marché secondaire LH	12 708	12 715	1,00	12 708	12 715	1,00	-	-	-
3 Transport TCPL SH					21 837				
4 Achats à Dawn	39 045	63 959	1,64	39 045	18 781	0,48	-	(45 178)	(1,16)
<b>5 Coûts transport client</b>	<b>160 276</b>	<b>253 030</b>	<b>1,58</b>	<b>160 276</b>	<b>229 689</b>	<b>1,43</b>	-	<b>(23 341)</b>	<b>(0,15)</b>
6 Variation d'inventaire	104	171	1,64	104	152	1,46	-	(19)	(0,18)
7 Gaz d'appoint	10 108	9 599	0,95	10 108	9 599	0,95	-	-	-
8 Pertes sur optimisations		5 071			5 071			-	
9 Transfert coût échoués T		(3 749)			(3 749)			-	
10 CTI Facturé net		(1 461)			(1 461)			-	
<b>11 Coûts totaux transport</b>	<b>170 488</b>	<b>262 661</b>	<b>1,54</b>	<b>170 488</b>	<b>239 301</b>	<b>1,40</b>	-	<b>(23 360)</b>	<b>(0,14)</b>
<b>12 Coûts d'équilibrage</b>	<b>Capacité - TJ</b>	<b>000 \$</b>	<b>\$/GJ</b>	<b>Capacité - TJ</b>	<b>000 \$</b>	<b>\$/GJ</b>	<b>Capacité - TJ</b>	<b>000 \$</b>	<b>\$/GJ</b>
13 Union Gas	17 424	14 999	0,86	17 424	14 999	0,86	-	-	-
14 Transport STS		37 731			37 731			-	
15 Transport SH Parkway		11 635			10 203			(1 432)	
16 Transport SH Dawn		20 405			-			(20 405)	
17 Coût total Union Gas	17 424	84 770	4,87	17 424	62 933	3,61	-	(21 837)	(1,25)
18 St-Flavien	4 242	19 578	4,62	4 242	19 578	4,62	-	-	-
19 Pointe-du-Lac	888	4 568	5,14	888	4 568	5,14	-	-	-
20 LSR	2 194	4 494	2,05	2 194	4 494	2,05	-	-	-
<b>21 Coûts entreposage</b>	<b>24 748</b>	<b>113 410</b>	<b>4,58</b>	<b>24 748</b>	<b>91 573</b>	<b>3,70</b>	-	<b>(21 837)</b>	<b>(0,88)</b>
22 Coût É - Achats Dawn		(46 534)			9 550			56 084	
23 Revenus d'optimisation		(5 900)			(5 900)			-	
24 Transfert coût échoués T		3 749			3 749			-	
25 Frais reportés		(4 985)			(4 985)			-	
<b>26 Coûts totaux équilibrage</b>	<b>24 748</b>	<b>59 740</b>	<b>2,41</b>	<b>24 748</b>	<b>93 987</b>	<b>3,80</b>	-	<b>34 247</b>	<b>1,38</b>
<b>27 Coûts transport + équilibrage</b>		<b>322 401</b>			<b>333 288</b>			<b>10 887</b>	
<b>28 Réduction F + C par écart prix</b>							<b>101 058</b>	<b>(10 887)</b>	<b>(0,11)</b>
29 Équilibrage - Espace		27 015	45%		61 262	65%		34 247	20%
30 Équilibrage - Pointe		32 725	55%		32 725	35%		-	-20%

2

1

**Annexe 4 – Fonctionnalisation entre transport et équilibrage 2012**

	Dossier tarifaire 2012 avant modification			Dossier tarifaire 2012 après modification			Écart		
	(1) <u>Qtée (TJ)</u>	(2) <u>000 \$</u>	(3) <u>\$/GJ</u>	(4) <u>Qtée (TJ)</u>	(5) <u>000 \$</u>	(6) <u>\$/GJ</u>	(7) <u>Qtée (TJ)</u>	(8) <u>000 \$</u>	(9) <u>\$/GJ</u>
<b>Coûts de transport</b>									
1 Transport TCPL LH	89 982	200 887	2,23	89 982	200 887	2,23	-	-	-
2 Marché secondaire LH	14 627	15 281	1,04	14 627	15 281	1,04	-	-	-
3 Transport TCPL SH					43 696				
4 Achats à Dawn	66 128	147 940	2,24	66 128	54 886	0,83	-	(93 054)	(1,41)
<b>5 Coûts transport client</b>	<b>170 737</b>	<b>364 108</b>	<b>2,13</b>	<b>170 737</b>	<b>314 750</b>	<b>1,84</b>	-	<b>(49 358)</b>	<b>(0,29)</b>
6 Variation d'inventaire	10	22	2,24	10	18	1,84	-	(4)	(0,40)
7 Gaz d'appoint	672	860	1,28	672	860	1,28	-	-	-
8 Pertes sur optimisations		130			130			-	
9 Transfert coût échoués T		2 403			2 403			-	
10 CTI Facturé net		(2 519)			(2 519)			-	
<b>11 Coûts totaux transport</b>	<b>171 419</b>	<b>365 005</b>	<b>2,13</b>	<b>171 419</b>	<b>315 642</b>	<b>1,84</b>	-	<b>(49 362)</b>	<b>(0,29)</b>
<b>12 Coûts d'équilibrage</b>	<b>Capacité - TJ</b>	<b>000 \$</b>	<b>\$/GJ</b>	<b>Capacité - TJ</b>	<b>000 \$</b>	<b>\$/GJ</b>	<b>Capacité - TJ</b>	<b>000 \$</b>	<b>\$/GJ</b>
13 Union Gas	17 424	17 581	1,01	17 424	17 581	1,01	-	(1)	(0,00)
14 Transport STS		48 416			48 179			(238)	
15 Transport SH Parkway		14 785			-			(14 785)	
16 Transport SH Dawn		28 674			-			(28 674)	
17 Coût total Union Gas	17 424	109 456	6,28	17 424	65 759	3,77	-	(43 697)	(2,51)
18 St-Flavien	4 242	19 908	4,69	4 242	19 908	4,69	-	-	-
19 Pointe-du-Lac	888	4 793	5,40	888	4 793	5,40	-	-	-
20 LSR	2 194	5 459	2,49	2 194	5 459	2,49	-	-	-
<b>21 Coûts entreposage</b>	<b>24 748</b>	<b>139 616</b>	<b>5,64</b>	<b>24 748</b>	<b>95 919</b>	<b>3,88</b>	-	<b>(43 697)</b>	<b>(1,77)</b>
22 Coût É - Achats Dawn		(107 656)			8 078			115 734	
23 Revenus d'optimisation		(5 900)			(5 900)			-	
24 Transfert coût échoués T		(2 403)			(2 403)			-	
25 Frais reportés		3 738			3 738			-	
<b>26 Coûts totaux équilibrage</b>	<b>24 748</b>	<b>27 395</b>	<b>1,11</b>	<b>24 748</b>	<b>99 432</b>	<b>4,02</b>	-	<b>72 037</b>	<b>2,91</b>
<b>27 Coûts transport + équilibrage</b>		<b>392 400</b>			<b>415 074</b>			<b>22 675</b>	
<b>28 Réduction F + C par écart prix</b>							<b>96 938</b>	<b>(22 675)</b>	<b>(0,23)</b>
29 Équilibrage - Espace		<b>3 830</b>	<b>14%</b>		<b>75 918</b>	<b>76%</b>		<b>72 088</b>	<b>62%</b>
30 Équilibrage - Pointe		<b>23 565</b>	<b>86%</b>		<b>23 514</b>	<b>24%</b>		<b>(51)</b>	<b>-62%</b>

2