

CANADA

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

PROVINCE DE QUÉBEC
District de Montréal

No. R-3752-2010

SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ MÉTRO, société dûment constituée, ayant sa principale place d'affaires au 1717, rue du Havre, en les ville et district de Montréal, province de Québec,

(ci-après la «Demanderesse» ou «Gaz Métro»),

**PLAN D'ARGUMENTATION
DE LA DEMANDERESSE GAZ MÉTRO**

I. INTRODUCTION

Cette année, comme à chaque année, Gaz Métro s'est présentée devant vous afin de faire fixer ses tarifs et approuver son plan d'approvisionnement. L'exercice est complexe, comme le démontre les 8 journées d'audience nécessaires avant d'en arriver à aujourd'hui, mais combien important. Une preuve exhaustive a été déposée devant vous par l'ensemble des participants, qu'elle soit écrite ou orale. À partir de l'ensemble de cette preuve, vous aurez la lourde tâche de décider d'un certain nombre de choses :

Premièrement, les tarifs : vous devrez trouver un équilibre afin de fixer des tarifs qui soient justes et raisonnables, non seulement à l'égard de l'ensemble de la clientèle de Gaz Métro mais aussi entre les divers types de clientèle. Nous reviendrons sur cette question dans le cadre de l'interfinancement.

Deuxièmement, le plan d'approvisionnement : vous devrez évaluer le plan d'approvisionnement présenté par Gaz Métro et vous prononcez sur la suffisance des outils prévus et de l'impact de leur coût sur les tarifs. Il s'agit-là d'un exercice délicat, pour lequel Gaz Métro a tenté de vous fournir tous les éléments pertinents.

Troisièmement, vous aurez à décider du taux de rendement raisonnable alloué à Gaz Métro. Je ne m'étendrai pas sur ce sujet, celui-ci étant traité par mon confrère Me Dunberry.

Enfin, vous aurez à vous prononcez sur une foule de sujets qui, de prime abord, peuvent sembler moins importants mais qui au bout du compte forme chacun les pièces d'un grand puzzle : la distribution du gaz naturel par Gaz Métro. Du GNL à la fonctionnalisation des coûts de transport

et d'équilibrage, de la gestion des actifs aux conditions de services et tarifs, les sujets ne manquent pas de variété. Ils ont cependant tous un aspect en commun : ultimement, les tarifs s'en trouvent influencé ainsi que la compétitivité de Gaz Métro qui, à titre de service public monopolistique, a l'obligation de desservir les consommateurs qui en font la demande. C'est pourquoi l'exercice auquel nous nous prêtons doit être exécuté avec le plus grand des sérieux par tous, Gaz Métro, les intervenants, la Régie. Le hasard ou l'improvisation n'y ont pas leur place. Le résultat de cet exercice doit être rigoureux et irréprochable.

II. PLAN D'APPROVISIONNEMENT

Pièces pertinentes :

- B-0029 Gaz Métro-4, Document 1
- B-0178 Gaz Métro-4, Documents 1.1 à 1.6
- B-0180 Gaz Métro-4, Documents 1.7 et 1.8
- B-0184 Gaz Métro-4, Document 1.9
- B-0189 Gaz Métro-4, Documents 1.10 et 1.11
- B-0190 Gaz Métro-4, Documents 1.12 et 1.13
- B-0187 Gaz Métro-4, Documents 1.14 à 1.18
- B-0030 Gaz Métro-4, Document 2
- B-0032 Gaz Métro-4, Document 4
- B-0033 Gaz Métro-4, Document 5
- B-0034 Gaz Métro-4, Document 6
- B-0035 Gaz Métro-4, Document 7
- B-0036 Gaz Métro-4, Document 8
- B-0037 Gaz Métro-4, Document 9
- B-0038 Gaz Métro-4, Document 10
- B-0039 Gaz Métro-4, Document 11
- B-0040 Gaz Métro-4, Document 12
- B-0041 Gaz Métro-4, Document 13
- B-0042 Gaz Métro-4, Document 14
- B-0044 Gaz Métro-4, Document 15
- B-0231 Gaz Métro-4, Document 16
- B-0072 Gaz Métro-4, Document 18
- B-0216 Gaz Métro-17, Document 2, Q/R 2 et 5
- B-0257 Gaz Métro-17, Document 3, Q/R 1.3 et 3

Tel que requis par la Loi et le *Règlement sur la teneur et la périodicité du plan d'approvisionnement* (le « Règlement »), Gaz Métro a présenté son plan d'approvisionnement 2012 pour approbation par la Régie de même que son plan d'approvisionnement sur l'horizon 2012-2014. Dans l'élaboration de son plan, Gaz Métro poursuit deux objectifs : assurer un

approvisionnement sécuritaire tout en veillant à ce que le coût d'utilisation du gaz naturel soit le plus bas possible pour ses clients et concurrentiel avec celui des énergies alternatives.

Pour sa part, la Régie doit s'assurer que :

« [...] le plan d'approvisionnement est optimal et qu'il conduit à l'établissement de tarifs justes et raisonnables pour les consommateurs et que son impact sur le rendement de l'actionnaire est tout aussi raisonnable. En conséquence, l'approbation du plan d'approvisionnement doit s'effectuer non seulement en s'assurant que les consommateurs aient les approvisionnements suffisants, mais également en considérant son impact sur la fixation des tarifs et sur les principes qui la sous-tendent. »¹

Les faits saillants du plan d'approvisionnement 2012 sont nombreux, qu'il s'agisse de la demande totale en gaz naturel avant interruption qui est en baisse, de la demande de journée de pointe ou de débit quotidien pour répondre à l'hiver extrême. Vous les trouverez tous dans la preuve écrite qui est exhaustive.

Ce qui doit être retenu, c'est que Gaz Métro a contracté les outils nécessaires afin de disposer d'approvisionnements suffisants. Elle a également pris un certain nombre de mesures afin d'optimiser les coûts de ces outils. Sans les énumérer de façon exhaustive, mentionnons quelques-unes de ces mesures :

- Ajout de transport entre Empress et GMi NDA sur le marché secondaire;
- Retour à TCPL d'une capacité de transport de $1\,866\,10^3$ m³/j;
- Achat de fourniture à Dawn.

Les achats de fourniture à Dawn constituent un élément important de la stratégie d'optimisation des coûts considérant l'incertitude de prix sur TCPL. Depuis le dernier plan d'approvisionnement, la proportion des achats de fourniture à Dawn a bondi de 35 à 84%. En procédant de cette façon, Gaz Métro rapproche le point d'achat de la molécule de son territoire. Grâce à cette stratégie, le tarif de transport facturé aux clients est 18% inférieur au tarif de TCPL. Il s'agit-là d'une belle illustration des efforts faits par l'équipe des approvisionnements gaziers de Gaz Métro qui est constamment à l'affût des opportunités présentes sur le marché pour optimiser les coûts.

De notre avis, la Régie a devant elle un plan d'approvisionnement présentant des outils suffisants pour répondre à la demande et ce, à un coût qui génère des tarifs justes et raisonnables. Gaz Métro lui demande donc de l'approuver sans réserve.

Lors du contre-interrogatoire du panel de Gaz Métro sur l'activité GNL par le procureur de la Régie, l'idée d'acquérir les outils nécessaires pour répondre à la demande de la clientèle de l'activité réglementée en temps réel (« *just in time* ») a été évoquée. Gaz Métro réitère son opposition à une telle approche qui, si elle devait être ordonnée par la Régie, serait en flagrante

¹ D-2010-144, p. 29, § 104

contradiction avec les devoirs que lui imposent sa loi constitutive. En effet, l'acquisition d'outils d'approvisionnement en temps réel pourrait résulter en : (1) une perte du réseau pour cause d'insuffisance d'outils si ces derniers ne peuvent être acquis en temps utile en raison de leur non-disponibilité; et (2), des surcoûts importants pour la clientèle en raison de la rareté du produit au moment de son acquisition. Gaz Métro ne voit aucun avantage à procéder d'une telle façon et demande donc à la Régie ne pas pousser plus avant cette idée.

Par ailleurs, Gaz Métro souligne qu'elle a procédé à un examen des capacités dont elle disposait sur les tronçons Dawn-Parkway (transport C1) et Parkway-Dawn (transport M12) tel que requis par la Régie dans sa décision D-2010-144. Cet examen a conduit Gaz Métro à réduire ses capacités.

En ce qui a trait aux revenus d'optimisation projetés, la Régie doit les évaluer à la lumière du critère de la « vraisemblance »². Dans la présente cause, les transactions opérationnelles sont constituées uniquement d'une vente de transport excédentaire FTLH non utilisé en cours d'année tarifaire. Les revenus projetés découlant de cette vente ont été calculés conformément à la décision D-2009-156 et s'élèvent à 58 000 \$. Pour ce qui est des transactions financières, elles sont constituées de prêts d'espace, d'échanges et de transactions reliées au mécanisme d'allègement du risque (STS-RAM). Gaz Métro propose de retenir pour ces transactions, des revenus projetés de l'ordre de 5,9 M\$, soit une somme similaire aux sommes retenues par la Régie dans ses deux dernières décisions tarifaires (D-2009-156 et D-2010-144). À ce sujet, mentionnons que la réponse 10.4 de Gaz Métro à la demande de renseignements de la Régie (Gaz Métro-4, Document 2.1, (B-0178)) indique que la projection de revenus pour l'année 2011 se situe entre 5,8 M\$ et 6,2 M\$ en date du 22 juin 2011. Il s'agit-là d'un indice significatif quant à la vraisemblance des revenus projetés pour l'année 2012.

III. RAPPORT D'AVANCEMENT DU PROJET D'INCLURE PLUS D'UN POINT DE LIVRAISON POUR LES CLIENTS DÉSIRANT FOURNIR LEUR PROPRE GAZ NATUREL (suivi de la décision D-2010-144)

- B-0067 Gaz Métro-12, Document 2

Dans le cadre de sa décision D-2010-144, la Régie a demandé à Gaz Métro d'examiner la possibilité pour la clientèle en achat direct de livrer le gaz naturel ailleurs qu'à Empress. La Régie demandait également à Gaz Métro de tenir des séances de travail à ce sujet et de déposer un rapport d'avancement dans le cadre du présent dossier.

Tous connaissent la problématique qui peut se résumer ainsi : serait-il possible pour Gaz Métro de faire en sorte que des clients lui livrent du gaz naturel ailleurs qu'à Empress – notamment à Dawn – pour ensuite être transporté à GMi-EDA. Rappelons qu'un client peut également livrer du gaz naturel à GMi-EDA auquel cas, il est libre de s'approvisionner où bon lui semble.

² Article 3.2.2 du Mécanisme incitatif.

L'idée de permettre à des clients de livrer du gaz naturel à Dawn est, de prime abord, intéressante. En effet, elle pourrait être notamment l'occasion pour Gaz Métro de décontracter des capacités sur TCPL et ainsi réaliser des économies importantes, le tout sous réserve par contre des changements fondamentaux que suggère TCPL dans le dossier tarifaire qu'elle a déposé le 1^{er} septembre dernier devant l'Office national de l'énergie. Le concept de la livraison multipoint se heurte toutefois à certaines embûches importantes pour l'instant: l'absence de capacités disponibles entre Dawn et GMi-EDA, les contrats auxquels les clients en achat direct sont partie à Empress et un empêchement actuel au niveau des *Conditions de service et Tarif*.

Ceci étant, en parallèle à la présente réflexion se déroule une autre réflexion, celle sur l'allocation des coûts de transport et d'équilibrage. Pour Gaz Métro, cette dernière réflexion doit être complétée avant de permettre des livraisons ailleurs qu'à Empress afin de s'assurer que ce changement fondamental puisse s'intégrer harmonieusement dans les principes tarifaires des services offerts par Gaz Métro.

Bref, Gaz Métro poursuivra sa réflexion sur le concept de livraison multipoints en parallèle avec sa réflexion sur l'allocation des coûts de transport et d'équilibrage. Des dates pour tenir des séances de travail ont d'ailleurs été proposées par Gaz Métro à l'aube des présentes audiences et devraient être fixées incessamment³. Considérant la complexité du sujet, elle ne croit toutefois pas que la Régie devrait exiger qu'une proposition d'intégration de ce concept aux *Conditions de service et Tarif* soit déposée dès le dossier tarifaire 2013 et ce, même si des dispositions transitoires s'étendant sur quelques années étaient adoptées⁴. Toutefois, si la Régie le souhaite, Gaz Métro lui fera rapport sur l'avancement des travaux du groupe de travail et, advenant un consensus, déposera une proposition afin d'intégrer ce concept.

IV. NOMBRE DE JOURNÉES D'INTERRUPTION, FONCTIONNALISATION DES COÛTS D'ÉQUILIBRAGE ET TARIF D'ÉQUILIBRAGE (Suivi de la décision D-2010-144)

- B-0197 Gaz Métro-12, Document 1
- B-0180 Gaz Métro-12, Document 1.1
- B-0184 Gaz Métro-12, Documents 1.2 à 1.4
- B-0193 Gaz Métro-12, Documents 1.5 à 1.8
- B-0216 Gaz Métro-17, Document 2, Q/R 10
- B-0257 Gaz Métro-17, Document 3, Q/R 1.1 et 1.2
- B-0260 Gaz Métro-12, Document 3 (Présentation du panel)

Dans le cadre de sa décision D-2010-144, la Régie demandait à Gaz Métro de former un groupe de travail pour examiner la question du nombre de jours d'interruption et des principes

³ Témoignage en chef de Jean-François Tremblay, 7 septembre 2011, Vol.1, pp. 117-118.

⁴ Contre-interrogatoire de Jean-François Tremblay, 7 septembre 2011, Vol.1, pp. 121-122.

d'établissement du tarif d'équilibrage pour la clientèle interruptible⁵. Voici le résultat des réflexions de ce groupe de travail et les propositions qui en découlent.

a. Nombre de jours d'interruption incluant la clause de compensation pour les 10 jours supplémentaires

Une interruption n'est pas un outil d'approvisionnement. C'est un moyen de réduire la demande prévue en gaz pour une certaine période parce que les outils prévus ne permettent pas de répondre à la demande projetée. En d'autres termes, les clients interruptibles profitent du transport excédentaire. S'il n'y en a pas, Gaz Métro les interrompt.

Ceci étant dit, Gaz Métro a analysé trois scénarios afin de fixer le nombre de jours d'interruption : l'année normale, l'hiver extrême et un hiver particulièrement froid combiné à une augmentation significative de la demande interruptible. Gaz Métro a fixé le nombre de jours d'interruption indiqué aux *Conditions de service et Tarif* en fonction de cette dernière possibilité. Faire autrement aurait pour effet de ne pas être en mesure de faire face à une augmentation de la demande alors qu'un hiver particulièrement froid se produit.

Gaz Métro a également tenu compte de certaines contraintes de nature opérationnelle pour fixer le nombre jours d'interruption. Selon Gaz Métro, il est opportun de tenir compte de ces contraintes car elles répondent à des attentes de la clientèle interruptible et rendent donc ce service plus attrayant. Au bout du compte, toute la clientèle de l'activité réglementée en tire bénéfice puisque les ventes s'en trouvent augmentées.

Pour clore ce sujet, Gaz Métro est d'avis que la clause de compensation pour les 10 jours d'interruption contenue aux *Conditions de service et Tarif* pourrait être abolie. En effet, Gaz Métro n'a jamais considéré et ne considère pas ces 10 jours supplémentaires dans son plan d'approvisionnement. De plus, la méthode de calcul qu'emploie Gaz Métro pour déterminer le nombre de jours d'interruption procure une marge de sécurité qui fait que la clause de compensation n'a plus sa raison d'être.

b. Méthode de fonctionnalisation des coûts de transport et d'équilibrage

Tous s'entendent, la méthode de fonctionnalisation des coûts de transport et d'équilibrage doit être révisée⁶. Le statu quo n'est plus acceptable car il résulte en une iniquité entre d'une part, les clients utilisant le service de transport de Gaz Métro et les clients disposant de leur propre transport et d'autre part, entre les clients en gaz de réseau et les clients en achat direct⁷. Bref, il faut mettre les bons coûts à la bonne place. Par sa proposition, Gaz Métro atteint cet objectif

⁵ D-2010-144, p. 42, §182.

⁶ Interrogatoire en chef de Bernard Otis, 12 septembre 2011, vol. 4, pp. 60-61.

⁷ Pour de plus amples explications, voir la pièce B-0197, Gaz Métro-12, Document 1, p. 40, l. 12, jusqu'à la p. 41, l. 13. Voir aussi la pièce B-0257, Gaz Métro-17, Document 3, Q/R 1.2.

comme le démontre amplement le tarif de transport proposé qui est 18% inférieur à celui de TCPL.

La Régie a exprimé des préoccupations quant à l'opportunité d'apporter immédiatement des modifications alors que Gaz Métro n'est pas encore en mesure de procéder à une révision en profondeur du tarif d'équilibrage de la clientèle interruptible ou de proposer à sa clientèle en achat direct de livrer du gaz naturel ailleurs qu'à Empress. Dans le cadre d'un sujet aussi complexe que celui-ci, ces préoccupations sont compréhensibles. Malgré cela, Gaz Métro est convaincue que la Régie doit lui permettre d'aller de l'avant. Tout d'abord, Gaz Métro réitère qu'il s'agit-là de sujets en bonne partie indépendants les uns des autres⁸. L'un n'influe pas sur l'autre. Gaz Métro rappelle aussi que l'exercice de l'allocation des coûts est constitué de trois étapes : la fonctionnalisation, la classification et l'allocation des coûts entre les classes tarifaires⁹. Si la Régie ne permet pas à Gaz Métro de modifier la façon de franchir la première étape de l'allocation des coûts, celle qui permet de mettre les bons coûts dans les bons services, la révision de la méthode de calcul du tarif d'équilibrage deviendra hasardeuse, susceptible d'exiger des retours en arrière. En d'autres termes, la modification de la méthode de fonctionnalisation est un passage obligé pour permettre une révision en profondeur du tarif d'équilibrage. De surcroît, ne pas permettre immédiatement la modification à la méthode de fonctionnalisation pourrait rendre impossible la tarification de l'équilibrage¹⁰. Enfin, l'avènement éventuel de conditions de service permettant à un client en achats direct de livrer ailleurs qu'à Empress n'exigera pas que la méthode de fonctionnalisation soit à nouveau modifiée¹¹.

La première modification proposée concerne les coûts de transport pour répondre à la demande quotidienne moyenne. Historiquement, cette demande était équivalente au transport FTLH. Les coûts de transport étaient donc les coûts du FTLH. Aujourd'hui, Gaz Métro répond à la demande quotidienne moyenne non seulement avec du FTLH mais également avec du FTSH. Or, les coûts associés au FTSH sont fonctionnalisés à l'équilibrage uniquement. Gaz Métro propose donc dorénavant d'allouer une partie des coûts du FTSH au service de transport afin que les coûts de transport représentent tant les outils FTLH que FTSH pour répondre à la demande quotidienne moyenne. Ce faisant, elle donne le bon signal de prix à sa clientèle et lui permet de bénéficier d'une baisse de tarif de 18% par rapport au tarif de TCPL.

Le procureur de la Régie a évoqué l'idée d'octroyer un crédit aux clients qui bénéficiaient du service de transport de Gaz Métro au moment du dépôt de la cause tarifaire plutôt que de modifier le tarif de transport à la baisse¹². Cette approche semblait tirer son fondement dans une préoccupation de la Régie quant à la possibilité pour un client en achat direct disposant de son propre transport d'avoir recours au service de transport de Gaz Métro en raison de son prix

⁸ Contre-interrogatoire de Jean-François Tremblay, 8 septembre 2011, vol. 2, pp. 55-56.

⁹ B-0140, Gaz Métro-13, Document 8, pp. 7-8.

¹⁰ Contre-interrogatoire de Jean-François Tremblay, 7 septembre 2011, vol. 1, p. 212.

¹¹ Contre-interrogatoire de Jean-François Tremblay, 7 septembre 2011, vol. 1, p. 220.

¹² Voir notes sténographiques, vol. 2, pp. 62-63.

inférieur à celui de TCPL¹³. Gaz Métro ne croit pas qu'il s'agisse là d'une option viable. Tout d'abord, une telle façon de faire exigerait le déploiement de ressources extraordinaires, notamment au niveau informatique¹⁴. Ensuite, les clients en achat direct disposant de leur propre transport entre Empress et GMi-EDA sont au nombre de deux¹⁵. L'impact de leur retour au service de transport de Gaz Métro, qui serait par ailleurs assujéti aux avis et délais prévus aux *Conditions de service et Tarif* ainsi qu'à ceux de TPCL, serait négligeable¹⁶.

La seconde modification proposée concerne la fonctionnalisation du coût des achats à Dawn. Le coût des achats de fourniture à Dawn est établi en fonction du coût d'un achat de fourniture à AECO auquel on rajoute un coût de transport jusqu'à Dawn (le « différentiel de lieu »). Cette fiction de coût d'achat de fourniture majoré d'un coût de transport est rendue nécessaire par la structure actuelle des services de Gaz Métro qui reflète des achats de fourniture à Empress.

Au moment de la fonctionnalisation des achats de fourniture à Dawn, Gaz Métro affecte le coût d'achat à Empress au service de la fourniture. Elle applique par la suite la méthode dite du transfert du « F au É » autorisée par la Régie dans la décision D-2009-156¹⁷. Tant l'ACIG que Gaz Métro s'entendent pour dire que cette méthode fonctionne et qu'elle n'a pas besoin d'être révisée¹⁸.

Quant au différentiel de lieu, Gaz Métro l'alloue aux services de la fourniture, de la compression, du transport et de l'équilibrage. C'est cette portion de la fonctionnalisation que Gaz Métro souhaite réviser. Ici, deux façons de faire sont proposées : celle de Gaz Métro et celle de l'ACIG. Pour Gaz Métro, le différentiel de lieu se décompose en : (1) des coûts affectés au service de la fourniture représentés par le prix de transport au marché entre AECO et Empress; (2) des coûts affectés au service de la compression représentés par le prix de compression établi selon le ratio du marché entre Empress et Dawn; et (3) des coûts affectés au service de transport représentés par le prix du transport annuel du marché entre Empress et Dawn. Après avoir soustrait ces trois coûts du différentiel de lieu, le solde représente les coûts affectés au service d'équilibrage.

Pour sa part, l'ACIG voudrait voir la méthode du « F au É » étendue au différentiel de lieu. Ainsi, la portion « équilibrage » du différentiel de lieu serait extraite à partir de la différence entre le coût des achats à Dawn selon le profil mensuel et le coût des achats à Dawn selon un profil uniformisé. Elle propose également d'utiliser les prix « spots » à Dawn.

Pour Gaz Métro, la méthode de fonctionnalisation du différentiel de lieu doit changer. En aucun cas la Régie ne devrait-elle préserver le statu quo. Rappelons que la proposition de Gaz Métro a pour effet de fixer un tarif de transport 18% inférieur à celui de TCPL. À la limite, Gaz Métro

¹³ Voir notes sténographiques, vol. 2, pp. 65-66.

¹⁴ Contre-interrogatoire de Frédéric Morel, 8 septembre 2011, vol. 2, p. 64.

¹⁵ Témoignage en chef de Bernard Otis, 12 septembre 2011, vol. 4, p. 49.

¹⁶ Témoignage en chef de Bernard Otis, 12 septembre 2011, vol. 4, pp. 49-50.

¹⁷ Pour l'application de cette méthode, voir la pièce B-0145, Gaz Métro-8, Document 13, p. 2, l. 18 à 25, section « Coûts des achats de fourniture ».

¹⁸ Contre-interrogatoire de Bernard Otis, 12 septembre 2011, vol. 4, pp. 72-73.

préférerait que la Régie retienne la méthode proposée par l'ACIG plutôt que de ne rien faire. Réciproquement, l'ACIG préférerait que la Régie retienne la méthode de Gaz Métro plutôt que de ne rien faire¹⁹. Selon Gaz Métro, sa méthode devrait être retenue pour les raisons suivantes. Tout d'abord, la méthode qu'elle propose s'applique à tous les points de livraison actuels confondus : Empress, Dawn, GMi-EDA. Aussi, sa méthode pourra s'appliquer à tout autre point de livraison qui pourrait être créé dans le futur²⁰. Ensuite, le prix utilisé par Gaz Métro pour déterminer la portion « équilibrage » est, dans 76% des cas, le prix réel payé. Par conséquent, il ne serait pas approprié d'avoir recours aux prix « spots » mensuels à Dawn tel que le suggère l'ACIG, puisque cela n'est pas le meilleur reflet du prix payé. Enfin, conceptuellement, le différentiel de lieu représente un coût de transport, celui pour transporter la molécule d'Empress à Dawn²¹. Il est donc normal d'isoler la portion « équilibrage » à partir de prix de transport²². L'ACIG reproche à la méthode proposée par Gaz Métro de se fonder sur des prix de marché qui selon elle, seraient volatils. Gaz Métro souligne que la méthode proposée par l'ACIG repose également sur des prix projetés²³ et donc eux aussi volatils²⁴. Elle est donc affectée du même « mal » si tant est que le recours à un prix projeté vicie la méthode proposée.

En terminant, Gaz Métro s'oppose à ce que la portion « équilibrage » fasse l'objet d'un ajustement dans le cadre du rapport annuel afin de refléter les coûts réels. Un tel exercice nécessiterait la création d'autres comptes de frais reportés, ce qui n'est pas souhaitable notamment en raison du faible bénéfice que rapporteraient ceux-ci par rapport à la complexification du processus réglementaire²⁵. En effet, le bénéfice tiré, au prix d'un travail considérable, serait négligeable considérant que 76% des achats sont déjà effectués au moment du dépôt de la preuve tarifaire, ne laissant qu'une portion de 24% en prix projeté²⁶.

c. Le tarif d'équilibrage pour la clientèle interruptible

Le groupe de travail formé suite à la décision D-2010-144 a également examiné le tarif d'équilibrage. Le constat principal qui s'est dégagé est que ce tarif transmet le bon signal de prix : le prix d'équilibrage est nul lorsque le client consomme de façon stable, il est positif lorsque le client a un profil « chauffage » et il est négatif lorsque le client a un profil « saisonnier ». Pour le client interruptible, le prix sera toujours inférieur à celui d'un client continu ayant le même profil.

¹⁹ Interrogatoire en chef de Bernard Otis, 12 septembre 2011, vol. 4, p. 61.

²⁰ Interrogatoire en chef de Marie-Stella Downs, 7 septembre 2011, p. 137.

²¹ Preuve de l'ACIG, p. 6 : « Les achats de fourniture à Dawn doivent être convertis en équivalent de prix de fourniture à Empress et en transport de longue distance de TCPL ».

²² Interrogatoire en chef de Marie-Stella Downs, 7 septembre 2011, p. 137.

²³ L'ACIG propose d'utiliser le prix à Dawn de 4,747\$/GJ. Comme l'indiquait Madame Downs dans son contre-interrogatoire, 7 septembre 2011, vol. 1, pp. 166-167, ce prix provient de la preuve de Gaz Métro. Or, il s'agit d'un prix projeté, tout comme le prix du transport que Gaz Métro propose d'utiliser.

²⁴ L'ACIG propose d'utiliser le prix à Dawn de 4,747\$/GJ. Comme cela est indiqué, ce prix provient de la preuve de Gaz Métro. Or, il s'agit d'un prix projeté, tout comme le prix du transport que Gaz Métro propose d'utiliser.

²⁵ Voir à ce sujet la pièce B-0180, Gaz Métro-12, Document 1.1, Q/R 2.17.

²⁶ Interrogatoire en chef de Marie-Stella Downs, 7 septembre 2011, pp. 145-146; Voir aussi à ce sujet la pièce B-0180, Gaz Métro-12, Document 1.1, Q/R 2.16.

Au-delà de ce constat, le groupe de travail a débuté l'examen de plusieurs aspects du service d'équilibrage : nombre de jours d'interruption à reconnaître au tarif, fonctionnalisation des coûts d'équilibrage espace et pointe entre les catégories de clients et les effets de la modification de la fonctionnalisation des coûts entre le transport et l'équilibrage, sans oublier la possible création de nouveaux points de livraison pour la clientèle en achat direct. Cet examen n'a toutefois pas été complété. C'est pourquoi Gaz Métro a proposé de nouvelles dates de rencontres au courant des prochains mois, pour poursuivre cet examen. Dans ce contexte, il apparaît prématuré pour Gaz Métro de procéder à quelque changement que ce soit au niveau du tarif d'équilibrage sauf sur un aspect : le prix d'équilibrage minimum. En raison des modifications apportées à la méthode de fonctionnalisation des coûts de transport et d'équilibrage, le prix minimum s'est trouvé à passer de $-1,561\text{¢}/\text{m}^3$ à $-5,126\text{¢}/\text{m}^3$. Cette diminution du prix minimum est non souhaitable. Tous semblent s'entendre pour dire que bien qu'il soit nécessaire qu'un crédit soit accordé, celui-ci est présentement trop élevé²⁷. C'est donc dans ce contexte que Gaz Métro a demandé à la Régie de laisser le prix minimum d'équilibrage à $-1,561\text{¢}/\text{m}^3$, soit au même niveau que celui de la cause tarifaire 2011.

En terminant, mentionnons que la FCEI, qui a proposé de diminuer le nombre jours d'interruption dans le calcul du tarif d'équilibrage, a du même souffle indiqué que ce changement pourrait aussi être apporté dans une cause tarifaire ultérieure alors le groupe de travail aurait une solution plus complète à proposer à la Régie²⁸. Gaz Métro est d'avis qu'une réflexion globale doit avoir été complétée avant d'apporter des modifications à la méthode de calcul du tarif d'équilibrage. Elle propose donc à la Régie que la modification mise de l'avant par la FCEI soit mise en veilleuse pour être étudiée en groupe de travail. Mentionnons toutefois que de prime abord, celle-ci crée une iniquité entre les volets A et B du tarif D₅ sans compter qu'elle modifie le plan d'approvisionnement de Gaz Métro. La FCEI a tant bien que mal tenté d'expliquer que cela n'était pas le cas mais Gaz Métro n'a pas été convaincue et demeure sur sa position : la proposition de la FCEI modifie son plan d'approvisionnement. Quant à l'UMQ, elle fait également une proposition intéressante qui selon Gaz Métro, devrait faire l'objet de discussion dans le cadre du groupe de travail qui se réunira à nouveau à l'automne 2011/hiver 2012.

d. Gaz d'appoint concurrence

Toujours dans le cadre de sa décision D-2010-144, la Régie a demandé à Gaz Métro d'examiner le tarif d'équilibrage applicable aux clients en gaz d'appoint concurrence, celui-ci n'ayant pas été mis à jour depuis 2003. Après diverses analyses, Gaz Métro a constaté que le profil global de consommation des clients en gaz d'appoint concurrence de l'année 2009-2010 se situait entre un profil de consommation parfaitement stable et le profil de consommation moyen de l'ensemble de la clientèle du tarif D₄. Considérant ce constat, Gaz Métro propose d'établir le tarif d'équilibrage pour les clients en gaz d'appoint concurrence sur la base de la moyenne de ces

²⁷ Interrogatoire en chef de Jean-François Tremblay, 7 septembre 2011, vol. 1, p. 149.

²⁸ Interrogatoire en chef d'Antoine Gosselin, 12 septembre 2011, vol. 4, pp. 94-96.

deux profils. En d'autres termes, le prix d'équilibrage serait une moyenne entre 0,000¢/m³ et le prix moyen du tarif D₄ mis à jour à chaque dossier tarifaire pour fins d'évaluation des revenus d'équilibrage inclus dans les revenus totaux facturés aux clients en gaz d'appoint concurrence.

Pour conclure sur la question de la fonctionnalisation des coûts de transport et d'équilibrage, Gaz Métro souhaite rappeler que la méthode employée doit changer. De cette façon, les bons coûts seront alloués aux bons endroits et l'iniquité qui prévaut entre les divers types de clientèle sera grandement atténuée. Par ailleurs, la Régie a semblé préoccupée par la possibilité qu'il ne s'agisse que d'un « plaster ». Comme Gaz Métro l'a mentionné, les modifications proposées à la méthode de fonctionnalisation entre les coûts de transport et d'équilibrage auront un effet durable. Cet effet sera durable même si des modifications sont éventuellement apportées à l'allocation des coûts d'équilibrage entre les classes tarifaires et de modifications aux tarifs ou advenant l'introduction de nouveaux points d'achat de gaz naturel. En terminant, Gaz Métro est d'avis qu'aucune modification ne devrait pour l'instant être apportée à la méthode de calcul du tarif d'équilibrage. Contrairement aux modifications proposées à la méthode de fonctionnalisation, tout changement dans la présente cause tarifaire à la méthode de calcul du tarif d'équilibrage pourrait faire l'objet d'une nouvelle demande de modification lorsque le groupe de travail aura terminé son analyse. Or, une telle instabilité dans les corrections apportées est non-souhaitable, tant du point de vue du régulateur²⁹ que de la clientèle de Gaz Métro³⁰.

V. MÉTHODE D'ÉTABLISSEMENT DES COÛTS POUR LES VENTES DE GNL

- B-0256 Gaz Métro-4, Document 3
- B-0178 Gaz Métro-4, Documents 3.1 et 3.2
- B-0189 Gaz Métro-4, Document 3.3
- B-0216 Gaz Métro-17, Document 2, Q/R 3 et 4

Gaz Métro a présenté dans sa preuve écrite le résultat de l'application de la méthode d'établissement des coûts pour les ventes de GNL tel que prescrite par la Régie dans ses décisions D-2010-057, D-2010-144 et D-2011-030.

Gaz Métro propose par ailleurs une alternative au traitement du coût de maintien de la fiabilité. Selon la décision D-2011-030, Gaz Métro Solutions Transport (« GMST ») doit payer l'outil qui permet le maintien de la fiabilité avant même que l'on sache s'il sera nécessaire ou pas. Gaz Métro propose plutôt que GMST garantisse l'achat d'outils d'approvisionnement additionnel qui deviendraient nécessaires en raison d'une demande plus grande et/ou d'un hiver plus rude, jusqu'à concurrence de la capacité utilisée³¹.

L'alternative que propose Gaz Métro est sans impact pour la clientèle de l'activité réglementée, celle-ci continuant à bénéficier du même niveau de service et de la même sécurité

²⁹ Commentaires du régisseur Me Marc Turgeon, 7 septembre 2011, vol. 1, p. 218.

³⁰ Contre-interrogatoire de Jean-François Tremblay et de Frédéric Morel, 7 septembre 2011, vol. 1, pp. 223-226.

³¹ Contre-interrogatoire de Marie-Stella Downs, 8 septembre 2011, vol. 2, pp. 37-38

d'approvisionnement. De plus, elle est de nature à favoriser le développement du nouveau marché de ventes de GNL qui contribuera notamment à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

En terminant, il a été question durant les audiences d'un changement dans la philosophie de Gaz Métro à l'égard des approvisionnements. Au-delà du fait que l'approche « *just in time* » soit impensable pour Gaz Métro en ce qui a trait à la clientèle de l'activité réglementée, Gaz Métro réitère que l'alternative qu'elle propose ne constitue d'aucune façon un changement dans sa philosophie. Gaz Métro continue d'appliquer la règle fondamentale de la prudence qui se traduit par l'existence de contrats de transport et d'approvisionnement avant que l'hiver ne débute. Tel que l'a expliqué le panel de Gaz Métro³², GMST s'est engagé à livrer du gaz naturel à Gaz Métro au besoin, ou à en rembourser le coût, et en ce sens, elle constitue un tiers au même titre que n'importe quel fournisseur ou transporteur de gaz.

VI. STRATÉGIE TARIFAIRE INCLUANT LE RAPPORT SUR L'ALLOCATION DES COÛTS, LES LIENS ENTRE LES COÛTS ET LES TARIFS AINSI QUE LA VISION TARIFAIRE DE GAZ MÉTRO EN DISTRIBUTION (suivi de la décision D-2010-144)

- B-0068 Gaz Métro-13, Document 8
- B-0178 Gaz Métro-13, Document 8.1
- B-0191 Gaz Métro-13, Documents 8.2 à 8.6
- B-0190 Gaz Métro-13, Document 8.7
- B-0187 Gaz Métro-13, Document 8.8
- B-0194 Gaz Métro-13, Documents 8.9 et 8.10
- B-0192 Gaz Métro-13, Document 8.11
- B-0245 Gaz Métro-15, Document 3
- B-0178 Gaz Métro-15, Document 3.1 et 10.1
- B-0191 Gaz Métro-15, Documents 3.2, 3.3, 11.1 et 11.2
- B-0194 Gaz Métro-15, Documents 3.4 et 3.5
- B-0246 Gaz Métro-15, Document 4
- B-0082 Gaz Métro-15, Document 5
- B-0109 Gaz Métro-15, Document 6
- B-0084 Gaz Métro-15, Document 7
- B-0248 Gaz Métro-15, Document 8
- B-0249 Gaz Métro-15, Document 9
- B-0250 Gaz Métro-15, Document 10
- B-0184 Gaz Métro-15, Document 10.2
- B-0251 Gaz Métro-15, Document 11
- B-0252 Gaz Métro-15, Document 12

³² Contre-interrogatoire de Frédéric Morel, 8 septembre 2011, vol. 2, pp. 28-29; voir aussi pp. 16-20.

Dans le cadre de la décision D-2010-144, la Régie a ordonné la tenue de séances de travail afin que Gaz Métro fasse une démonstration quantitative de sa méthode d'allocation du coût de service. Au terme de cette démonstration, la Régie demandait également que les liens entre cette allocation et les structures tarifaires existantes pour les tarifs de distribution soient examinés.

a. La méthode d'allocation des coûts

Gaz Métro est d'avis que sa présentation de la méthode d'allocation des coûts a démontré qu'elle permettait une ventilation des coûts entre chacun des services donnant un résultat raisonnable. Elle rencontre donc le critère de la « raisonabilité » établi dans la doctrine³³. Des améliorations demeurent évidemment possibles et Gaz Métro examinera plusieurs pistes de réflexion et possibilités d'ajustement³⁴. Gaz Métro propose qu'à l'avenir, elle réalise aux deux ans une étude de l'allocation des coûts qui conduirait à l'implantation d'améliorations, le cas échéant, l'année suivante.

b. Les liens entre les coûts encourus et les tarifs

Gaz Métro a également étudié les liens entre les coûts encourus et les tarifs. De façon globale et générale, Gaz Métro est d'avis que les tarifs sont en phase avec la structure des coûts. De cette étude a toutefois découlé plusieurs constats, lesquelles incitent Gaz Métro à réfléchir à certaines pistes d'amélioration, par exemple : l'éclatement du premier sous-palier du tarif D₁, la répartition des coûts liés « à la pointe (CU) » et liés « aux clients » en lien avec la décroissance de prix unitaires moyens que l'on observe au tarifs D₃ et D₄ ou encore, au tarif D₅, le niveau de la portion fixe du tarif via l'OMA en raison des règles de révision de celle-ci, l'effet de la méthode d'allocation CAU sur la définition des portions fixes et variables de coûts et la dégressivité irrégulière observée³⁵.

c. La vision tarifaire de Gaz Métro

Dans l'établissement de ses tarifs, Gaz Métro recherche, tout comme la Régie d'ailleurs³⁶, l'équilibre entre l'équité, tant entre les sous-paliers d'un même tarif qu'entre les divers tarifs ou entre les diverses générations de clients, la stabilité et la simplicité, particulièrement pour les clients ayant des consommations moins élevées, le tout dans une optique d'en arriver à des tarifs justes et raisonnables tel que prescrit par la Loi. Pour atteindre cet objectif, Gaz Métro a entrepris une réflexion visant à développer une vision tarifaire qui la guiderait sur un horizon moyen et long terme. Tel qu'elle a été présentée en audience, cette vision tarifaire est principalement constituée de 3 éléments : l'interfinancement, la portion fixe des coûts de distribution et les liens logiques entre les tarifs et les paliers tarifaires.

³³ À ce sujet, voir les notes de bas de page 4 et 8 dans la pièce B-0068, Gaz Métro-13, Document 8.

³⁴ Pour une liste complète de ces réflexions et ajustements, voir le tableau 1.3, p. 26, de la pièce B-0068, Gaz Métro-13, Document 8.

³⁵ Pour de plus amples détails, voir la pièce B-0068, Gaz Métro-13, Document 8, section 2.3, pp. 37-50.

³⁶ Voir par exemple, les décisions D-2010-144, p. 57, § 250 et D-2009-156, p. 74, § 310.

Au sujet du premier élément de la vision tarifaire de Gaz Métro, l'interfinancement, l'étude réalisée dans le cadre du groupe de travail a mis à nouveau en lumière ce phénomène qui, depuis une dizaine d'années maintenant, ne cesse de s'aggraver, notamment en faveur des clients des sous-paliers 1.1a/b, 1.1c et 1.1.d. Pour l'année tarifaire 2011, l'interfinancement s'est élevé à 41% pour ces trois sous-paliers. Gaz Métro de même que plusieurs intervenants³⁷ sont préoccupés par ce phénomène. Gaz Métro propose donc de s'y attaquer dès le présent dossier tarifaire et de poursuivre ses efforts au fil des ans, dans la mesure où les circonstances s'y prêtent. Une chose doit être claire dans l'esprit de tous : il n'est pas question ici de demander un chèque en blanc à la Régie en autorisant une correction à l'interfinancement s'étendant sur plusieurs années. Gaz Métro reviendra annuellement avec une demande, le cas échéant, et tous auront alors l'occasion de faire valoir leur position. Mais pour l'heure, il apparaît de plus en plus évident, à la lumière de l'examen effectué par Gaz Métro, qu'une iniquité importante s'est créée au fil des ans entre les clients des premiers sous-paliers du tarif D₁ et les autres clients. Cette iniquité doit être réduite sinon elle met en péril le respect de l'article 49, al. 1, par. 6^o de la Loi, qui se lit comme suit :

« Lorsqu'elle fixe ou modifie un tarif [...] de transport, de livraison ou d'emmagasinement de gaz naturel, la Régie doit notamment :

6^o tenir compte des coûts de service, des risques différents inhérents à chaque catégorie de consommateur et, pour un tarif de gaz naturel, de la concurrence entre les formes d'énergie et de l'équité entre les classes de tarifs; »

(nous soulignons)

Par ailleurs, ultimement, la conséquence de cette iniquité sera d'empêcher l'établissement de tarifs qui soient justes et raisonnables et ce, en contravention avec la mission première de cette Régie.

OC, tout comme UC d'ailleurs, a soulevé la question de la conformité de la correction de l'interfinancement avec l'article 7.2 du mécanisme incitatif (« MI »). Gaz Métro est surprise de voir cette intervenante soulever une telle objection qui ne peut être que de principe dans la mesure où elle reconnaît l'existence de l'interfinancement et la nécessité de le corriger, à tout le moins dans une certaine mesure.

Cela étant, Gaz Métro est d'avis que la Régie n'a pas à tenir compte de l'article 7.2 MI. En effet, ce dernier s'applique dans les cas où il s'agit d'un sujet référé par la Régie au PEN. Or, telle n'est pas la situation. La question de l'interfinancement a surgie dans le cadre du groupe de travail créé par la Régie dans sa décision D-2010-144 par laquelle elle enjoignait notamment Gaz Métro à faire l'examen des liens entre les résultats de l'étude de répartition des coûts et les structures tarifaires existantes pour les tarifs de distribution et à lui faire part des pistes d'amélioration. De l'avis de Gaz Métro, ces pistes n'étaient pas assujetties aux formalités

³⁷ D-2010-144, p. 26, § 89; on peut aussi consulter la décision D-97-47, p. 18.

procédurales du MI car n'en étant pas issue, comme en fait foi le fait que le présent sujet ait été traité en audience, à la demande de la Régie³⁸.

À tout événement, Gaz Métro croit que l'application de l'article 7.2 du MI ne serait pas conforme à la Loi qui exige notamment que les tarifs soient équitables entre les classes de tarifs tel que vu ci-dessus. À la lumière des faits mis en preuve cette année, refuser une correction de l'interfinancement nous apparaîtrait contrevenir à cette exigence.

Mentionnons en terminant que cette objection procédurale, le non-respect de l'article 7.2 MI, avait également été soulevée par certains intervenants dans le cadre du dossier R-3720-2010 et que la Régie ne l'avait pas retenu, ignorant celle-ci dans le cadre de sa décision D-2010-144. De fait, la Régie avait plutôt refusé la correction de l'interfinancement proposée par le groupe de travail en invoquant le fait que « *le tarif D1 faisait déjà l'objet de corrections de sa structure tarifaire par un troisième ajustement consécutif de 25% de ses frais de base à la suite des modifications approuvées au dossier R-3630-2007* »³⁹. Gaz Métro souligne que cet ajustement, qui est pour la 4^{ème} et dernière année proposée dans le présent dossier, ne devrait pas constituer un empêchement à la correction. En effet, cette mesure ne constitue d'aucune façon une correction de l'interfinancement prévalant à l'intérieur même du tarif D₁. Elle ne permet donc pas de débiter la correction du problème. Quant à la préoccupation de la Régie relative à l'impact tarifaire d'une correction à l'interfinancement, Gaz Métro souligne que cet impact se chiffre à environ 18\$⁴⁰, soit en-deçà du seuil que la Régie a déjà considéré comme acceptable⁴¹.

Pour terminer sur l'interfinancement, Gaz Métro a notamment évoqué la possibilité de scinder en deux le premier sous-palier du tarif D₁. Cette possibilité a été vigoureusement remise en question par OC et la Régie elle-même, par ses question, a laissé entendre ses préoccupations à cet égard. Gaz Métro rappelle, qu'il s'agit uniquement d'une piste de réflexion et non pas d'une demande formelle. Tous auront noté qu'elle ne fait l'objet d'aucune conclusion dans la requête de Gaz Métro. Dans cette mesure, Gaz Métro invite la Régie à la laisser poursuivre son travail de réflexion, en compagnie des intervenants. Si jamais cette réflexion devenait une proposition, la Régie aura tout le loisir de se prononcer sur celle-ci, après avoir entendu tous les participants. Il nous apparaîtrait prématuré à ce stade-ci de verrouiller certaines avenues qui n'ont pas encore été explorées à fond.

d. L'établissement des tarifs

Pour proposer des tarifs, Gaz Métro doit d'abord effectuer une répartition tarifaire qui consiste en l'identification de la variation des coûts et leur attribution aux divers clients. Une fois la répartition tarifaire effectuée, Gaz Métro l'utilise afin de générer une grille des tarifs. Les divers éléments identifiés dans la vision tarifaire de Gaz Métro font en sorte que la répartition tarifaire

³⁸ Décision procédurale D-2011-048 qui prévoit les sujets devant être traités dans le cadre du groupe de travail du PEN et ceux devant être entendus en audience.

³⁹ D-2010-144, p. 26, §92.

⁴⁰ Contre-interrogatoire de Jean-François Tremblay, 8 septembre 2011, vol. 2, pp. 109-110.

⁴¹ D-2007-116, p. 54.

ne peut être appliquée sans l'exercice d'un certain jugement : il s'agit de la stratégie tarifaire. C'est à cette étape que Gaz Métro chiffre sa correction à l'interfinancement et son augmentation de la portion fixe des tarifs tout en tentant de respecter les divers liens qu'elle souhaite préserver entre les tarifs et les paliers tarifaires.

Sur le sujet de l'interfinancement, Gaz Métro propose une correction de l'ordre de 1,7%⁴² selon le dossier tarifaire mis à jour, qui se traduit par une augmentation du même ordre des revenus générés par les paliers 1.1a/b, 1.1c et 1.1d. Il s'agit ici d'un pas dans la bonne direction sans toutefois créer d'augmentation induite pour les clients à ce tarif. Pour Gaz Métro, il ne fait pas de doute que sa proposition est de nature à permettre l'établissement de tarifs justes et raisonnables qui sont également plus équitables entre les divers tarifs.

VII. TAUX D'AMORTISSEMENT

Pièces pertinentes

- B-0063 Gaz Métro-6, Document 8
- B-0178 Gaz Métro-6, Documents 8.1 à 8.6
- B-0187 Gaz Métro-6, Document 8.7
- B-0192 Gaz Métro-6, Document 8.8
- B-0193 Gaz Métro-6, Document 8.9 à 8.12

L'établissement du revenu requis requiert notamment d'y inclure l'amortissement des actifs faisant partie de la base de tarification. La Régie revoit périodiquement les paramètres relatifs à cet amortissement, notamment les catégories d'actifs, leur durée de vie utile respective et les taux d'amortissement en découlant⁴³.

La dernière révision a eu lieu dans le cadre de la cause tarifaire 2006⁴⁴. La révision suivante aurait normalement dû avoir lieu dans le cadre de la cause tarifaire 2011. Elle a toutefois été repoussée au présent dossier tarifaire suite aux rebondissements survenus dans le dossier IFRS.

Les actifs de Gaz Métro se divisent en deux grandes familles : d'une part, les installations générales et d'autre part, les actifs de distribution, de stockage et de transmission. Le processus de révision interne a débuté par la revue des catégories sous-jacentes à ces familles. Ces catégories se sont avérées adéquates tant en fonction des IFRS que des PCGR canadiens ou américains. Cependant, Gaz Métro a identifié certaines améliorations pouvant être apportées aux

⁴² Contre-interrogatoire de Jean-François Tremblay, 8 septembre 2011, vol. 2, pp 102-103.

⁴³ Ce pouvoir découle de l'article 32, par. 3.1^o de la Loi qui prévoit que la Régie a notamment compétence pour déterminer les méthodes comptables applicables aux distributeurs de gaz naturel.

⁴⁴ R-3559-2005, Gaz Métro-6, Document 8.

catégories de la famille des actifs de distribution, stockage et transmission, améliorations qui consistent à subdiviser certaines catégories existantes⁴⁵.

Au niveau de la durée de vie et des taux d'amortissement applicables aux installations générales, Gaz Métro a procédé elle-même à la révision de ceux-ci. Peu de changements ayant des impacts significatifs sont proposés puisqu'une révision a déjà eu lieu dans le cadre du dossier tarifaire 2009 suite à la décision D-2008-067 relative au rapport annuel de Gaz Métro pour l'année 2007.

Au niveau de la durée de vie et des taux d'amortissement applicables aux actifs de distribution, de stockage et de transmission, Gaz Métro a demandé à la firme Gannett Fleming de réviser ceux-ci. Elle a donc effectué une analyse complète de ces éléments et formulé des recommandations tant au niveau de la méthode employée afin de fixer la durée de vie des actifs incluent dans cette famille que des taux applicables. Au sujet du rapport de Gannett Fleming, Gaz Métro souligne que Monsieur Larry Kennedy, rédacteur du rapport, a témoigné lors des audiences. Dans le cadre de son témoignage, la Régie l'a reconnu comme témoin expert aux fins des opinions, conclusions et recommandations faites dans son rapport⁴⁶.

En termes de méthode de calcul de la durée de vie des actifs de distribution, de stockage et de transmission, Gaz Métro souhaite abandonner la méthode ASL pour dorénavant employer la méthode ELG. De l'opinion de Monsieur Kennedy, la méthode ELG est plus précise, permet de réduire l'accroissement du solde des comptes de déviation sur les pertes et les gains et résulte en des charges d'amortissement annuelles plus stables⁴⁷. Elle permet également de mieux faire supporter les charges d'amortissement par les bonnes générations de clients, ce qui n'était pas nécessairement le cas avec la méthode ASL comme l'a démontré l'exemple que Monsieur Kennedy a fait en audience⁴⁸.

Quant aux taux d'amortissement des actifs de distribution, de stockage et de transmission, Monsieur Kennedy suggère un certain nombre de modifications qui ont suscité peu ou pas de questions, exception faite des actifs faisant partie des catégories « 1100 – Distribution branchement acier » et « 1150 – Distribution conduite acier ». Dans ces deux cas, Monsieur Kennedy a proposé des durées de vie utile plus courtes que celles résultant des analyses statistiques. L'UMQ proposait plutôt, que pour la catégorie Z1100, les durées de vie statistiques soient utilisées. Lors de son contre-interrogatoire par le procureur de la Régie, Monsieur Kennedy a amplement exposé les raisons qui l'ont conduit à raccourcir les durées de vie utiles, notamment en considérant les tendances prévalant dans l'industrie ainsi que les circonstances particulières à Gaz Métro⁴⁹. Les raisons fournies par Monsieur Kennedy n'ont d'aucune façon

⁴⁵ Pour les actifs de distribution, de stockage et de transmission, les nouvelles catégories d'actifs proposées et leur taux d'amortissement respectif sont décrits à l'annexe C de la pièce B-0063, Gaz Métro-6, Document 8. Les nouveaux taux d'amortissement sont pour leur part indiqués au tableau de la page 11 de la même pièce.

⁴⁶ Voir notes sténographiques du 9 septembre 2011, vol. 3, p. 106.

⁴⁷ Témoignage en chef de Larry Kennedy, 9 septembre 2011, vol.3, pp. 112-113.

⁴⁸ Témoignage en chef de Larry Kennedy, 9 septembre 2011, vol.3, pp. 113-115.

⁴⁹ La Régie pourra se référer aux pp.173-178 du contre-interrogatoire de Monsieur Kennedy par le procureur de la Régie, 9 septembre 2011, vol. 3.

été contredites, notamment pas l'UMQ qui n'a présenté qu'une preuve par l'intermédiaire de son analyste. Dans ces circonstances, Gaz Métro demande donc à la Régie d'approuver les durées de vie utile proposées par Monsieur Kennedy, sa preuve étant la seule au dossier.

Au sujet de la preuve au dossier, Gaz Métro souhaite revenir sur le témoignage de Monsieur Jacques C.P. Bellemare, présenté par UC. Tout d'abord, tous conviendront que la question des taux d'amortissement est un sujet hautement technique. Il ne s'agit pas d'un sujet dont on discute annuellement ou d'un sujet qui est partie intégrante de l'activité réglementée qu'exerce Gaz Métro. Dans un cas comme celui-ci, un participant qui souhaite débattre du sujet doit présenter un témoin expert et non pas un témoin tel qu'un analyste⁵⁰. Or, Monsieur Bellemare n'a pas été présenté comme témoin expert ni qualifié comme tel par la Régie. Monsieur Bellemare a été présenté comme analyste externe pour présenter la position d'UC. De ce fait, les opinions et recommandations formulées par Monsieur Bellemare au sujet du passage à la méthode ELG ne devraient pas être considérées par la Régie dans le cadre de son délibéré. Par ailleurs, admettant même que UC eu requis le statut d'expert pour Monsieur Bellemare, les expériences de ce dernier ne permettent pas de le qualifier comme tel. En effet, les expériences que Monsieur Bellemare présente comme pertinentes remontent à plus de 20 ans, sinon 25 ans⁵¹. En conséquence, Gaz Métro demande à la Régie d'ignorer le témoignage de Monsieur Bellemare. Advenant que la Régie décide d'accorder un quelconque poids à la preuve de Monsieur Bellemare, Gaz Métro souligne que la divergence d'opinion entre Messieurs Bellemare et Kennedy se situait essentiellement à savoir si dans le cadre de l'établissement du coût d'utilisation d'un actif, il fallait à la fois considérer le coût de la récupération du capital et le coût de la rémunération du capital. Or, Monsieur Kennedy a clairement indiqué que dans ce débat, seule une minorité de personnes était du même avis que Monsieur Bellemare⁵².

Pour terminer sur la question des taux d'amortissement, Gaz Métro souligne que considérant l'ensemble du dossier tarifaire 2012, l'effet des modifications proposées est à toutes fins pratiques nul. Certains ont avancé qu'en ne permettant pas le passage à méthode ELG, la clientèle économiserait environ 11 M\$. À notre avis, il faut être extrêmement prudent avec ce type d'affirmation puisque cette somme représente une charge d'amortissement qui inévitablement sera récupérée par l'intermédiaire des tarifs.

⁵⁰ Une analogie peut ici être faite à notre avis avec le sujet du taux de rendement. Voir la décision D-2008-149, p. 34.

⁵¹ Contre-interrogatoire de Jacques C. P. Bellemare, 12 septembre 2011, vol 4, pp. 196-197.

⁵² Contre-interrogatoire de Larry Kennedy, 12 septembre 2011, vol. 4, pp. 150-152.

VIII. PROCESSUS D'ENTENTE NÉGOCIÉE

- | | | |
|----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| • B-0230 Gaz Métro-2, Document 1 | • B-0138 Gaz Métro-8, Document 6 | • B-0156 Gaz Métro-9, Document 1 |
| • B-0121 Gaz Métro 2, Document 2 | • B-0139 Gaz Métro-8, Document 7 | • B-0244 Gaz Métro-9, Document 2 |
| • B-0122 Gaz Métro 2, Document 3 | • B-0241 Gaz Métro-8, Document 8 | • B-0158 Gaz Métro-9, Document 3 |
| • B-0123 Gaz Métro 2, Document 4 | • B-0141 Gaz Métro-8, Document 9 | • B-0159 Gaz Métro-9, Document 4 |
| • B-0124 Gaz Métro-3, Document 1 | • B-0142 Gaz Métro-8, Document 10 | • B-0160 Gaz Métro-9, Document 6 |
| • B-0125 Gaz Métro 5, Document 1 | • B-0143 Gaz Métro-8, Document 11 | • B-0161 Gaz Métro-10, Document 1 |
| • B-0126 Gaz Métro-6, Document 1 | • B-0144 Gaz Métro-8, Document 12 | • B-0162 Gaz Métro-13, Document 1 |
| • B-0127 Gaz Métro-6, Document 2 | • B-0145 Gaz Métro-8, Document 13 | • B-0163 Gaz Métro-13, Document 2 |
| • B-0128 Gaz Métro-6, Document 3 | • B-0146 Gaz Métro-8, Document 14 | • B-0164 Gaz Métro-13, Document 3 |
| • B-0129 Gaz Métro-6, Document 4 | • B-0147 Gaz Métro-8, Document 15 | • B-0165 Gaz Métro-13, Document 4 |
| • B-0130 Gaz Métro-6, Document 5 | • B-0148 Gaz Métro-8, Document 16 | • B-0166 Gaz Métro-13, Document 5 |
| • B-0131 Gaz Métro-6, Document 6 | • B-0149 Gaz Métro-8, Document 17 | • B-0167 Gaz Métro-13, Document 6 |
| • B-0132 Gaz Métro-6, Document 7 | • B-0150 Gaz Métro-8, Document 18 | • B-0168 Gaz Métro-13, Document 7 |
| • B-0236 Gaz Métro-8, Document 1 | • B-0151 Gaz Métro-8, Document 19 | • B-0169 Gaz Métro 15, Document 1 |
| • B-0237 Gaz Métro-8, Document 2 | • B-0152 Gaz Métro-8, Document 20 | • B-0170 Gaz Métro 15, Document 2 |
| • B-0238 Gaz Métro-8, Document 3 | • B-0153 Gaz Métro-8, Document 21 | • B-0207 Gaz Métro 18, Document 1 |
| • B-0239 Gaz Métro-8, Document 4 | • B-0242 Gaz Métro-8, Document 22 | • B-0266 Engagement 2 |
| • B-0240 Gaz Métro-8, Document 5 | • B-0155 Gaz Métro-8, Document 23 | |

Gaz Métro soumet que l'entente intervenue dans le cadre du dernier Processus d'entente négocié (« PEN ») du présent mécanisme incitatif est conforme à l'intérêt public. Gaz Métro invite donc la Régie à retenir les différentes conclusions de sa demande reposant sur la preuve relative au PEN.

Par ailleurs, quant à la preuve relative au PGEÉ, le procureur de la Régie a questionné les témoins mandatés par la Groupe de travail concernant les taux d'actualisation utilisés pour le calcul du TCTR (Test du coût total des ressources) ainsi que pour le calcul du TCS (Test du coût social).⁵³ À cet égard, Gaz Métro réitère auprès de la Régie que l'utilisation d'un même taux d'actualisation pour le TCTR et le TCS répond à un souci d'uniformité et de concordance avec la pratique utilisée par les sociétés québécoises de service public.⁵⁴

⁵³ Notes sténographiques, volume 1, pp. 19-20.

⁵⁴ Notes sténographiques, témoignage de Vincent Pouliot, vol. 1, pp. 21-22.

IX. CONDITIONS DE SERVICE ET TARIF

- B-0198 Gaz Métro-14, Document 1
- B-0178 Gaz Métro-14, Documents 1.1 à 1.3
- B-0184 Gaz Métro-14, Document 1.4
- B-0193 Gaz Métro-14, Documents 1.5 à 1.10
- B-0195 Gaz Métro-16, Document 1
- B-0193 Gaz Métro-16, Document 1.1
- B-0196 Gaz Métro-16, Document 2
- B-0257 Gaz Métro-17, Document 3 (réponses aux questions 2.1 et 2.2)
- B-268 Engagement 5
- B-269 Engagement 6

Gaz Métro désire revenir brièvement sur la notion de contrat présumé, prévue à l'article 4.5.2 des *Conditions de services et Tarifs* puisque celle-ci a fait l'objet de discussion dans le cadre des audiences.

Dans sa décision D-2010-144, la Régie écrivait ce qui suit au paragraphe 77 :

« [77] Compte tenu de ces deux décisions [D-2008-155 et D-2010-130], la Régie demande à Gaz Métro, dans le cadre de son prochain dossier tarifaire, de lui faire part de sa position quant à la nécessité, ou non, qu'il y ait utilisation du service pour qu'un contrat présumé intervienne entre l'occupant d'un local et le distributeur. » (emphases de la Régie, nous soulignons)

À la page 42 de la pièce B-0069⁵⁵, Gaz Métro précise les raisons pour lesquelles la consommation de gaz n'est pas requise pour qu'un contrat présumé intervienne. Ainsi, il y a « utilisation de service » dès que le gaz naturel est mis à la disposition du client, que celui-ci consomme du gaz naturel ou non. À cet égard, la preuve non contredite démontre que des coûts sont liés au maintien de la disponibilité du gaz naturel à une adresse de service⁵⁶.

Selon Gaz Métro, exiger qu'il y ait consommation de gaz naturel à une adresse de service afin qu'un contrat présumé intervienne, et que Gaz Métro puisse ainsi facturer les frais de base, aurait pour conséquence de faire supporter une charge indue à l'ensemble de la clientèle.

Par ailleurs, Gaz Métro reconnaît qu'un contrat se forme par un échange de consentement et que la notion de contrat présumé n'échappe pas à cette règle. Le *Code civil du Québec*, à son article 1386, précise cependant que « l'échange de consentement se réalise par la manifestation, expresse ou tacite, de la volonté d'une personne d'accepter l'offre de contracter que lui fait une autre personne » (nous soulignons). En l'absence de consommation, pouvons-nous conclure à

⁵⁵ Gaz Métro-14, Document 1.

⁵⁶ B-0069, Gaz Métro-14, Document 1, p. 43, lignes 14-16.

une acceptation tacite de la part de l'occupant d'un local desservi par le gaz naturel ? Gaz Métro croit que oui.

L'occupant ne peut ignorer la mise en disponibilité du gaz naturel à l'adresse de service et, dès lors, nier l'existence d'un contrat présumé. À cet égard, nous soulignons que la Régie, dans sa décision D-2008-155 relative à l'adoption des conditions de services, avait rejeté les prétentions d'OC/ACEF selon laquelle « la notion de contrat présumé est nettement désavantageuse pour les clients concernés, qui sont liés par des obligations qu'ils ignorent »⁵⁷. Par cette décision D-2008-155, et malgré les commentaires d'OC/ACEF, la Régie avait autorisé l'intégration de la notion de contrat présumé à l'article 4.5.2 des *Conditions de services et Tarif*.

La décision D-2010-130 remet-elle en question la notion de contrat présumé reconnue dans la décision D-2008-155 ? Gaz Métro ne le croit pas. Il importe de noter que la décision D-2010-130 repose en grande partie sur la question de la connaissance que pouvait avoir l'occupant quant à l'existence d'un compte actif associé à l'adresse de service. Cette décision concluait à l'absence d'acceptation tacite du client de contracter avec Gaz Métro principalement en raison de la facture ambiguë des avis que lui avait adressés Gaz Métro depuis son emménagement.

Gaz Métro soumet qu'une telle ambiguïté n'existe plus. Les nouveaux avis, déposés par voie d'engagement dans le cadre du présent dossier⁵⁸, informent clairement l'occupant de l'existence d'un compte actif et d'un contrat présumé relié à l'adresse de service. Gaz Métro soumet donc que l'occupant ne peut, dès lors, nier ses obligations.

Par ailleurs, au paragraphe 46 de sa décision D-2010-130, la Régie citait l'article 1394 du *Code civil du Québec*, lequel se lit comme suit :

« Le silence ne vaut pas acceptation, à moins qu'il n'en résulte autrement de la volonté des parties, de la loi ou de circonstances particulières, tels les usages ou les relations d'affaires antérieures. »

(nous soulignons)

Comment interpréter la portée de cette dernière disposition dans le contexte qui nous occupe ? Le contrat de distribution de gaz naturel est un contrat de type réglementé. Il ne répond donc pas à la seule logique de la volonté des parties. D'ailleurs, l'article 53 de la Loi consacre la préséance des tarifs et conditions fixés par la Régie sur toutes ententes pouvant intervenir entre le distributeur et un consommateur. Or, depuis l'entrée en vigueur des *Conditions de service et Tarif* le 1^{er} décembre 2010, l'article 4.5.2 instaure la notion de contrat présumé. Gaz Métro souligne d'ailleurs que la décision D-2010-130 a été rendue à la lumière des tarifs en vigueur en 2008, qui ne contenaient pas de disposition similaire au paragraphe 4.5.2. Selon Gaz Métro,

⁵⁷ D-2008-155, p. 42, dernier paragraphe.

⁵⁸ B-0269, Gaz Métro-17, Document 8.

l'entrée en vigueur de l'article 4.5.2, en conjonction avec l'application de l'article 53 de la Loi, permet d'appliquer l'exception de l'article 1394 du *Code civil du Québec*.

Finalement, l'audience a permis de constater qu'il existait des préoccupations quant au traitement équitable que doivent recevoir respectivement l'occupant et le propriétaire d'un local considéré vacant. À cet égard, UC demande que la responsabilité de payer les frais de base soit imputée au propriétaire d'un local vacant.⁵⁹ Pour sa part, la Régie a également exprimé en audience des préoccupations quant à l'équité dans le traitement accordé aux propriétaires d'un local vacant comparativement aux occupants.⁶⁰

Gaz Métro souligne qu'elle a déjà soumis, dans le cadre de la Phase 1 de la Cause tarifaire 2011, une proposition de modification à l'article 4.5.2 permettant de cibler davantage le propriétaire d'un local vacant.⁶¹ En vertu de cette proposition, le paragraphe 3 de l'actuel article 4.5.2 était supprimé et le texte suivant était ajouté à la fin du deuxième paragraphe : « À moins d'avis contraire, le propriétaire de l'immeuble où est située l'adresse de service est présumé être l'occupant de cet immeuble. ». Selon Gaz Métro, puisque le propriétaire ne peut ignorer que le gaz naturel est disponible à l'adresse de service, cette modification à l'article 4.5.2 permettrait de lui faire assumer la responsabilité des frais de base dès qu'un local devient vacant, sous réserve évidemment que l'occupant soit identifié dans l'intervalle. Selon Gaz Métro, cette modification répondrait aux préoccupations formulées par la Régie et UC.

X. DÉVELOPPEMENT RENTABLE DU MARCHÉ RÉSIDENTIEL

- B-0027 Gaz Métro-3, Document 3
- B-0178 Gaz Métro-3, Document 3.1 (questions 1.1 à 1.3)
- B-0186 Gaz Métro-3, Document 3.2 (questions 1.1 à 1.5)
- B-0190 Gaz Métro-3, Documents 3.5 à 3.8
- B-0191 Gaz Métro-3, Documents 3.3 et 3.4 (questions 1.1 à 2.4)
- B-0192 Gaz Métro-3, Document 3.9 (questions 3.1 à 3.3)
- B-0222 Gaz Métro-3, Document 5
- B-0264 Gaz Métro-3, Document 6 (présentation Powerpoint)
- B-0270 Engagement 7

a. Rôle de société de service public et obligation de desserte

Le développement d'un marché, qu'il soit résidentiel, commercial ou industriel, est associée à l'obligation de desserte qu'assume Gaz Métro à titre de société de service public, le tout conformément à l'article 77 de la Loi. Gaz Métro doit donc étendre son réseau de distribution de manière à rejoindre davantage de consommateurs afin de leur offrir la possibilité de faire des choix en matière énergétique.

⁵⁹ Notes sténographiques, vol. 4, témoignage de Jean-François Blain, pp. 194-195.

⁶⁰ Notes sténographiques, vol. 3, interrogatoire de Me Marc Turgeon, p. 174 et suivantes.

⁶¹ R-3720-2011, pièce Gaz Métro-1, Document 1, p. 17.

Par ailleurs, ce développement du réseau doit se faire de manière rentable (article 79 de la Loi). Gaz Métro croit donc qu'il est de son devoir, à titre de société de service public assumant une obligation de desserte, de maintenir la rentabilité de son développement afin de donner accès à un plus grand nombre de futurs clients. Selon Gaz Métro, le maintien de cette rentabilité est essentielle afin d'assurer une équité entre les clients actuels, qui profitent déjà de ses services, et les clients futurs, dont l'accès au réseau est mis en péril en raison de la baisse de rentabilité globale du développement du marché résidentiel.

b. Objectif poursuivi par Gaz Métro en l'instance

Lors de la séance du 8 septembre, madame Dallaire a circonscrit l'objectif poursuivi par Gaz Métro : « est-ce que le développement qui était possible dans le marché résidentiel en 2008 est toujours possible aujourd'hui ? ». ⁶² L'objectif poursuivi est donc d'avoir un portrait de la situation en matière de la rentabilité du marché résidentiel.

Or, quel est ce portrait de la situation ? La preuve non contredite démontre que malgré les efforts importants déployés par Gaz Métro pour réduire certains coûts au cours des dernières années ⁶³, il y a effritement de la rentabilité du marché résidentiel depuis 2008 et cet effritement risque de se poursuivre au cours des prochaines années. La diminution de cette rentabilité s'illustre par une baisse du taux de rendement interne (« TRI ») qui serait atteint aux conditions d'aujourd'hui par les ventes réalisées en 2008. Ce TRI se situerait à 9.28% pour l'année 2012, comparativement à une cible de 9.50%. ⁶⁴

Certains intervenants, par leur preuve ou leurs questions en audience, ont laissé entendre que malgré la baisse constatée, le TRI demeurerait au-dessus du seuil de rentabilité de 6.53% (coût en capital prospectif). Gaz Métro conserverait donc, selon ces intervenants, une marge de manœuvre pour effectuer du développement rentable. Cette perception des intervenants révèle une incompréhension de l'utilité du TRI dans le cadre de l'analyse de la rentabilité du développement du marché résidentiel. Or, tel que l'indique la preuve ⁶⁵ et comme l'a réaffirmé monsieur Jean-Benoît Trahan lors de la séance du 8 septembre ⁶⁶, le TRI constitue une moyenne de la rentabilité globale de l'ensemble des projets. Ainsi, la diminution constatée de cette moyenne de la rentabilité (TRI) implique nécessairement que certains projets, pris individuellement, se retrouvent désormais sous le seuil du coût en capital prospectif. La figure 2 de la page 12 de la pièce B-0222 ⁶⁷ illustre bien cette situation. Concrètement, Gaz Métro a évalué que cette baisse du TRI implique qu'entre 5% et 8% des ventes résidentielles réalisées en 2008 ne pourraient être réalisées en 2012. ⁶⁸ Cette réduction des ventes, qui affecterait tant les projets d'extension que les conversions, limiterait évidemment l'accès au gaz naturel.

⁶² Notes sténographiques, témoignage de Caroline Dallaire, vol. 2, pp. 214-215.

⁶³ Notamment la réduction des coûts de construction, B-0027, Gaz Métro-3, Document 3, p. 4, ligne 7.

⁶⁴ B-0027, Gaz Métro-3, Document 3, p. 17; B-0222, Gaz Métro-3, Document 5, p. 11, lignes 25-27.

⁶⁵ B-0222, Gaz Métro-3, Document 5, p. 12.

⁶⁶ Notes sténographiques, témoignage de Jean-Benoît Trahan vol. 2, pp. 242-245, pp. 250 et 254.

⁶⁷ Gaz Métro-3, Document 5.

⁶⁸ Notes sténographiques, témoignage de Caroline Dallaire, vol. 2, p. 219.

c. Solution à la baisse de rentabilité : l'augmentation des revenus

Gaz Métro croit qu'une baisse de la rentabilité du développement du marché résidentiel n'est pas souhaitable, tant pour la clientèle et les investisseurs⁶⁹ que pour l'intérêt public. Une telle baisse de la rentabilité constitue un obstacle majeur empêchant Gaz Métro de jouer pleinement son rôle de société de service public et d'assumer son obligation de desserte au sens de l'article 77 de la Loi.

Par conséquent, Gaz Métro est d'avis que la solution à ce problème de rentabilité se situe dans une augmentation des revenus. Ainsi, une hausse raisonnable des tarifs pour le premier palier du tarif D₁, telle que celle proposée dans le cadre du présent dossier tarifaire permettrait de retrouver la rentabilité globale recherchée dans le secteur résidentiel et de maintenir le nombre de nouvelles ventes.

d. Débat sur les projets de « conversion »

Certains intervenants souhaiteraient que Gaz Métro rétablisse le niveau de rentabilité du développement résidentiel en déployant davantage d'efforts en matière de conversion.

Gaz Métro a déjà reconnu que les projets de conversion constituent effectivement des projets affichant un bon niveau de rentabilité.⁷⁰ Cependant, la preuve non contredite démontre que le potentiel de ventes dans le marché de la conversion est en déclin depuis quelques années.⁷¹ Gaz Métro n'est pas responsable de ce déclin.

Plusieurs questions ont été posées aux témoins de Gaz Métro lors de la séance du 8 septembre 2011 sur la méthode employée pour conclure à une telle réduction du potentiel de ventes en conversion. Gaz Métro désire réitérer que la méthode employée⁷² permet de parvenir à une estimation du potentiel de ventes en conversion. Bien que cette méthode ne soit pas purement exacte, elle se fonde sur des données fiables⁷³. L'application de cette méthode permet de comprendre que Gaz Métro ne peut augmenter le taux de ventes en conversion de manière telle que cela permettrait d'améliorer sensiblement le TRI pour le développement du marché résidentiel.

Monsieur Crête a expliqué lors de la séance du 8 septembre que des efforts étaient déployés afin de réaliser davantage de ventes en conversion.⁷⁴ Gaz Métro saisit donc toutes les occasions qui se présentent pour réaliser de telles ventes. Certains intervenants persistent néanmoins à affirmer que Gaz Métro pourrait faire davantage. Malheureusement, ces affirmations ne sont aucunement

⁶⁹ B-0222, Gaz Métro-3, Document 5, p. 13.

⁷⁰ B-0222, Gaz Métro-3, Document 5, p. 3, lignes 23-26.

⁷¹ B-0222, Gaz Métro-3, Document 5, p. 3 et suivantes.

⁷² B-0222, Gaz Métro-3, Document 5, pp. 5-7.

⁷³ Provenant notamment de Ressources naturelles Canada.

⁷⁴ Témoignage de Nicolas Crête, notes sténographiques, vol. 3, pp. 21-26 et 38.

étayés et proviennent de témoins qui n'ont pas démontré détenir une expérience particulière en matière de développement de marché et de marketing. D'ailleurs, Gaz Métro soumet qu'une recommandation visant à exiger qu'elle examine les pratiques en cours dans d'autres juridictions canadiennes (balisage), illustre une méconnaissance des particularités propres au marché québécois.

e. Les ventes sans chauffage (appareils périphériques)

Des intervenants reprochent à Gaz Métro de favoriser les ventes « sans chauffage » et de contribuer ainsi à l'étalement urbain en raison de la localisation d'un tel marché.⁷⁵

À cet égard, soulignons que Gaz Métro ne fait que répondre à la demande du marché. L'obligation de desserte prévue à l'article 77 de la Loi ne fait pas de distinction entre les demandes de services pour le chauffage et les demandes de services pour les appareils périphériques. Ainsi, en répondant à ce type de demande, Gaz Métro ne fait qu'assumer son rôle de société de service public, sous réserve de devoir rencontrer les critères de rentabilité. Sur ce dernier point, la preuve non contredite démontre que le marché des appareils périphériques peut être rentable.⁷⁶

f. Relation entre les programmes commerciaux (PRC)

Plusieurs questions ont été dirigées vers les témoins de Gaz Métro concernant les aides financières versés par le biais du Programme de rabais à la consommation (PRC). Plus précisément, la procureure de la Régie a invité les témoins à discuter de l'impact des variations tarifaires sur le montant de subventions versées en vertu du PRC. Comme messieurs Crête et Trahan l'ont expliqué en audience, puisque le PRC intervient au moment de l'installation de l'équipement au gaz naturel, une possible variation des tarifs aurait peu d'impact sur le montant de telles subventions.⁷⁷

XI. ÉVALUATION DES PROGRAMMES PRC ET PRRC

- B-0028 Gaz Métro-3, Document 4
- B-0178 Gaz Métro-3, Documents 4.1 et 4.2
- B-0184 Gaz Métro-3, Document 4.3
- B-0186 Gaz Métro-3, Documents 4.4 et 4.5
- B-0187 Gaz Métro-3, Documents 4.6 à 4.10
- B-0216 Gaz Métro-17, Document 2

⁷⁵ Notes sténographiques, vol. 4, pp. 104-105.

⁷⁶ B-0222, Gaz Métro-3, Document 5, pp. 9-11.

⁷⁷ Notes sténographiques, vol. 3, pp. 46-47.

Le rapport d'évaluation des programmes PRC et PRRC⁷⁸ fait suite à une demande du Groupe de travail formulée dans le cadre de la Cause tarifaire 2010. Nous notons à cet égard qu'aucun intervenant ayant participé au Groupe de travail de la Cause tarifaire 2010 n'a formulé, dans le cadre du présent dossier, de commentaires témoignant de leur insatisfaction à l'égard du rapport déposé.

Gaz Métro souligne que l'évaluation menée est complète puisqu'elle comprend une évaluation économique⁷⁹, une étude de marché⁸⁰ ainsi qu'une évaluation portant sur les effets de distorsion⁸¹.

Le rapport d'évaluation démontre, sans ambiguïté, que les programmes PRC et PRRC sont essentiels dans le cadre des activités commerciales de Gaz Métro et pour son développement.⁸² Cette évaluation a permis de confirmer que les programmes compensent une partie de l'écart des coûts d'acquisition et d'installation d'appareils fonctionnant au gaz naturel. À cet égard, la preuve démontre que ces coûts sont beaucoup plus importants que ceux associés à l'installation d'appareils fonctionnant à l'électricité. Il est donc primordial de maintenir les aides financières issues de ces programmes à leur niveau actuel afin de permettre à Gaz Métro de conserver et développer sa clientèle.

Par ailleurs, des questions ont été posées aux témoins de Gaz Métro sur l'impact que pourraient avoir la hausse du prix du mazout sur le nombre de ventes en conversions et sur le montant des subventions pouvant être versées en vertu des programmes PRC et PRRC.⁸³ À cet égard, monsieur Crête a indiqué qu'une telle hausse du prix du mazout peut effectivement inciter les consommateurs à devancer leur décision de convertir leurs appareils.⁸⁴ Cependant, monsieur Crête a souligné que le véritable concurrent du gaz naturel en pareil circonstance n'est pas le mazout auquel il se substituerait mais plutôt la principale alternative au gaz naturel en matière de conversion, c'est-à-dire l'électricité.⁸⁵

XII. FONDS EN EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE

- B-0060 Gaz Métro-9, Document 7
- B-0178 Gaz Métro-9, Document 7.1 (questions 20.1 et 20.2)
- B-0061 Gaz Métro-9, Document 8
- B-0178 Gaz Métro-9, Document 8.1 (questions 21.1 et 21.2)
- B-0190 Gaz Métro-9, Document 8.2 (question 7.1)
- B-0262 Gaz Métro-9, Document 11 (présentation Powerpoint)

⁷⁸ Gaz Métro-3, Document 4.

⁷⁹ B-0028, Gaz Métro-3, Document 4, pp. 114-128.

⁸⁰ B-0028, Gaz Métro-3, Document 4, pp. 17-113 et l'annexe A.

⁸¹ B-0028, Gaz Métro-3, Document 4, section 5.

⁸² B-0028, Gaz Métro-3, Document 4, p. 9.

⁸³ Interrogatoire de Me Louis Legault, notes sténographiques, vol. 3, pp. 73, 74 et 77.

⁸⁴ Témoignage de Nicolas Crête, notes sténographiques, vol. 3, pp. 74-76.

⁸⁵ Témoignage de Nicolas Crête, notes sténographiques, vol. 3, p. 77.

Le plan d'action 2011-2012 du FEÉ constituera le dernier plan d'ici sa dissolution le 30 septembre 2012. Tel que l'a indiqué monsieur Clermont lors de la séance du 8 septembre, ce plan permettra au FEÉ de continuer d'offrir des services à la clientèle jusqu'à sa dissolution.⁸⁶ Gaz Métro invite donc la Régie à donner suite aux différentes conclusions recherchées par le FEÉ et à autoriser l'utilisation des sommes imputés au FEÉ, conformément au plan d'action 2011-2012.

XIII. SUIVIS DU PGÉE

- B-0059 Gaz Métro-9, Documents 5, 5.1 à 5.3
- B-0119 Gaz Métro-9, Document 10
- B-0208 Gaz Métro-17, Document 1, Document 1 (DDR2)

Gaz Métro invite la Régie à conclure que la preuve déposée, et les réponses offertes en audiences, répondent aux suivis requis.

XIV. PLAN DE DISSOLUTION DU FEÉ

Lors de la séance du 12 septembre 2011, Gaz Métro a déposé le plan en vue de la dissolution du FEÉ convenu dans le cadre de la renégociation du mécanisme incitatif (dossier R-3693-2009). La pièce déposée⁸⁷ (B-265) fait état du processus qui sera mis en place au cours des prochains mois afin d'assurer une transition complète d'ici la dissolution du FEÉ au 30 septembre 2012. Les témoins entendus lors de cette séance ont d'ailleurs eu l'occasion de faire état de cet échéancier.⁸⁸

Par ailleurs, plusieurs questions ont été formulées dans le cadre des audiences et dirigées vers différents panels, concernant la nécessité de procéder à « l'évaluation des programmes » du FEÉ avant le 30 septembre 2012.

Tout d'abord, comme l'a indiqué monsieur Trahan en audience, Gaz Métro est engagé actuellement dans un processus similaire à celui d'une fusion de deux sociétés. Des analyses (plutôt que des évaluations) des programmes du FEÉ sont ainsi menées de manière à déterminer comment ceux-ci pourront éventuellement s'intégrer dans le fonctionnement interne de Gaz Métro.⁸⁹

Par ailleurs, monsieur Pouliot a énoncé les différents motifs pour lesquels la tenue d'évaluation n'était pas souhaitable avant la date butoire du 30 septembre 2012. D'abord, monsieur Pouliot a soulevé la pertinence de procéder à de telles évaluation compte tenu qu'il n'est pas certain, pour

⁸⁶ Notes sténographiques, témoignage de Sylvain Clermont, vol. 2, pp. 189-190.

⁸⁷ B-0265

⁸⁸ Notes sténographiques, témoignage de Jean-Benoît Trahan, vol. 4, pp. 21-22.

⁸⁹ Témoignage de Jean-Benoît Trahan, notes sténographiques, vol. 4, pp. 21 et suivantes.

le moment, que tous les programmes du FEÉ seront transférés au PGEÉ.⁹⁰ Ensuite, le budget du PGEÉ pour les années 2010-2011 et 2011-2012 ne prévoit aucune somme dédiée à l'évaluation des programmes du FEÉ.⁹¹ De plus, pour effectuer une telle évaluation de programmes, l'équipe du PGEÉ devrait mobiliser des ressources humaines qu'elle ne détient pas à l'heure actuelle.⁹² Également, monsieur Pouliot a soulevé un enjeu quant à la possibilité que de telles évaluations puissent être réalisées à temps pour la fin de la présente année financière, et ce même si des budgets devaient être dédiés à cette fin.⁹³ Finalement, notons que les coûts découlant d'une telle évaluation des programmes seraient disproportionnés par rapport aux économies réelles générées par la majorité des programmes du FEÉ qui n'auront pas été évalués avant la dissolution.⁹⁴

XV. DEMANDES PROVISOIRES ET DATE LIMITE DE LA DÉCISION

Gaz Métro demande à la Régie d'ordonner l'application provisoire des *Conditions de service et Tarifs* présentement en vigueur au-delà du 30 septembre prochain et ce, jusqu'à ce qu'une décision finale intervienne dans le présent dossier.

Gaz Métro demande également à la Régie d'approuver, avant le 1^{er} octobre 2011, les volumes totaux pouvant être protégés en vertu du « Programme de produits financiers dérivés » ainsi que le plafond applicable aux contrats d'échange à prix fixes.

En terminant, afin d'obtenir des tarifs en vigueur au plus tard le 1^{er} janvier 2012, Gaz Métro doit être informée au plus tard le 17 novembre prochain si la Régie accepte ou non les modifications proposées à la méthode de fonctionnalisation. Advenant un refus de celle-ci ou une modification à la solution proposée, Gaz Métro devra refaire plusieurs calculs qui nécessitent un temps important.

LE TOUT RESPECTUEUSEMENT SOUMIS

Montréal, le 20 septembre 2011

M^e Vincent Regnault
M^e Hugo Sigouin-Plasse
Procureurs de la demanderesse
1717, rue du Havre
Montréal (Québec) H2K 2X3
adresse courriel pour ce dossier: dossiers.reglementaires@gazmetro.com

⁹⁰ Témoignage de Vincent Pouliot, notes sténographiques, vol. 1, pp. 47-48.

⁹¹ Témoignage de Vincent Pouliot, notes sténographiques, vol. 1, p. 48.

⁹² Témoignage de Vincent Pouliot, notes sténographiques, vol. 1, p. 48.

⁹³ Témoignage de Vincent Pouliot, notes sténographiques, vol. 1, p. 49.

⁹⁴ Témoignage de Vincent Pouliot, notes sténographiques, vol. 4, pp. 37-38.