

CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC

District de Montréal

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

N°: R-3809-2012 phase 2

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

(ci-après «Gaz Métro»)

et

L'ASSOCIATION DES CONSOMMATEURS INDUSTRIELS DE GAZ

(ci-après «ACIG»)

Intervenante

MÉMOIRE DE L'ACIG SUR LES FRAIS ENGAGÉS À L'ONÉ

A. INTRODUCTION

Au paragraphe 9 de la décision procédurale **D-2013-003** qu'elle a rendue en date du 14 janvier 2013 dans le cadre du présent dossier, la Régie a identifié certains enjeux importants dont elle entend traiter pour les fins de sa décision sur la requête tarifaire de Gaz Métro. Parmi ces enjeux, on retrouve *«l'utilité et la disposition des charges liées au dossier TCPL devant l'Office national de l'énergie»*.

C'est à la section 2.9 de la pièce Gaz Métro-7, document 1 (également B-0127) intitulée «Dépenses liées au dossier TCPL devant l'Office national de l'énergie» que l'on retrouve, pour l'essentiel, la description de la proposition de Gaz Métro quant à l'inclusion de ces dépenses dans le coût de service 2013 :

«Dans le cadre de la décision D-2012-088, la Régie autorisait la création d'un compte de frais reportés hors base, portant intérêts et avec un plafond de 4 M\$ dans lequel seraient comptabilisées les dépenses liées au dossier RH-003-2011 devant l'office national de l'énergie («ONÉ»). La Régie jugeait que les frais encourus à cette fin sont des charges normales que la Régie a toujours reconnues à travers le coût

de service du distributeur. Ainsi, les sommes engagées dans le cadre du dossier de TCPL devant l'ONÉ doivent être considérées comme des frais pour optimiser les coûts du plan d'approvisionnement et elles doivent faire partie du coût de service reconnu par la Régie et récupérées auprès de la clientèle de l'activité réglementée.

Dans la phase II de la Cause tarifaire 2013, Gaz Métro a inclus un montant de 3 M\$ au coût de service, conformément à la décision de la Régie, en disposant du compte de frais reportés et en intégrant une prévision de dépenses pour l'année tarifaire 2013. Le dossier devant l'ONÉ étant en délibéré, la majorité des frais a été encourue. Les sommes portées au compte de frais reportés (2,3 M\$), en date du 30 septembre 2012, ont donc été versées au coût de service 2013. Gaz Métro a également prévu un budget additionnel (0,7 M\$) afin de couvrir les dépenses déboursées au moment du dépôt de la présente preuve ainsi qu'une prévision afin d'être en mesure de couvrir les divers autres déboursés à venir. Il est à noter que l'enveloppe de 3 M\$ inclut les frais de l'ACIG liés à son intervention dont Gaz Métro reconnaît le caractère généralement utile pour un montant maximum de 500 K\$.»

On se souviendra que la décision **D-2012-088** à laquelle il est fait référence dans cet extrait de la preuve a été rendue par la Régie en date du 24 juillet 2012 sur deux (2) requêtes présentées par l'ACIG (**R-3795-2012**) et Gaz Métro (**R-3796-2012**) respectivement demandant la création d'un compte de frais reportés ainsi que la récupération, à même ledit compte, des frais engagés par les deux requérantes pour leur participation au dossier **RH-003-2011** de TCPL devant l'Office national de l'énergie.

À titre de référence, l'ACIG croit opportun de produire ici l'entièreté de la section III (paragraphe 7 à 21) de sa requête **R-3795-2012** décrivant le contexte de sa demande déposée à la Régie en date du 25 avril 2012 :

«III. CONTEXTE DE LA DEMANDE

a) Les coûts du plan d'approvisionnement de Gaz Métro assumés par sa clientèle et l'impact de la demande de TCPL

7. Comme indiqué dans la requête R-3796-2012 de Gaz Métro, l'approvisionnement de la clientèle de celle-ci dépend entièrement du transport du gaz naturel sur le réseau de transport de TransCanada Pipeline Limited (TCPL) dont fait partie celui de Trans Québec Maritimes (TQM);
8. Le transport interprovincial du gaz naturel est régi par l'Office National de l'Énergie (ONE) qui fixe notamment le tarif de transport applicable sur les réseaux de TCPL et de TQM;

9. Le tarif de transport sur TCPL et TQM est un intrant significatif dans la détermination des coûts du plan d'approvisionnement de Gaz Métro qu'approuve annuellement la Régie en vertu de l'article 72 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (ci-après la « Loi »), lesquels coûts se répercutent directement dans les tarifs de Gaz Métro approuvés par la Régie en vertu des articles 48 et suivants de la Loi;
10. Pour prendre l'exemple du dossier tarifaire R-3752-2011 pour l'année témoin débutant le 1er octobre 2011 il convient de rappeler que les enjeux du plan d'approvisionnement de Gaz Métro, incluant l'impact des tarifs de transport de TCPL, ont fait l'objet d'une preuve exhaustive à l'égard de laquelle l'ACIG a participé activement et formulé plusieurs suggestions et commentaires;
11. L'ACIG soumet respectueusement que ses interventions à ce chapitre profitent tant auprès de la Régie qu'auprès de l'ONÉ, non seulement à ses propres membres mais également à la communauté entière des usagers du Québec qui, tout comme les membres de l'ACIG, assument entièrement et intégralement les coûts du plan d'approvisionnement intégrés dans les tarifs de Gaz Métro;

b) L'impact de la demande tarifaire de TCPL sur les coûts du plan d'approvisionnement de Gaz Métro

12. Depuis maintenant plusieurs années, plusieurs intervenants réguliers auprès de l'ONÉ dont, notamment, Gaz Métro et l'ACIG, ont participé à des négociations et autres discussions en profondeur avec TCPL aux fins de résoudre une véritable situation de crise qui prévaut en raison de l'augmentation significative des tarifs de transport de TCPL, laquelle résulte dans une large mesure d'une réduction vertigineuse des volumes de gaz transportés par TCPL sur son réseau pancanadien;
13. Suite à ces longues et laborieuses négociations qui ont été ponctuées par le dépôt, par TransCanada, de pas moins de trois (3) requêtes provisoires qui ont toutes été rejetées par l'ONÉ en 2010 et 2011, TCPL a finalement déposé, le 1er septembre 2011, une « Demande visant l'approbation de la proposition de restructuration d'entreprise et de services ainsi que des droits définitifs exigibles sur le réseau principal en 2012 et 2013 » (RH-003-2011), laquelle propose des modifications significatives à l'ensemble de la structure tarifaire du réseau principal de TCPL dont fait partie TQM;

14. Les propositions de TCPL contenues dans le dossier RH-003-2011 sont d'une envergure et d'une complexité sans précédent et pourraient, si elles sont approuvées dans leur intégralité, comporter des répercussions négatives importantes sur les tarifs et autres conditions du service de transport sur le réseau pancanadien auxquels sont assujettis tous les clients de TCPL, dont Gaz Métro et les membres de l'ACIG, et ce tant sur l'horizon à court terme qu'à moyen ou plus long terme;

c) Gaz Métro et l'ACIG comptent parmi les nombreux intervenants participant au dossier tarifaire RH-003-2011

15. Dans ce contexte, il n'est pas étonnant de constater que cette demande exceptionnelle a généré pas moins de 72 demandes d'intervention de la part de ceux qui risquent d'être affectés directement ou indirectement par les modifications en profondeur proposées par TCPL;

16. Parmi les nombreux intervenants qui participent à ce dossier d'une importance historique, les seuls qui représentent les intérêts du Québec sont le gouvernement du Québec lui-même, via le ministère des Ressources naturelles et de la Faune, Gaz Métro et l'ACIG. Notons cependant que l'intervention du gouvernement du Québec est plutôt à titre d'observateur et que, contrairement à Gaz Métro et à l'ACIG, le ministère des Ressources naturelles et de la Faune n'a déposé aucune preuve au dossier;

17. Comme indiqué au paragraphe 10 de sa requête R-3796-2012, Gaz Métro, de concert avec les distributeurs de l'Ontario, a concentré ses efforts sur les aspects suivants de la proposition de TCPL qui, à son avis, sont susceptibles de causer un préjudice important à l'ensemble de la clientèle du Québec en ce que :

- *les coûts de TQM seraient alloués aux seuls clients de TQM, dont Gaz Métro fait partie, entraînant une hausse importante du coût de ce service pour Gaz Métro;*

- *d'importants coûts seraient dorénavant récupérés à travers les tarifs applicables au short haul entraînant une hausse importante du coût de ce service pour Gaz Métro;*

- *la récupération de plusieurs coûts serait reportée à plus tard, entretenant ainsi une incertitude importante quant à l'effet sur le tarif applicable à Gaz Métro et sa clientèle.*

18. Outre les préoccupations relatées ci-dessus, la preuve de Gaz Métro présentée de concert avec les distributeurs de l'Ontario comporte certaines propositions destinées à diminuer le coût de service de TCPL sur les segments de

son réseau principal (essentiellement le Northern Line) qui font l'objet d'une sous-utilisation chronique depuis plusieurs années;

19. L'ACIG, pour sa part, a concentré ses efforts sur le règlement global du problème de sous-utilisation de l'ensemble du réseau de transport principal (Mainline) de TCPL et ce, afin de procurer une réduction significative et durable des tarifs de transport pour le bénéfice ultime de l'ensemble de la clientèle de TCPL, incluant bien sûr, la communauté entière des usagers du Québec;
20. Les preuves présentées de part et d'autres par Gaz Métro et l'ACIG sont loin d'être identiques mais ont toutefois pour objectif commun d'optimiser les coûts et les autres conditions des services de transport de TCPL intégrés dans le plan d'approvisionnement de Gaz Métro à la charge de l'ensemble de la clientèle du Québec. En ce sens, les interventions de Gaz Métro et de l'ACIG auprès de l'ONÉ constituent un véritable effort collectif ayant pour but de protéger les intérêts de la communauté des clients du Québec contre les impacts négatifs découlant des propositions de TCPL;
21. Pour ces motifs, l'ACIG appuie entièrement l'allégation contenue au paragraphe 14 de la requête R-3796-2012 de Gaz Métro à l'effet que les sommes engagées par Gaz Métro et l'ACIG pour leur participation au dossier de TCPL devraient être considérées comme des frais engagés pour optimiser les coûts du plan d'approvisionnement et faire partie du coût de service de l'entreprise réglementée reconnu par la Régie et pouvant être récupérés de l'ensemble de la clientèle de l'activité réglementée;

C'est aux paragraphes 36 à 45 inclusivement de la décision **D-2012-088** que l'on retrouve l'opinion de la Régie sur les demandes formulées par l'ACIG et Gaz Métro dans les requêtes **R-3795-2012** et **R-3796-2012**. On retiendra en outre le paragraphe 37 dans laquelle la Régie prend acte des démarches entreprises par Gaz Métro, de la formation d'un front commun avec Enbridge et Union ainsi que du travail de collaboration entrepris avec l'ACIG pour s'assurer de la complémentarité de leurs interventions dans le dossier **RH-003-2011**. Au paragraphe 40, la Régie indique qu'il y a lieu que toutes les sommes engagées dans le cadre de ce dossier de TCPL devant l'ONÉ soient considérées comme des frais pour optimiser les coûts du plan d'approvisionnement, qu'elles fassent partie du coût de service reconnu par la Régie et qu'elles soient récupérées auprès de la clientèle de l'activité réglementée.

En conséquence, la Régie décide, au paragraphe 41, d'autoriser la création d'un compte de frais reportés pour assurer la récupération de ces sommes jusqu'à concurrence d'un plafond de 4 M\$ lequel, faut-il le rappeler, incluait une somme d'un million de dollars que prévoyait alors encourir l'ACIG pour sa participation au dossier **RH-003-2011**.

Au paragraphe 43 de la décision portant plus spécifiquement sur la demande de l'ACIG d'autoriser Gaz Métro à lui rembourser et à imputer audit compte de frais reportés les frais et débours raisonnables encourus et à encourir pour cette participation au dossier en cause, la Régie exprime l'avis qu'elle n'a pas compétence pour reconnaître des frais encourus pour cette dernière pour défendre un dossier devant une autre instance.

Au paragraphe 44, la Régie ajoute toutefois qu'elle n'entend pas s'immiscer dans la gestion et la conduite de ce dossier par Gaz Métro et qu'il appartient à cette dernière d'en justifier les coûts :

«[44] De fait, la Régie est d'avis qu'il ne lui appartient pas de s'immiscer dans la gestion et la conduite de ce dossier par Gaz Métro quant aux modalités de sa participation, ainsi qu'aux ressources requises, y compris leur indemnisation. Toute justification des coûts encourus pourra éventuellement être offerte ou recherchée à l'occasion de la disposition du compte de frais reportés en cause, jusqu'à concurrence du montant autorisé à y être imputé. »

De l'avis de l'ACIG, il ressort clairement de la décision **D-2012-088** que la Régie a décidé de s'en remettre à Gaz Métro et à l'ACIG pour ce qui a trait à la justification des coûts encourus dans le dossier **RH-003-2011**, incluant ceux engagés par l'ACIG dont Gaz Métro avait reconnu la pertinence et l'utilité dans sa propre requête **R-3796-2012**. Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si le dispositif de la décision de la Régie autorise la création d'un compte de frais reportés jusqu'à concurrence d'un plafond de 4 M\$ qui inclut autant les frais alors projetés par Gaz Métro (3 M\$) et ceux de l'ACIG (1 M\$).

B. L'ENTENTE INTERVENUE ENTRE GAZ MÉTRO ET L'ACIG SUITE À LA DÉCISION D-2012-088 :

Dans les semaines qui ont suivi la décision **D-2012-088** du 24 juillet 2012, l'ACIG et Gaz Métro ont donc entrepris des négociations aux fins de s'entendre sur les conditions et modalités auxquels l'ACIG pourra se voir rembourser, en tout ou en partie, à même le compte de frais reportés autorisé par la Régie, les sommes encourues et à encourir pour sa participation au dossier **RH-003-2011**. Au terme de ces discussions, les deux parties en sont arrivées à une entente écrite consignée dans une lettre (copie ci-jointe comme **Annexe A**) datée du 11 septembre 2012 adressée par Monsieur Patrick Cabana de Gaz Métro au trésorier de l'ACIG, Monsieur Yves Séguin, laquelle fut contresignée par ce dernier en date du 13 septembre 2012. Compte tenu de son importance, l'ACIG croit opportun de reproduire ici l'essentiel du texte de cette entente :

«Il nous fait plaisir de vous confirmer que Gaz Métro défrayera 50 % des honoraires d'avocat, d'analyste et d'expert de l'ACIG ainsi que les frais d'avion et d'hébergement, jusqu'à concurrence de 500 000 \$, sur présentation des pièces justificatives appropriées et des preuves de paiement. Considérant que l'ACIG représente des membres provenant à la fois de l'Ontario et du Québec, il nous semble légitime que les clients du Québec n'assument que 50 % des honoraires encourus. Les sommes ainsi remboursées seront

comptabilisées dans le compte de frais reportés autorisé à cette fin par la Régie afin d'être éventuellement considérées dans l'établissement des tarifs.

Par ailleurs, l'ACIG s'engage à exposer à la Régie en quoi les frais ainsi engagés ont été utiles afin d'optimiser les coûts du plan d'approvisionnement et justifierait donc leur inclusion dans les tarifs. Entre autres choses, l'ACIG, au besoin, répondra aux demandes de renseignements de la Régie ou des intervenants, déposera une preuve, produira le ou les témoins nécessaires et effectuera toute argumentation utile à la récupération de cette somme. L'ACIG s'engage en outre à rembourser à Gaz Métro les sommes versées en vertu de la présente entente, majorée d'un intérêt équivalent au taux de rendement autorisé sur la base de tarification, advenant que la Régie lui refuse le droit d'inclure ces sommes dans son coût de service. Dans cette perspective, l'ACIG devra fournir, au plus tard avec sa première demande de remboursement, une garantie financière à la satisfaction de Gaz Métro afin de garantir cet engagement.

En terminant, soulignons que même si Gaz Métro reconnaît le caractère généralement utile de l'intervention de l'ACIG dans le cadre du dossier RH-003-2011, qui est de nature à faire progresser le débat, de même que la valeur pour les consommateurs de gaz naturel du Québec d'avoir plus d'un participant ou représentant de ceux-ci dans les débats soulevés, ceci ne signifie pas qu'elle endosse la position de l'ACIG et vice-versa. Par ailleurs, malgré cette aide financière de Gaz Métro, l'ACIG continuera de bénéficier d'une totale indépendance d'esprit quant à ses positions et représentations tant dans le dossier concerné que dans d'autres dossiers, notamment devant la Régie.»

En date de ce jour, les sommes engagées par l'ACIG pour sa participation à cet important dossier de l'ONÉ dépassent largement le seuil de **500 000 \$** convenu avec Gaz Métro dans l'entente du 11 septembre 2012. Le remboursement de ce seuil de **500 000 \$** pour la représentation des intérêts de l'ensemble des usagers du Québec est évidemment important pour le maintien de la bonne santé financière de l'ACIG. L'ACIG produit au soutien des présentes, comme **Annexe B**, la récapitulation finale des frais totalisant **1 133 593,72 \$** qu'elle a encourus pour sa participation au dossier **RH-003-2011**. L'ACIG a déjà fourni à Gaz Métro, comme prévu à l'entente du 11 septembre 2012, l'ensemble des factures et autres pièces justificatives requises au soutien de la totalité de ces frais.

D'autre part, il ne faut pas perdre de vue que, même après le paiement de la somme de **500 000\$** prévue à l'entente, l'ACIG devra supporter à même ses propres ressources la différence de **633 593,72\$** entre ses frais admissibles totalisant **1 133 593,72 \$** et le seuil de **500 000\$** prévu à l'entente avec Gaz Métro. La participation de l'ACIG au dossier **RH-003-2011** aura donc comporté un effort financier très important pour l'Association, lequel a nécessité des contributions supplémentaires substantielles de la part de ses membres.

C. LA PERTINENCE ET L'UTILITÉ DES SOMMES ENGAGÉES PAR L'ACIG DANS LE DOSSIER RH-003-2011 :

Dans l'entente du 11 septembre 2012, l'ACIG s'est engagée envers Gaz Métro à exposer à la Régie en quoi les frais engagés auprès de l'ONÉ ont été utiles afin d'optimiser les coûts du plan d'approvisionnement, ce qui justifie leur inclusion dans les tarifs. Entre autres choses, l'ACIG, au besoin, s'est engagée à répondre aux demandes de renseignements de la Régie ou des intervenants, de déposer une preuve, produire le ou les témoins nécessaires et effectuer toute argumentation utile à la récupération de cette somme.

Cela étant dit, la Régie a déjà, dans sa décision **D-2012-088** (par. 40), reconnu que, dans leur ensemble, les sommes engagées dans le cadre du dossier de TCPL devant l'ONÉ peuvent être considérées comme des frais encourus pour optimiser les coûts dans l'approvisionnement, lesquels font partie du coût de service reconnu par la Régie et peuvent être récupérés auprès de la clientèle de l'activité réglementée.

Dans la présente section de son mémoire, l'ACIG entend élaborer en quoi la preuve et l'argumentation qu'elle a présentées dans le cadre du dossier **RH-003-2011** de l'ONÉ étaient utiles et bénéfiques non seulement pour ses propres membres mais également pour la communauté des usagers du Québec. L'ACIG entend aussi expliciter en quoi la preuve et l'argumentation qu'elle a présentées étaient à la fois différentes et complémentaires de celles de Gaz Métro.

D'entrée de jeu, il convient de souligner que l'ACIG, tout comme Gaz Métro, est une intervenante régulière auprès de l'ONÉ et que, en temps normal, elle n'a pas à engager des sommes faramineuses pour sa participation aux dossiers à l'ONÉ. D'ailleurs, au cours des récentes années, les tarifs et autres conditions de service de transport de TCPL ont très souvent été déterminés au terme de discussions dans le cadre d'un processus d'entente négocié au sein d'un groupe de travail (connu en anglais sous le nom de «Tolls Task Force», ou TTF) auquel participent la majorité des intervenants concernés. Bien évidemment, lorsque les tarifs font l'objet d'un consensus au sein du TTF, il n'est pas nécessaire pour l'ONÉ de tenir une audience formelle sauf seulement pour approuver l'entente négociée entre les parties.

Antérieurement au dépôt, par TCPL, de sa proposition de restructuration le 1^{er} septembre 2011 dans le dossier **RH-003-2011**, les tarifs de transport de TCPL avaient été établis sur la base des paramètres de calcul convenus pour une période de cinq (5) ans (du 1^{er} janvier 2007 au 31 décembre 2011) selon une entente négociée au sein du TTF qui fut entérinée par l'ONÉ au printemps 2007.

Au moment de la conclusion de cette entente négociée, l'ACIG fut l'une des rares parties à formuler des préoccupations à l'égard de celle-ci, notamment quant au fait qu'il était difficile de prévoir avec certitude que les tarifs de transport de TCPL allaient demeurer à un niveau stable et raisonnable pendant toute la période de cinq (5) ans couverte par l'entente. C'est largement en raison de ces inquiétudes que l'ACIG demanda et obtint de TCPL un tableau fournissant les tarifs illustratifs que TCPL prévoyait facturer à sa clientèle sur l'horizon de cinq (5) ans couvert par l'entente.

L'ACIG produit au soutien des présentes, comme **Annexe C**, une copie de la pièce **B-29** produite par TCPL à sa demande dans le cadre des audiences du dossier **RH-003-2011** fournissant la comparaison entre les tarifs illustratifs qui avaient été fournis dans le tableau de 2007 avec les tarifs réels qui ont été facturés par TCPL à sa clientèle pendant chacune des années 2007 à 2011 inclusivement. Comme la Régie pourra le constater, les tarifs de transport de TCPL ont plus que doublé pendant le terme de l'entente par rapport à ce qui était prévu par TCPL en 2007.

Cette hausse vertigineuse des tarifs de transport de TCPL, qui est hautement préjudiciable à l'ensemble de sa clientèle, incluant la communauté des usagers du Québec, est essentiellement attribuable à une chute importante des volumes de gaz transportés sur le réseau principal (Mainline) de TCPL entre 2007 et 2011. Ainsi, alors que les volumes transportés s'élevaient à 6 Bcf/jour en 2007, les dernières projections produites par TCPL pour l'année 2012 s'élevaient à seulement 2,4 Bcf/jour, soit une chute de l'ordre de 60 %.

Comme indiqué aux paragraphes 13 et suivants de la requête de l'ACIG **R-3795-2012**, cette situation catastrophique a provoqué de longues et laborieuses négociations au sein du TTF en vue du renouvellement de l'entente 2007-2011, lesquelles ont été ponctuées par le dépôt, par TransCanada, de pas moins de trois (3) requêtes provisoires qui ont toutes été rejetées par l'ONÉ en 2010 et 2011. C'est le 1^{er} septembre 2011 que TCPL a finalement déposée sa proposition globale de restructuration dans le dossier **RH-003-2011** auquel tant Gaz Métro que l'ACIG ont participé activement au cours des années 2011 et 2012.

Eu égard au contexte bien particulier décrit ci-dessus, on peut comprendre que les propositions de TCPL contenues dans le dossier **RH-003-2011** sont d'une envergure et d'une complexité sans précédent et qu'elles pourraient, si elles sont approuvées dans leur intégralité, comporter des répercussions négatives importantes tant sur les tarifs et autres conditions du service de transport auxquels sont assujettis tous les clients de TCPL, dont Gaz Métro et la communauté des usagers du Québec et ce, tant sur l'horizon à court terme, qu'à moyen ou à plus long terme.

De l'avis de l'ACIG, la lacune fondamentale dans la proposition de TCPL est son omission totale de présenter des solutions réalistes et efficaces au grave problème de sous-utilisation de son réseau principal qui est à l'origine des augmentations substantielles de tarifs que l'on a connues depuis 2007. C'est pour cette raison bien précise que l'ACIG a pris la décision de participer activement à ce dossier important aux fins de prévenir toute détérioration supplémentaire de cette situation très préjudiciable aux clients de TCPL et de ramener les tarifs de transport à un niveau plus raisonnable.

Sauf erreur de la part de l'ACIG, sur les soixante-treize (73) intervenants ayant déposé une demande d'intervention dans ce dossier, seules trois (3) organisations représentaient les intérêts des clients ultimes qui défraient les tarifs de transport de TCPL, soit l'ACIG elle-même, l'Association des producteurs d'électricité de l'Ontario (APPRO) et l'Association des consommateurs industriels de gaz de l'Alberta (IGCAA). En effet, il ne faut pas perdre de vue que des intervenants comme les distributeurs de l'est du Canada (Union, Enbridge et Gaz Métro), bien que durement affectés dans leurs marchés respectifs par la hausse des tarifs de transport de TCPL, refilent nécessairement ceux-ci dans les tarifs de distribution qu'ils facturent à leur propre clientèle. De l'avis de l'ACIG, il est bien évident que les positions de

principe des distributeurs réglementés à l'égard d'un autre monopole réglementé et celles des usagers ultimes sont adoptées dans des perspectives différentes. Ces derniers, bénéficient d'une plus grande latitude quant aux remèdes qui peuvent être considérés pour régler des crises aussi sérieuses que celle que traverse présentement TCPL.

Comme bien expliqué dans les requêtes **R-3795-2012** et **R-3796-2012**, la preuve de Gaz Métro, de concert avec les distributeurs de l'Ontario, a concentré ses efforts sur les aspects suivants de la proposition de TCPL qui, à son avis, sont susceptibles de causer un préjudice important à l'ensemble de la clientèle du Québec, à savoir :

- «• les coûts de TQM seraient alloués aux seuls clients de TQM, dont Gaz Métro fait partie, entraînant une hausse importante du coût de ce service pour Gaz Métro;
- d'importants coûts seraient dorénavant récupérés à travers les tarifs applicables au short haul entraînant une hausse importante du coût de ce service pour Gaz Métro;
- la récupération de plusieurs coûts serait reportée à plus tard, entretenant ainsi une incertitude importante quant à l'effet sur le tarif applicable à Gaz Métro et sa clientèle.»

De plus, la preuve de Gaz Métro présentée de concert avec les distributeurs de l'Ontario comportait certaines propositions destinées à diminuer le coût de service de TCPL sur les segments de son réseau principal (particulièrement la Northern Line) qui font l'objet d'une sous-utilisation chronique depuis plusieurs années.

L'ACIG, pour sa part, a concentré ses efforts sur la nécessité de régler d'abord et avant tout le grave problème de sous-utilisation de l'ensemble du réseau de transport principal (Mainline) de TCPL et ce, afin de procurer une réduction significative et durable des tarifs de transport pour le bénéfice ultime de l'ensemble de la clientèle de TCPL, incluant, bien sur, la communauté entière des usagers du Québec.

À titre de référence, l'ACIG produit comme **Annexes** au présent mémoire les éléments suivants de sa preuve et de son argumentation qui procureront à la Régie une excellente idée des propositions qu'elle a présentées dans le cadre de sa participation au dossier **RH-003-2011** :

Annexe D : Pièce de l'ONÉ C4-10-2 constituant la preuve écrite, telle qu'amendée, de Monsieur Murray Newton, alors président sortant de l'ACIG, fournissant l'essentiel de la position et des propositions de l'ACIG.

Comme bien expliqué dans la section 10 intitulée «IGUA's Proposal», l'ACIG a proposé de réduire la taille de la base tarification de TransCanada, pour fins de calcul de ses tarifs, d'un montant égal à la valeur de la portion sous-utilisée du Mainline et d'en partager le fardeau financier à parts égales (50 % - 50 %) entre les actionnaires de TCPL, d'une part, et la communauté des usagers, d'autre part, via un cavalier tarifaire (Rate Rider) garanti au moyen d'une transaction de titrisation («Securitization»). Telle que présentée, cette proposition de l'ACIG viendrait s'ajouter à toute les autres mesures à être décrétées par l'ONÉ dans sa décision sur la requête de TCPL aux fins de réduire davantage les tarifs de transports sur le

Mainline. Le seul autre intervenant ayant présenté une proposition de cette nature est *The Association of Power Producers of Ontario* (APPrO), sous réserve toutefois de certaines différences notables au chapitre des conditions et modalités d'application. Nulle part dans la preuve présentée par la Coalition des distributeurs de l'est du Canada (qui incluait Gaz Métro) peut-on retrouver une proposition allant aussi loin que celle de l'ACIG ou générant, à court terme, des économies tarifaires aussi importantes.

Annexe E : pièce de l'ONÉ C4-9-7 constituant la preuve écrite de l'analyste de l'ACIG, Monsieur Bernard Otis, à l'effet de quantifier la valeur financière de la portion sous-utilisée de la base de tarification de TCPL.

En effet, compte tenu que la proposition principale de l'ACIG consistait à réduire la taille de la base de tarification de TCPL d'un montant équivalent à la valeur de la sous-utilisation du Mainline, il était nécessaire de justifier et quantifier le montant de cette réduction. L'ACIG est la seule intervenante à s'être livrée à cet exercice de quantification ; bien que contestés au plan des principes, les calculs de Monsieur Otis n'ont fait l'objet d'aucune preuve contradictoire, ni par TCPL, ni par l'un quelconque des autres intervenants.

Annexe F : pièce de l'ONÉ C4-9-13 constituant la preuve écrite de l'expert américain Goeffrey B. Inge recommandant divers scénarios alternatifs pour résoudre le problème de sous-utilisation du Mainline de TCPL, dont, évidemment, la proposition de la réduction de la taille de la base de tarification aux conditions relatives ci-dessus, laquelle constituait sa recommandation principale.

Encore une fois cette recommandation de Monsieur Inge était unique et nul autre intervenant n'a présenté quelque chose de semblable ou équivalent.

Annexe G : pièce de l'ONÉ C4-9-8 constituant l'expertise écrite de Madame Dena Wiggins du cabinet d'avocats Ballard Spahr de Washington faisant état de la doctrine et de la jurisprudence réglementaire aux États-Unis quant aux approches et solutions retenues pour résoudre des problèmes de sous-utilisation de la nature de ceux qui existent sur le Mainline de TCPL.

Compte tenu qu'il n'existe aucun précédent au Canada de sous-utilisation d'actifs réglementés semblable à celui qu'éprouve présentement TCPL, cette expertise était indispensable aux fins de convaincre l'ONÉ que la proposition de l'ACIG à l'effet de réduire la taille de la base de tarification de TCPL et d'en faire supporter le fardeau financier à parts égales entre les actionnaires de TCPL et les usagers est tout à fait conforme aux normes et principes réglementaires en la matière. Cette expertise, qui était la seule sur le sujet, s'est avérée fort utile en ce que l'une des positions les plus âprement défendues par TCPL, d'un point de vue juridique, a été que le contrat réglementaire (regulatory compact) auquel le transporteur est assujéti procure à son actionnaire une protection absolue quant aux conséquences financières résultant d'un problème de sous-utilisation des actifs réglementés de la nature de celui qu'éprouve présentement TCPL. Encore une fois, nulle part dans la preuve ou dans l'argumentation des autres intervenants, incluant dans celles de Gaz Métro, peut-on retrouver une analyse juridique d'une telle ampleur.

Annexe H : Volume 62 des transcriptions sténographiques contenant l'argumentation finale complète présentée par le procureur de l'ACIG lors de l'audience du 16 novembre 2012.

Comme la Régie sera en mesure de le constater à même la lecture de cette transcription, la première partie de l'argumentation de l'ACIG s'est employée à démontrer que les tarifs finaux de 2013 résultant de la proposition de restructuration de TCPL seraient plus élevés que ceux que l'entreprise elle-même qualifiait déjà de trop élevés lorsqu'elle s'adressa pour la première fois à l'ONÉ en décembre 2010 pour l'approbation de tarifs intérimaires pour l'année 2011. Dans cette même partie, l'ACIG s'est aussi employée à démontrer que nulle part dans la proposition de restructuration de TCPL peut-on retrouver des solutions réalistes et durables aux graves problèmes à l'origine de la sous-utilisation de ses actifs réglementés. Or, sachant que le niveau très élevé des tarifs de transport de TCPL constitue, par lui-même, l'une des causes les plus importantes de la sous-utilisation du Mainline, ce n'est certainement pas en proposant des tarifs encore plus élevés que ceux que l'on décriait en décembre 2010 que l'on pourra solutionner les problèmes qu'éprouve présentement TCPL.

Dans la seconde partie de son argumentation, l'ACIG explique que si, comme elle, l'ONÉ en arrive à la conclusion que la proposition de TCPL n'apporte aucune solution durable à la sous-utilisation de son système, il devient absolument nécessaire d'explorer des solutions supplémentaires comme, par exemple, la proposition présentée par l'ACIG. La suite de l'argumentation de l'ACIG s'emploie à démontrer en quoi sa proposition est possible et réaliste, conforme aux normes et principes réglementaires applicables et qu'elle produirait des réductions significatives de tarifs susceptibles d'apporter une solution durable aux problèmes qu'éprouve présentement TCPL.

À titre de référence pour fins de comparaison, l'ACIG produit comme annexes supplémentaires au présent mémoire les documents suivants constituant l'essentiel de la preuve présentée par la Coalition des distributeurs de l'est du Canada (Market Area Shippers, ci-après «MAS»), à laquelle Gaz Métro s'était jointe :

Annexe I : pièce de l'ONÉ C56-8-2 intitulée «Market Area Shippers Evidence».

Annexe J : pièce de l'ONÉ C56-8-3 intitulée «MAS Alternative Proposal»

Comme la Régie pourra le constater à la lecture de ces documents, la preuve du MAS s'est attaquée en priorité à certains enjeux bien précis de la proposition de TCPL dont, notamment, le «Depreciation, Toll Design, Change in Toll Methodology, TQM-TBO Allocation, Toll Zones, et Great Lakes Right Sizing».

Tout comme l'ACIG, cette preuve écrite des distributeurs confirme, à la page 17, que le problème fondamental qu'éprouve TransCanada en est un de sous-utilisation de ses actifs réglementés :

«Simply, MAS does not believe that toll methodology is the cause of TransCanada's competitiveness concerns. The fundamental problem with the Mainline's competitiveness is that current throughput cannot sustain the Mainline's cost structure.»

Comme on peut donc le voir, l'ACIG et les distributeurs de l'est du Canada sont, pour l'essentiel, d'accord sur le diagnostic du problème de TCPL mais, par ailleurs, ne proposent pas nécessairement les mêmes avenues pour le résoudre et, surtout, générer des réductions significatives des tarifs de transport sur l'horizon à court terme. C'est un peu pour cette raison que l'ACIG considère que, dans une certaine

mesure, la preuve des distributeurs et la sienne sont distinctes mais complémentaires l'une de l'autre.

Dans le même ordre d'idées, on notera que dans la section F de son argumentation finale (**Annexe H**) consacrée à certains des autres enjeux soulevés par la proposition de TransCanada, l'ACIG a résumé sa position à l'égard de plusieurs des enjeux abordés dans la preuve des distributeurs dont, notamment, la proposition de TransCanada d'allouer la totalité des coûts de TQM aux seuls clients de ce petit transporteur. Or, et comme bien indiqué aux paragraphes 2820 et suivants de la transcription (Volume 62) produite comme **Annexe H** du présent mémoire, l'ACIG a explicitement endossé la position adoptée par Gaz Métro à ce chapitre. Cette prise de position explicite de la part de l'ACIG a donc permis à l'ONÉ d'entendre le point de vue d'une catégorie d'usagers ultimes de la province de Québec à l'égard de cet aspect hautement préjudiciable de la proposition de TCPL.

On peut constater la même chose pour la proposition de TransCanada à l'égard de la dépréciation. Encore ici, et comme le démontre le paragraphe 2821 de la transcription (Volume 62) de l'argumentation de l'ACIG produite comme **Annexe H** au présent mémoire, l'ACIG a formulé des préoccupations très sérieuses à l'égard de la position de TransCanada de différer une partie importante de ses coûts à des générations futures de clients afin de générer des réductions à court terme de ses tarifs de transport. Encore une fois, des préoccupations semblables ont été formulées par les distributeurs de l'est du Canada, dont Gaz Métro.

Similairement, la proposition intérimaire présentée par l'ACIG pour les années 2012 et 2013 à l'effet de priver TransCanada de son rendement sur l'avoir propre sur la portion de sa base de tarification réputée sous-utilisée pour lesdites années est conceptuellement semblable à la proposition des distributeurs à l'effet de priver TransCanada de tout rendement sur l'avoir propre pour les années 2012 à 2020 sur le Northern Line qu'ils considèrent comme sous-utilisé. Sur ce point en particulier, l'ACIG réfère la Régie à la section D.2 de la transcription (Volume 62) de son argumentation finale, **Annexe H**, plus particulièrement aux paragraphes 2711 et 2712 dans lesquels elle souligne les similitudes d'approche à ce chapitre entre l'ACIG et les distributeurs de l'est du Canada.

D. LES SOMMES ENGAGÉES PAR L'ACIG ET GAZ MÉTRO SONT RAISONNABLES :

En termes quantitatifs, la Régie ne devrait pas s'étonner de l'ampleur des sommes qui ont été engagées par l'ACIG et Gaz Métro pour leur participation au dossier **RH-003-2011** lorsque l'on considère l'envergure et la complexité exceptionnelles de ce dossier. Pour s'en convaincre, l'ACIG produit au soutien du présent mémoire, comme **Annexe K**, l'ordonnance procédurale émise par l'Office national de l'énergie en date du 21 octobre 2011 fournissant l'échéancier détaillé du traitement du dossier et ce, tant pour la phase écrite entre le dépôt de la requête de TCPL le 1^{er} septembre 2011 jusqu'au début des audiences le 4 juin 2012, que pour la phase orale qui s'est déroulée sur soixante-douze (72) jours entre le 4 juin et le 5 décembre 2012.

Ainsi, parmi les statistiques à retenir, mentionnons que :

- Pas moins de soixante-treize (73) intervenants ont enregistré leur participation au dossier. Sur ces soixante-treize (73) intervenants, environ une vingtaine (20) ont participé au contre-interrogatoire des témoins de TransCanada de même que présenté une preuve et/ou une argumentation finale.
- Deux (2) rondes successives de demandes de renseignements ont été planifiées à l'origine à l'égard de la preuve de TransCanada. Or, et malgré ce traitement exceptionnel, il y a néanmoins eu des contestations quant à certaines des réponses finales qui ont été fournies par TransCanada.
- Pour la phase orale, TransCanada a présenté pas moins de dix (10) panels distincts de témoins dont la quasi-totalité ont inclus un ou plusieurs témoins experts. Sauf erreur, TransCanada a produit au minimum huit (8) expertises distinctes qui ont toutes et chacune été complétées par des réponses aux demandes de renseignements de même que par de la preuve en réplique.
- Au meilleur du souvenir de l'ACIG, TransCanada était représentée par une équipe d'au moins cinq (5) avocats du cabinet Blakes de Calgary sous la direction générale de Me Kemm Yates, qui est un avocat chevronné en matière de réglementation. Il ne fait aucun doute que les frais encourus par TransCanada pour ses nombreux experts et avocats dépassent largement tout ce qui a été vu auparavant à ce chapitre devant n'importe quel organisme de réglementation au Canada.

Eu égard à ce contexte bien particulier, l'ACIG soumet respectueusement que les frais engagés par Gaz Métro et l'ACIG pour leur participation à ce dossier exceptionnel sont raisonnables dans les circonstances. Ainsi, l'ACIG, pour sa part, s'est faite un devoir de limiter sa participation aux seuls phases écrites et orales du dossier qui présentaient un lien suffisant avec les enjeux bien précis qu'elle avait choisi de cibler, à commencer, bien sûr, par la nécessité de résoudre le grave problème de sous-utilisation du Mainline à l'origine des tarifs de transport très élevés de TransCanada Pipeline.

Pour toutes ces raisons, l'ACIG soumet respectueusement que, tant d'un point de vue qualitatif que quantitatif, la participation de l'ACIG au dossier **RH-003-2011** s'est avérée pertinente, utile et pour le meilleur intérêt non seulement de ses membres mais également pour celui de la communauté des usagers du Québec. L'ACIG considère sincèrement que les positions distinctes mais complémentaires présentées par Gaz Métro et l'ACIG dans le cadre de cet important dossier sauront convaincre l'Office national de l'énergie de prendre les mesures qui s'imposent aux fins d'apporter des solutions durables aux graves problèmes qu'éprouve TCPL et, par voie de conséquence, ramener ses tarifs de transport à l'intérieur d'une marge plus raisonnable pour les usagers.

Le tout respectueusement soumis.

Saint-Jérôme, le 20 mars 2013

Jean-Bernard Dehaut, POUR GUY SARAULT

ASSOCIATION DES CONSOMMATEURS
INDUSTRIELS DE GAZ

Par Bissonnette Fortin Giroux

Procureur de l'Association