

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

DEMANDE D'APPROBATION DU PLAN D'APPROVISIONNEMENT
ET DE MODIFICATION DES CONDITIONS DE SERVICE
ET TARIF DE SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ MÉTRO
À COMPTER DU 1er OCTOBRE 2013

DOSSIER : R-3837-2013 - Phase 2

RÉGISSEURS : Me MARC TURGEON, président
M. GILLES BOULIANNE
Mme FRANÇOISE GAGNON

AUDIENCE DU 12 NOVEMBRE 2013

VOLUME 6

CLAUDE MORIN et ROSA FANIZZI
Sténographes officiels

COMPARUTIONS

Me SIMON TURMEL
Me AMÉLIE CARDINAL
procureurs de la Régie;

REQUÉRANTE :

Me VINCENT REGNAULT
Me HUGO SIGOUIN-PLASSE
procureurs de Société en commandite Gaz Métro
(SCGM);

INTERVENANTS :

Me GUY SARAULT
procureur de Association des consommateurs
industriels du gaz (ACIG);

Me ANDRÉ TURMEL
procureur de Fédération canadienne de l'entreprise
indépendante (FCEI);

Me GENEVIÈVE PAQUET
procureure de Groupe de recherche appliquée en
macroécologie (GRAME);

Me ÉRIC DAVID
procureur de Option consommateurs (OC);

Me FRANKLIN S. GERTLER
Me PASCALE BOUCHER MEUNIER
procureurs de Regroupement des organismes
environnementaux en énergie (ROÉÉ);

Me DOMINIQUE NEUMAN
procureur de Stratégies énergétiques et Association
québécoise de lutte contre la pollution
atmosphérique (SÉ/AQLPA);

Me HÉLÈNE SICARD
procureure de Union des consommateurs (UC).

TABLE DES MATIERES

	PAGE
PRÉLIMINAIRES	4
PLAIDOIRIE PAR Me VINCENT REGNAULT	5
PLAIDOIRIE PAR Me HUGO SIGOUIN-PLASSE	65
PLAIDOIRIE PAR Me GUY SARAULT	77
PLAIDOIRIE PAR Me ANDRÉ TURMEL	95
PLAIDOIRIE PAR Me GENEVIÈVE PAQUET	104
PLAIDOIRIE PAR Me DOMINIQUE NEUMAN	118
PLAIDOIRIE PAR Me HÉLÈNE SICARD	153
RÉPLIQUE PAR Me VINCENT REGNAULT	166

L'AN DEUX MILLE TREIZE (2013), ce douzième (12e) jour
du mois de novembre :

PRÉLIMINAIRES

LA GREFFIÈRE :

Protocole d'ouverture. Audience du douze (12)
novembre deux mille treize (2013), dossier R-3837-
2013 - Phase 2. Demande d'approbation du Plan
d'approvisionnement et de modification des
conditions de service et tarif de Société en
commandite Gaz Métro à compter du premier (1er)
octobre deux mille treize (2013). Poursuite de
l'audience.

LE PRÉSIDENT :

Bon début de journée à tous les participants. Nous
sommes donc la journée des plaidoiries et de la
réplique. Maître Regnault, j'imagine que vous
voulez me parler des engagements.

Me VINCENT REGNAULT :

Bon matin, Monsieur le Président, Madame la
régisseuse, Monsieur le régisseur. Oui,
effectivement, les engagements auxquels Gaz Métro
avait souscrit ont été déposés hier en fin
complètement d'après-midi. Vous nous en excuserez.

On aurait souhaité être en mesure de les déposer une demi-heure plus tôt pour qu'ils puissent être traités par le greffe. Malheureusement, ça n'a pas été possible. Mais ils ont été déposés de mémoire aux alentours de cinq heures (5 h). Et je crois qu'ils ont été - je cherche le mot en français - mais « postés » en bon français au SDÉ... sur le SDÉ en début de matinée ce matin. Il y a des copies papier qui sont en route pour la Régie, tel que demandé, tel que fait d'habitude, qui devraient arriver, j'ai parlé avec mes gens vers neuf heures moins dix (8 h 50), et c'était presque entre les mains du messenger qui allait venir immédiatement ici.

LE PRÉSIDENT :

Ça comprend l'ensemble de tous les engagements? Me

VINCENT REGNAULT :

Sauf l'engagement 8 qui sera transmis à la Régie d'ici le quinze (15) novembre, tel que convenu. LE PRÉSIDENT

:

Parfait. Merci. Alors, on est prêt à procéder si vous voulez bien, Maître Regnault.

PLAIDOIRIE PAR Me VINCENT REGNAULT :

Excellent. Merci. Donc, j'en ai pour environ avec maître Sigouin-Plasse, j'en ai pour environ une

heure, une heure cinq ce matin. Évidemment, si jamais vous avez des questions, n'hésitez pas à nous interrompre. De mon côté, je vais vous entretenir de l'entente avec TransCanada, du Plan d'approvisionnement puis d'un certain nombre de sujets connexes, stratégie, diversification des outils, des indices, le déplacement à Dawn et diverses modifications que nous demandons. Et dans un troisième temps, je vous entretiendrai de la demande d'investissement à l'usine LSR. Et mon collègue fermera la plaidoirie de Gaz Métro en vous entretenant de la conception et des critères de conception et d'opération du réseau gazier.

Alors, si je commence sans plus tarder avec l'entente qui est intervenue avec TransCanada, je pense qu'on va tous être d'accord pour dire qu'il s'agit d'un moment important dans le domaine de l'énergie dans les vingt (20) ou trente (30) dernières années. C'est une entente qui redéfinit plusieurs choses. Peut-être faire un peu la genèse de ça très rapidement, là, mais depuis quelques années, Gaz Métro constate le déclin de la production de gaz naturel dans le bassin sédimentaire de l'Ouest canadien, non seulement le déclin de la production, mais également la

disponibilité de moins en moins grande du gaz naturel qui provient de l'Ouest, parce que la demande dans l'Ouest justement est de plus en plus grande. Elle constate également que la hausse des tarifs qui sont applicables à ces volumes de gaz qui viennent de l'Ouest canadien.

Donc, afin d'assurer la suffisance des approvisionnements pour sa clientèle à un tarif raisonnable, Gaz Métro a entrepris de déplacer sa structure d'approvisionnement à Dawn, déplacement qui a été présenté à la Régie l'année dernière et qui a été autorisé aux termes de la décision D-2012-175.

Subséquent à cette décision-là qui a été rendue par la Régie, l'Office national de l'énergie a rendu sa décision dans le dossier tarifaire de TCPL. Elle a, dans le cadre de cette décision-là, fixé les tarifs applicables sur TCPL pour les cinq prochaines années. Et cette décision-là a eu pour conséquence, a fait en sorte que TCPL, TransCanada a décidé de suspendre son projet d'accroître les capacités de transport à partir de Dawn, faisant en sorte ou empêchant que le projet de déplacement à Dawn se concrétise. Le projet de déplacement donc qu'avait présenté Gaz Métro l'année dernière a été

tel que présenté, tel qu'envisagé avec les économies qui étaient à l'époque prévues, ne pouvaient plus se réaliser.

De surcroît, les actions et les projets de TransCanada nommément le projet Energy East, aussi l'octroi de capacités additionnelles... de capacités, pardon, de transport non renouvelables, monsieur Morel en a parlé lors des audiences, l'appel de soumissions auquel Gaz Métro a participé au printemps deux mille treize (2013), c'était pour des capacités de transport d'une durée de deux ans non renouvelables. Donc, ces actions-là et ces projets-là ont fait en sorte que Gaz Métro s'est retrouvée dans une situation où elle aurait pu ne plus disposer des capacités suffisantes pour desservir la clientèle dès novembre deux mille quinze (2015).

Par conséquent, Gaz Métro s'est vue dans l'obligation d'envisager un certain nombre de solutions alternatives, notamment celle de construire des infrastructures de transport conjointement avec Union Gas.

Ce projet de Gaz Métro et de Union, combiné à un projet d'Enbridge (le projet GTA), également à la demande de TransCanada devant l'ONÉ afin de

faire modifier certaines conditions de service a résulté en un acrimonieux débat judiciaire sur plusieurs fronts, devant l'Office, devant la Commission ontarienne de l'énergie, devant la Cour supérieure de l'Ontario. On n'en a pas vraiment parlé de ce litige-là, mais c'est un litige qui opposait TransCanada à Enbridge et qui découlait d'une contravention alléguée par TransCanada à un Memorandum of Understanding qui était intervenu entre TransCanada et Enbridge. On parlait d'une poursuite ici d'une valeur de quatre point milliards de dollars (4,5 G\$).

(9 h 10)

C'est donc dans ce contexte-là d'incertitude, qui était susceptible de perdurer durant une période très prolongée, que Gaz Métro, Union et Enbridge ont entrepris, avec TransCanada, une négociation pour tenter de trouver un compromis qui serait acceptable pour tous.

Après des semaines de négociations, les parties en sont venues à une entente de principe, celle qui a été déposée auprès de la Régie et qui est survenue le onze (11) septembre deux mille treize (2013), et ensuite une entente de principe, celle-ci datée du trente et un (31) octobre et qui

a été déposée comme pièce Gaz Métro 2, document 29.

En vertu de cette entente, TransCanada s'est notamment engagée à construire les capacités suffisantes pour permettre à Gaz Métro de déplacer sa structure d'approvisionnement vers Dawn et ainsi assurer sa sécurité d'approvisionnement à un coût raisonnable. TransCanada a également accepté de contribuer, par une réduction de son taux de rendement, abaissant celui-ci du onze virgule cinq pour cent (11,5 %) qui avait été autorisé par l'Office, à un taux effectif de neuf virgule un pour cent (9,1 %) sur la période de six ans qui va du premier (1^e) janvier deux mille quinze (2015) au trente et un (31) décembre deux mille vingt (2020). Cette baisse, acceptée par TransCanada de son taux de rendement, représente une contribution de l'ordre d'environ quarante-cinq millions de dollars (45 M\$), ce qui est une contribution d'un ordre équivalent à celle que recommandaient Gaz Métro, Union et Enbridge devant l'ONE. Pour Gaz Métro, c'était un gain significatif dans la mesure où TransCanada évolue dans un univers qui est réglementé, où un des principes fondamentaux est de permettre justement à une utilité publique d'avoir l'opportunité raisonnable de récupérer ses coûts,

incluant un rendement raisonnable.

De leur côté, les distributeurs de l'est canadien, les LDCs, en bon français, Gaz Métro, Union et Enbridge, ont accepté un certain nombre de choses. Dans un premier temps, ils ont accepté de maintenir une portion de leurs approvisionnements en « long haul », pour Gaz Métro, quatre-vingt-cinq térajoules (85 TJ), ce qui représente environ dix pour cent (10 %) des capacités de transport total dont dispose Gaz Métro, les capacités totales incluant les clients en achat direct qui n'ont pas leur propre service de transport.

Les distributeurs de l'est ont également accepté de payer un tarif de « short haul » qui permettrait à TransCanada de récupérer son coût de service pour le triangle de l'est, et ils ont aussi accepté de payer une contribution annuelle, ce qu'on a appelé le « bridging contribution » pour permettre à TransCanada de récupérer les sommes qui sont perdues sur le tronçon des Prairies et du nord de l'Ontario, en raison du transfert de certaines capacités du « long haul » au « short haul ». Mentionnons que cette contribution sera calculée sur une période de six ans, celle qui va du premier (1^e) janvier deux mille quinze (2015) au trente et^f

un (31) décembre deux mille vingt (2020), mais son paiement sera étalé sur une période de seize (16) ans qui va aller jusqu'au trente (30) décembre deux mille trente (2030). Évidemment, l'objectif de cette mesure-là c'est d'amoindrir l'impact tarifaire. Et enfin, les distributeurs de l'est se sont engagés à ne pas construire d'installation qui se substituerait à celle de TransCanada.

De l'avis de Gaz Métro, il s'agit-là d'une entente qui est équitable pour toutes les parties prenantes et qui résulte en des tarifs justes et raisonnables pour la clientèle. On pense que c'est une entente qui est équitable dans la mesure où tout le monde y a mis du sien, tout le monde y a contribué à sa façon. Il est indéniable que les tarifs qui vont résulter de l'entente seront plus élevés que les tarifs ordonnés par l'ONE dans sa décision de mars dernier, mais ces derniers n'étaient pas viables à brève échéance. On va voir dans quelques instants, avec les divers scénarios qui ont été examinés et explorés par monsieur Cabana devant vous, que TransCanada faisait face à des pertes, des manques à gagner de plusieurs centaines de millions annuellement et la décision de l'Office donnait une porte de sortie à

TransCanada pour lui permettre de retourner à l'Office et demander à l'Office de fixer des nouveaux tarifs. Donc, ce n'était pas une situation qui était viable à court terme pour TransCanada.

Pour Gaz Métro, il ne fait pas de doute donc que cette entente est prudente considérant les divers scénarios qu'on va examiner dans un instant, qui étaient possible d'imaginer en fonction des informations disponibles durant la négociation et la finalisation de l'entente.

Parlons-en de ces scénarios alternatifs-là qui, à notre sens tous, mettaient en péril le déplacement vers Dawn et donc, la sécurité d'approvisionnement à terme où résultaient tout simplement des tarifs qui étaient déraisonnables pour la clientèle de Gaz Métro.

Le premier scénario alternatif qui a été examiné par monsieur Cabana lorsqu'il a témoigné devant vous c'était celui où les débats judiciaires allaient jusqu'au bout. On les poursuivait sur tous les fronts. L'issue finale de ces débats, appels inclus, n'auraient été connus que dans plusieurs années. Je pense qu'on est tous d'accord ici ce matin pour dire que les enjeux sont tellement grands dans le cadre de ces débats-là qui avaient

lieu, qu'il y a des bonnes chances pour que les décisions aient été portées devant les plus tribunaux, le plus haut tribunal du pays, entraînant évidemment des délais dans un jugement final et ces délais-là bien, créent une incertitude importante qui aurait privé la clientèle de Gaz Métro des économies annuelles dont elle bénéficiera à compter du premier (1^e) novembre deux mille^e quinze (2015) aux termes de l'entente qui est intervenue.

Et, toujours dans ce premier scénario-là, en admettant que Gaz Métro ait gagné ou gagne sur toute la ligne, TransCanada aurait alors matérialisé une perte potentielle de l'ordre de cinq (500 M\$) à six cent millions de dollars (600 M\$) alors que son rendement autorisé est d'environ deux cent millions (200 M\$). TransCanada, comme je le mentionnais il y a un instant, serait retournée très rapidement à l'ONE afin que de nouveaux tarifs soient fixés et que le manque à gagner soit récupéré de la clientèle. Les estimations qui ont été faites par... qui ont été présentées par le témoin, permettent de croire que les tarifs « long haul » et « short haul » qui auraient pu résulter d'une telle situation auraient

été plus élevés de quarante-cinq (45 %) à soixante pour cent (60 %) et ce, sans compter le coût des infrastructures que Gaz Métro et Union projetaient de construire et qui auraient également dû être récupérés de la clientèle. Donc ce scénario-là pour Gaz Métro n'était pas un scénario envisageable.

(9 h 16)

Le second scénario alternatif, bien c'était celui de tout simplement abandonner le projet de se déplacer vers Dawn - malgré ce qui avait été annoncé à la Régie l'an dernier - et de conserver donc une bonne portion de nos capacités de transport en « long haul ». De l'avis de Gaz Métro, ce scénario-là était également très risqué parce que Gaz Métro aurait pu se retrouver à être le dernier client de TransCanada. Monsieur Cabana a employé l'expression « last man standing », qui je pense illustre bien la situation dans laquelle Gaz Métro aurait pu se retrouver.

Et la raison pour laquelle elle aurait pu se retrouver dans cette situation-là, c'est simplement que les autres distributeurs - soit les distributeurs ontariens - ont une plus grande facilité à désertier le service de transport de TansCanada, en raison de leur proximité

géographique avec d'autres infrastructures de transport.

Dans ce scénario-là, TransCanada aurait pu voir se matérialiser à ce moment-là des manques à gagner de l'ordre de quatre à cinq cents millions (400-500 M\$), entraînant encore une fois des hausses de tarif tout de même très élevées à être supportées par les clients et ce, même sans le déplacement à Dawn.

Le troisième scénario alternatif - qui est une variante un peu de l'entente que vous avez... qui vous a été présentée dans les dernières semaines - c'était donc de poursuivre le combat judiciaire jusqu'au bout et de voir l'ONÉ fixer des tarifs selon des principes directeurs qui ressembleraient, qui auraient ressemblé à l'entente qui est intervenue. Principalement que les utilisateurs de Triangle de l'est vont payer un tarif qui va permettre à TransCanada de récupérer son coût de service pour ce même triangle. Et également de récupérer les manques à gagner qui ont été accumulés... de récupérer de la clientèle les manques à gagner qui ont été accumulés depuis quelques années.

Ce genre de scénario-là, lui, était

susceptible de générer des hausses du tarif « short haul » de l'ordre de soixante-neuf à quatre-vingt-quatre pour cent (69-84 %), encore une fois résultant en un impact sérieux... tarifaire, pardon, sérieux.

Considérant ces scénarios potentiels, Gaz Métro est d'avis que la présente entente était la meilleure qui pouvait être obtenue pour l'ensemble de sa clientèle dans les circonstances qui prévalent.

Cette entente, elle résulte en des tarifs « short haul » de l'ordre de quatre-vingt-deux sous par mètre cube (82¢/m³) entre Dawn et Gmi-EDA, incluant - je pense que c'est important de le noter - les investissements que devra faire TransCanada de l'ordre de trois cent cinquante à quatre cent millions de dollars (350-400 M\$) pour permettre à Gaz Métro de concrétiser son déplacement vers Dawn.

C'est un montant - le 82 ¢/m³ - c'est un montant qui est bien inférieur au un dollar soixante-treize (1,73 \$/m³) que demandait TransCanada il y a quelques mois seulement pour toute nouvelle capacité de « short haul » à être construite.

L'entente met également fin à une

incertitude qui était malsaine et j'en veux, à titre d'exemple, l'exemple de IFFCO, qui pour voir la question de son financement réglée, doit avoir la question du transport réglée. Et dans la situation actuelle ou la situation qui prévalait avant l'entente, il était impossible pour elle de régler cette question-là et donc de faire... de finaliser son financement.

Ultimement, l'entente et le déplacement des approvisionnements qui l'accompagne signifiera des économies annuelles pour la clientèle de Gaz Métro, de l'ordre quarante-sept millions (47 M\$) dans les années à venir, incluant l'impact probable du prix de la molécule, sur le prix de la molécule qui est plus élevé à Dawn qu'à Empress.

Quarante-sept millions (47 M\$) c'est un chiffre qui vous a été fourni en audience par monsieur Cabana suite au calcul qu'il a fait assez rapidement avant le début des audiences. Au tout début de la matinée nous parlions des divers engagements et des réponses de Gaz Métro. Et il y a l'engagement 4 qui contient des informations additionnelles à cet égard-là. Le montant... le temps alloué nous a permis, là, de raffiner un peu plus l'économie en question. Et on arrive avec...

dans l'engagement 4 à une économie d'environ quarante-deux millions de dollars (42 M\$). Et pour arriver à ce montant-là - simplement pour vous permettre, là, de le voir quand... vous en prendrez connaissance pendant le délibéré ou vous l'examinerez pendant le délibéré - si vous regardez à la page 3, il y a à la ligne 13, à la ligne 14 pardon, la variation des coûts dans la dernière colonne. On parle d'une économie de soixante-dix-neuf millions de dollars (79 M\$). L'économie de soixante-dix-neuf millions de dollars (79 M\$), elle est calculée à partir d'un différentiel de lieu de cinq cents... euh... de cinquante-cinq sous par gigajoule (55 ¢/GJ).

Vous vous souviendrez peut-être que monsieur Cabana, les calculs qu'il vous a présentés ont été faits avec un différentiel de lieu de quatre-vingt sous le gigajoule (80 ¢/GJ). Et donc si vous... et ce qui est indiqué dans l'engagement c'est que si on utilise le quatre-vingt sous le gigajoule (80 ¢/GJ), les économies seront diminuées de trente-huit virgule six millions (38,6 M). Alors si vous faites soixante-dix-neuf millions (79 M\$ moins trente-huit virgule six (38,6 M). J'ai dit quarante-deux (42 M), là, mais on arrive plus à

quarante-et-un millions (41 M) d'économies, ce qui est dans l'ordre de grandeur qui vous avait été présenté par monsieur Cabana.

D'un point de vue – si je retourne dans mon plan maintenant – d'un point de vue plus général, l'entente ce qu'elle signifie également c'est un déplacement vers Dawn de façon ordonnée dans le marché, qui ne créera pas de brusque mouvement susceptible d'influencer le prix de la molécule.

Parlons un peu de l'obligation qu'a prise Gaz Métro de conserver des capacités de transport en « long haul ». Cette obligation-là c'était un élément essentiel de l'entente. Au départ pour TransCanada, mais ensuite également pour Union Gas et Enbridge. Puisque cela permettait de contrôler la hausse du tarif de « short haul » autour de l'objectif de cinquante pour cent (50 %). Vous vous souviendrez peut-être du témoignage de monsieur Cabana et les parties dans le cadre de leurs négociations s'étaient fixés comme objectif que la hausse des tarifs ne dépasse pas cinquante pour cent (50 %). Et donc, pour arriver à cette fin-là, ils ont accepté entre autres choses de contracter ou de conserver certaines capacités de longue distance de « long haul » à partir d'Empress.

Et bon, la perfection n'étant pas de ce monde, les quantités qu'ils ont acceptées de conserver à Empress a fait en sorte que la hausse est d'environ cinquante-cinq pour cent (55 %), et probablement même de cinquante-trois pour cent (53 %) une fois que les quelques raffinements qui demeurent à être faits auront été faits.

Sans cette concession de Gaz Métro, Union et Enbridge, de deux choses l'une, soit il n'y aurait tout simplement pas eu d'entente, soit le principe de l'inclusion du coût de service de TQM dans les tarifs de TransCanada aurait été remis en cause, le fameux principe du « rolled in », ce que Gaz Métro souhaitait évidemment éviter à tout prix.

Bref, Gaz Métro est convaincue que l'entente qui est intervenue était globalement la meilleure entente possible pour l'ensemble des parties prenantes. Et je vais me permettre une phrase que j'ai entendue je pense au tout début de ma carrière où un avocat d'une grande expérience m'avait dit : « Tu sais, Vincent, le pire des règlements vaut souvent le meilleur des jugements. » Et parce qu'on ne sait jamais qu'est-ce qui peut découler ou arriver ou sortir d'une décision qui est rendue par différents tribunaux.

La nature de la bête fait en sorte qu'il n'y a personne qui gagne jamais sur toute la ligne. Et il vaut toujours mieux, surtout quand on a des intérêts en jeu comme ça, des enjeux comme ceux-là en jeu, il vaut toujours mieux en arriver à une entente. Parce que je pense que les parties les mieux placées pour comprendre les enjeux puis compromettre sur les enjeux ce sont les parties prenantes, ce sont TCPL, Union, Enbridge et Gaz Métro.

Je termine sur la question de l'entente avec TCPL en vous donnant juste un bref aperçu d'échéancier, d'échéance, d'échéancier. Il y aura un vote au « Task Toll Force », le TTF, le vingt-sept (27) novembre prochain et l'entente sera déposée auprès de l'ONE d'ici la fin du mois de décembre deux mille treize (2013). C'est ce qui est prévu à l'entente.

Donc, ça complète ce que je voulais dire au sujet de TransCanada, l'entente avec TransCanada. Je vais maintenant passer au plan d'approvisionnement. Peut-être pour commencer quelques généralités.

Évidemment, on est devant vous parce que l'article 72 de la Loi sur la Régie de l'énergie

exige que la Régie approuve un plan, le plan d'approvisionnement trois ans, sur un horizon de trois ans, de Gaz Métro. Également, le Règlement sur la teneur et la périodicité du plan d'approvisionnement.

Il y a certains intervenants devant vous qui ont soulevé des préoccupations à l'égard de ce qui est prévu pour deux mille quinze (2015), surtout deux mille seize (2016), et qui ont suggéré que la Régie approuve seulement l'année deux mille quatorze (2014) du plan d'« appro ».

Comme je le disais, bon, cette suggestion-là est fondée sur un certain nombre d'incertitudes qui semblent exister à l'égard des années deux mille quatorze (2014)... deux mille quinze (2015), pardon, et deux mille seize (2016) du plan.

Gaz Métro, évidemment, comprend ces préoccupations, elle les partage également. Je pense que je le disais à la toute fin de ma plaidoirie. Lorsque l'on s'est vus le vingt-six (26) octobre dernier, je vous disais que l'on vivait dans un monde où est-ce qu'il y avait beaucoup d'inconnues, que l'on devait malgré tout prendre des décisions et ne pas se laisser paralyser par cette inconnue-là.

Mais Gaz Métro donc comprend les préoccupations des intervenants, mais croit justement qu'il ne faut pas se laisser paralyser par ça. Je pense que la Régie ne devrait pas se laisser paralyser par ça, et que les incertitudes qui peuvent prévaloir aujourd'hui ne devraient pas empêcher la Régie de se prononcer à l'égard des plans... du plan pour les années deux mille quinze (2015) et deux mille seize (2016).

Même si la Régie approuve le plan pour les années deux mille quinze (2015), deux mille seize (2016), ceci ne signifie pas qu'il sera figé dans le temps et impossible à modifier pour tenir compte de l'évolution de la situation.

Puis quand on y pense, quand on met les choses en perspective, replaçons-nous dans la situation dans laquelle nous étions l'année dernière à peu près à la même époque devant vous, je pense que l'on faisait face à tout autant d'incertitudes. Il y avait à ce moment-là en fait peut-être même plus puisqu'il y avait un dossier tarifaire pendant devant l'ONE pour TransCanada. On ne savait pas quels seraient les tarifs applicables et toute cette incertitude-là n'a pas empêché la Régie d'approuver le plan triennal de Gaz Métro et

ne nous empêche pas cette année de nous représenter devant vous avec un plan ajusté qui tient compte de la décision de l'ONE, qui tient compte de la décision de TransCanada de ne pas construire, qui tient compte maintenant de l'entente qui est intervenue avec TCPL.

La nature de la bête fait que c'est un travail à caractère évolutif. Je pense que cette évolution-là n'est pas une raison pour que la Régie n'exerce pas les compétences qui lui ont été données par la Loi.

Parlons maintenant rapidement, je suis rendu à la section b) du plan d'approvisionnement qui est proposé par Gaz Métro. Bon, la prévision de la demande qui a été faite dans le présent dossier en fonction d'un certain nombre d'hypothèses prévoit une légère augmentation de la demande avant interruption sur l'horizon de trois ans du plan d'approvisionnement.

Au-delà de la prévision de la demande annuelle, Gaz Métro a aussi calculé la demande en journée de pointe en fonction d'ailleurs d'une méthode qui fut ultimement rejetée par la Régie dans sa décision toute récente, la D-2013-179. Et Gaz Métro a également calculé la demande qui

surviendrait advenant un hiver extrême.

En fonction de ces résultats obtenus dans le cadre des divers exercices prévisionnels, Gaz Métro a contracté les outils nécessaires afin de répondre aux besoins de la clientèle.

Comme je le mentionnais il y a un instant, avec sa décision D-2013-179, la Régie a refusé la modification proposée par Gaz Métro pour calculer le débit en journée de pointe tout en permettant par contre à Gaz Métro de conserver les outils d'approvisionnement identifiés pour l'année deux mille quatorze (2014).

(9 h 26)

La Régie juge toutefois que les coûts additionnels reliés à la conservation des outils d'approvisionnement devraient être alloués différemment et, dans le cadre des présentes audiences, Gaz Métro s'est engagée à déposer, d'ici le quinze (15) novembre prochain, une stratégie tarifaire aux termes de laquelle, les coûts d'équilibrage - et je reprends textuellement l'engagement qui a été souscrit - les coûts d'équilibrage seraient diminués de vingt millions de dollars (20 M\$) et les coûts de transport seraient augmentés de vingt millions de dollars (20 M\$) et

de modifier les pièces affectées par ce changement. Il s'agit-là de l'engagement numéro 8.

Quelques mots maintenant sur la stratégie de diversification des indices d'achat à Dawn, stratégie ou preuve qui découle de deux décisions, la D-2011-53 et la D-2012-175, dans le cadre desquelles la Régie a demandé à Gaz Métro de diversifier les indices qui sont utilisés lors d'achats de fourniture qui, historiquement étaient faits sur la base de l'indice AECO auquel était rajouté un différentiel de lieu, toujours dans le cas des avances des achats effectués d'avance à Dawn, puisque les achats faits sur le moment, les achats « spot » sont contractés au prix « spot » à Dawn.

Dans cette perspective, Gaz Métro a examiné les différents indices disponibles sur le marché. Elle en a identifié quatre susceptibles d'être retenus pour finalement choisir le NYMEX et NGX Dawn en sus de l'indice AECO afin de mettre en oeuvre sa stratégie de diversification des indices. Gaz Métro propose donc de retenir ces trois indices, AECO, NYMEX et NGX Dawn, dans le cadre de sa stratégie de diversification, chaque indice ayant un poids égal ou utilisé à proportions

égales.

Une étude de ces deux scénarios a montré que l'application de la stratégie aux seuls achats effectués d'avance, donnait un poids relatif trop élevé à l'indice NGX Dawn parce que les achats « spot », comme je l'ai mentionné il y a un instant, sont faits uniquement selon l'indice NGX Dawn. Par conséquent, Gaz Métro propose d'appliquer sa stratégie de diversification des indices à l'ensemble des volumes qu'elle achète et non pas seulement aux achats qui sont contractés d'avance.

Par ailleurs, la stratégie de diversification des indices d'achat entraîne l'utilisation d'indices qui se transigent normalement en dollars américains, particulièrement l'indice NYMEX et NGX Dawn, mais qui peuvent l'être également en dollars canadiens par l'application d'une formule qui définit le taux de change. Gaz Métro propose donc d'effectuer ses transactions en dollars canadiens pour éviter qu'il y ait un risque à l'égard des fluctuations du taux de change. Si la Régie, par contre, devait demander à Gaz Métro d'effectuer les transactions en dollars américains, Gaz Métro propose alors qu'un mécanisme soit mis en place afin de faire en sorte qu'elle ne puisse pas

bénéficiaire ou être pénalisée par les fluctuations du taux de change lors des transactions effectuées en dollars américains, évidemment les fluctuations du taux de change étant quelque chose totalement en dehors de son contrôle.

À ce sujet, la Régie a soulevé la possibilité d'un mécanisme où Gaz Métro ne subirait pas les aléas des fluctuations du taux de change dans la mesure où la transaction effectuée s'avérerait la plus intéressante. Et là il y a eu, je me souviens, une discussion intéressante. Des fois les écrits peuvent porter à malentendus ou ambiguïtés, on ne comprend pas nécessairement tout le temps très bien la question, et des précisions qui ont été apportées par maître Turmel pour permettre à maître Morel de répondre, et, ceci dit, la difficulté dans l'approche qui est suggérée par la Régie, réside dans le fait que Gaz Métro, sauf lorsqu'elle transige en fonction de l'indice NGX Dawn, n'est pas en mesure de déterminer si la prime qui est incluse dans le prix du fournisseur, est supérieure ou inférieure à la prime du marché. Elle est donc incapable de porter un jugement éclairé afin de déterminer si la meilleure alternative est de transiger en dollars américains ou en dollars

canadiens.

Par ailleurs, l'introduction de nouveaux indices dans les cadres - puis là je passe à un sujet, toujours dans la stratégie de diversification des indices d'achat, mais un sujet différent de la question du taux de change - mais l'introduction de nouveaux indices dans le cadre des achats effectués à Dawn exige d'adapter la méthode de fonctionnalisation qui permet de ramener le prix d'achat à Dawn en fonction d'un prix d'achat à Empress. À l'heure actuelle, un achat qui est fait à Dawn est décomposé en deux portions, une première portion qui représente le coût de la fourniture à AECO et une seconde portion qui représente le coût du transport entre Empress et Dawn, ce qu'on appelle le différentiel de lieu.

La première portion, le prix AECO, elle est fonctionnalisée directement à la fourniture pour être prise en compte lors de l'établissement du tarif de fourniture, et la seconde portion, elle, est décomposée en quatre éléments : un élément fourniture, un élément compression, un élément transport et un élément équilibrage. Je vous fais grâce de la suite du paragraphe qui explique la méthode parce que ce n'est pas nécessaire dans le

cadre de mon argumentation. Quoique ça me ferait plaisir de vous l'expliquer, comme j'ai eu l'occasion de discuter avec madame Gervais, mettezmoi pas au défi!

Dorénavant donc, Gaz Métro propose de ne plus décomposer le prix d'achat en deux éléments, soit AECO et le différentiel de lieu, mais de simplement appliquer, de ventiler le prix global d'achat directement dans les quatre éléments. Donc on saute finalement une première étape, donc de décomposer le prix global d'achat en fourniture, compression, transport et équilibrage. Il s'agit donc ici d'une méthode - on a, Gaz Métro n'a pas réinventé la roue ici, là - on parle d'une méthode qui est essentiellement identique à la méthode qui a été utilisée préalablement, simplement qu'au lieu de s'appliquer, au lieu de ventiler en quatre éléments le différentiel de lieu uniquement, on ventile en quatre éléments le prix global directement. On saute une étape comme je vous le mentionnais.

(9 h 34)

Parlons maintenant du déplacement vers Dawn et d'un certain nombre de choses qui doivent être faites dans ce contexte-là. Avant d'entrer dans le

vif du sujet, certains intervenants ainsi que la Régie ont soulevé la question de la liquidité de la molécule à Dawn et de l'impact du transfert vers des... du transfert des approvisionnements vers Dawn sur le prix de la molécule, qui est évidemment un sujet d'importance pour lequel Gaz Métro a mandaté un expert, monsieur Bruce Henning d'ICF qui, je vous le dis, était très déçu de ne pas venir à Montréal apparemment. Il aime beaucoup la ville. Mais quand je l'informé que sa présence ne serait pas nécessaire il m'a dit : un des regrets que j'ai c'est de ne pouvoir venir à Montréal. J'ai dit : il y aura probablement une autre occasion.

Mais ceci dit, monsieur Henning a examiné un certain nombre de choses, dont notamment l'effet sur le prix de la molécule du déplacement des approvisionnements vers Dawn. Et j'ai... son rapport, je pense, est très complet et très intéressant. Mais je voulais référer à une réponse de monsieur Henning à une demande de renseignements de la Régie, à une question de la Régie. Vous la voyez aux paragraphes 62-63. C'était la question 13.2 de la Demande de renseignements numéro 2 de la Régie B-0225. Et essentiellement ce que la Régie souhaitait savoir c'est l'impact envisagé sur le

prix de la molécule du transfert des approvisionnements vers Dawn. Et ce que monsieur Henning indique c'est que, selon les rapports qu'il a pu obtenir de Union Gas, il y a environ dix térajoules jour (10TJ/j) qui transitent par Union... par Dawn, pardon. Ce qui représente - j'ai été... moi-même le chiffre j'ai de la difficulté à l'imaginer - mais ce qui représente cent milliards de mètres cubes (100 Gm³) ou presque par année qui transigent ou qui transitent par Dawn.

Il ajoutait que les futurs nouveaux... les futurs nouveaux achats de molécule de Gaz Métro à Dawn constituaient, à l'heure actuelle - donc avec les capacités de transport qui convergent vers Dawn, actuelle, on ne parle pas ici des projets d'augmentation des capacités de transport vers Dawn - donc ces futurs nouveaux achats, à l'heure actuelle, constituaient une augmentation d'environ deux virgule cinq pour cent (2,5 %) des volumes de gaz naturel transigés à Dawn. Et selon lui, cette augmentation des volumes transigés aurait un effet, si effet il y a - parce que je pense qu'il n'était même pas à convenir qu'il y aurait un effet - mais il dit : si jamais il devait y en avoir un, il sera de négligeable à minimal.

Et là, cet effet-là ou cette conclusion-là c'est sans compter justement tous les projets qu'il y a actuellement sur les tables à dessin ou carrément en construction pour augmenter les capacités de transport vers Dawn.

Quelques mots le service de compression, qui n'a pas soulevé beaucoup de passion ici cette semaine, mais que je voulais mentionner parce que ça fait partie des demandes que fait Gaz Métro. Donc le questionnement qui entoure le service de gaz de compression, il découle de la cause tarifaire 2013 lors de laquelle ce service a été identifié comme un enjeu et un suivi à faire dans le cadre du déplacement vers Dawn.

Le déplacement, il fait en sorte que le gaz naturel qui va être acheminé vers la franchise par une combinaison de tronçons avec des ratios de compression qui leur sont propres, chacun utilisé à des degrés variables durant un mois donné. Toute cette variété-là fait en sorte qu'il devient impossible pour Gaz Métro de fournir à l'avance le ratio exact de compression qui serait requis pour un mois donné. Cette impossibilité à fournir un ratio exact exigerait que la notion de déséquilibre volumétrique du gaz de compression soit introduite

dans les tarifs.

Face à une telle complexité, Gaz Métro a tenté de couper court à tout ça et propose plutôt l'abolition du service de compression à partir du premier (1^e) novembre deux mille quinze (2015) pour^r dorénavant fournir elle-même le gaz de compression qui serait nécessaire.

Les coûts seraient alors fonctionnalisés dans les services de transport ou d'équilibrage selon le type d'outil d'approvisionnement concerné, tout comme d'ailleurs les coûts qui sont reliés à l'utilisation des capacités de transport entre Dawn et le territoire de Gaz Métro.

Enfin, des modalités de transition devraient être mises en place pour les clients en achats directs qui demeureront - et en achat à prix fixe - qui demeureront à Empress au-delà du premier (1^e) novembre deux mille quinze (2015).^r

Second sujet dans le déplacement vers Dawn : la méthode de fonctionnalisation de la fourniture. J'en ai parlé il y a un instant dans le cadre de la stratégie de diversification des indices d'achat. Mais c'est dans... c'est la méthode de fonctionnalisation anté premier (1^e)^r novembre deux mille quinze (2015). Là on est dans

la méthode fonctionnalisation post premier (1^e)^r novembre deux mille quinze (2015), donc après le déplacement vers Dawn.

Encore une fois, un élément qui prend naissance dans la décision D-2012-175 de la Régie, donc Gaz Métro propose une nouvelle méthode de fonctionnalisation de la fourniture qui sera en vigueur à compter du premier (1^e) novembre deux^r mille quinze (2015). Une méthode qui a toujours le même objectif, celui de répartir le coût de la molécule entre les divers services.

Pour ce faire, Gaz Métro suggère dorénavant d'effectuer l'exercice de fonctionnalisation de façon prévisionnelle lors de la cause tarifaire et d'ensuite répéter l'exercice à la fin sur une base réelle, tant pour les achats qui auront été effectués à Dawn que pour ceux qui demeureront à Empress.

(9 h 40)

Ceci dit, Gaz Métro comprend que la Régie souhaiterait possiblement que des rencontres techniques aient lieu afin de comparer diverses méthodes basées sur l'approche du profil global plutôt que celle par points d'achat.

Comme le disait madame Downs, il n'y a pas

d'inconvénients ou de problèmes à ce que l'on reporte d'une autre année la méthode de fonctionnalisation de la fourniture si c'est pour permettre à l'ensemble des parties prenantes et le personnel technique de la Régie de mieux comprendre les impacts de la modification à la méthode de fonctionnalisation ou pour examiner d'autres types de méthodes ou d'autres façons de fonctionnaliser.

Ceci dit, si jamais la Régie souhaite malgré tout rendre une décision à cet égard-là, on est toujours d'avis que la décision, la méthode qui vous a été proposée est une méthode qui fait le travail ou qui rencontre l'objectif poursuivi. Entre autres choses c'est une méthode qui est semblable ou similaire aux méthodes qui ont été acceptées par la Régie par le passé.

Quelques mots maintenant sur la méthode de fonctionnalisation du transport. Bon, Gaz Métro propose... qui a suscité un peu plus de passion dans le cadre des présentes audiences. Gaz Métro propose d'ajouter donc une étape additionnelle à la méthode de fonctionnalisation actuelle qui est applicable au transport pour tenir compte des résultats réels en fin d'année.

Les résultats réels permettraient de

calculer, d'établir la valeur moyenne annuelle réelle à partir de laquelle serait calculée la fonctionnalisation des coûts des capacités de transport entre les services de transport et d'équilibrage.

Cet ajout à la méthode permet, à notre avis, de mieux allouer les coûts aux bons endroits, ceux-ci étant récupérés des utilisateurs de chacun des services.

Gaz Métro ne prétend pas que l'ajout proposé fasse en sorte que les coûts soient dorénavant parfaitement répartis. Je l'ai dit tantôt, la perfection n'est pas de ce monde. Toutefois, Gaz Métro croit que dans la majorité des cas, la répartition des coûts entre les services du transport et de l'équilibrage est plus équitable.

D'ailleurs, la FCEI reconnaît que les modifications qui ont été proposées par Gaz Métro donnent des résultats plus équitables dans deux des trois situations possibles, les trois situations étant l'année plus chaude, l'année plus froide et la baisse de la demande à débit stable.

Dans les cas où les résultats sont moins équitables, c'est-à-dire dans le cas où la demande à débit stable est moins grande, les résultats

apparaissent moins équitables parce que l'on présume que Gaz Métro ne posera pas de geste pour s'adapter et revendre les outils excédentaires.

Or, dans la réalité ce que fait Gaz Métro c'est que Gaz Métro ne reste pas les bras croisés. Quand on réalise qu'il y a des changements par exemple au niveau économique qui fait en sorte que l'on voit une baisse dans la demande, ce que l'on va faire c'est que l'on va vendre des capacités de transport puis on va ainsi diminuer les coûts, ce que l'on pourrait appeler les coûts échoués.

Et en faisant, en procédant à ces ventes-là, bien qu'est-ce que l'on fait, on vient réduire d'autant l'iniquité qui pourrait découler de la proposition qui est faite par Gaz Métro.

De l'avis de Gaz Métro, l'ajout qui est proposé permet de faire payer aux utilisateurs du transport les coûts qui sont réellement générés par leur demande et, comme le reconnaît aussi la FCEI, de faire payer les trop-perçus et les manques à gagner par les utilisateurs des services respectifs.

Par ailleurs, je vous souligne que la méthode que propose Gaz Métro elle est semblable à celle qui prévalait avant le début du déplacement à

Dawn. De fait, les outils en excédent de ceux qui sont nécessaires pour répondre à la demande moyenne annuelle sont soit vendus, soit utilisés pour les fins de l'équilibrage. Je l'ai mentionné il y a un instant.

Quatrième sujet qui concerne le déplacement vers Dawn, les frais de livraison. Encore une fois, un sujet qui découle de votre décision D-2012-175. Gaz Métro propose dans le cadre du présent dossier une méthode afin d'établir des frais de livraison qui s'appliqueront aux clients qui continueront à livrer leur gaz à Empress après le premier (1er) novembre deux mille quinze (2015).

Ces frais de livraison qu'est-ce qu'ils ont pour objectif, c'est bien simple, c'est de maintenir l'équité entre les clients qui livrent à Dawn et ceux qui livrent à Empress, ces derniers, ceux qui livrent à Dawn, bénéficiant d'un coût de molécule plus bas, mais ayant accès au même tarif de transport.

Comme on sait, le tarif de transport de Gaz Métro c'est un tarif « blindé » en bon français encore une fois, ce qui fait en sorte que l'on livre à Dawn ou que l'on livre à Empress, on paierait le même tarif. Et donc, les frais de

livraison à ce moment-là vont correspondre à la valeur du transport entre Empress et Dawn et seront établis selon l'approche de l'évaluation du marché de ce transport. Je ne rentrerai pas dans les détails, je vous mets la référence où vous trouverez les détails de cette méthode. Pièce B-0061, la section 5.2, les pages 30 à 34.

Dans les cadre des demandes de renseignements et des audiences, la Régie a évoqué la possibilité de mettre à jour en cours d'année cette valeur du transport afin qu'elle soit un meilleur reflet de la réalité. Bien que cela soit faisable, cela exigerait de refaire les douze (12) factures que reçoivent annuellement les quelques deux mille cinq cents (2500) clients en achat à prix fixe, soit environ trente mille (30 000) factures. Et je réfère à ça à des réponses à des demandes de renseignements, également au témoignage de monsieur Morel.

Considérant la variation entre le différentiel de lieu réel et celui projeté à la cause tarifaire deux mille treize (2013), en appliquant ces chiffres-là à l'année deux mille seize (2016) qui est la première année du déplacement vers Dawn, l'exercice de mise à jour

pourrait permettre aux clients en achat à prix fixe d'économiser globalement environ quatre cent mille dollars (400 000 \$), valeur qui décroîtrait jusqu'en septembre deux mille dix-huit (2018), date où tous les contrats auront été transférés.

Donc, à l'année 1 du déplacement, on parle d'une économie d'environ quatre cent mille dollars (400 000 \$). Puis plus les années vont avancer, moins il va demeurer de clients à Empress en achat direct, ce qui fait en sorte qu'évidemment l'économie de quatre cent mille dollars (400 000 \$) va diminuer au fur et à mesure que le nombre de clients toujours à Empress va diminuer. Avec environ deux mille cinq cent (2500) clients en achat à prix fixe, cela représente une économie moyenne d'environ cent soixante dollars (160 \$) par client pour l'année 1. Et comme pour le quatre cent mille dollars (400 000 \$), ça va aller en décroissant au fil des ans.

(9 h 47)

Gaz Métro, en raison justement de cette économie-là, qui... de cent soixante dollars (160 \$), Gaz Métro ne recommande pas de se lancer dans ce genre d'exercice qui - il a été mentionné dans le cadre des audiences, également dans les

réponses aux DDR - qui va exiger un développement informatique d'une certaine importance chez Gaz Métro pour générer ces économies-là d'environ cent soixante dollars (160 \$) par client par année.

Toujours au sujet des frais de livraison, bien l'ACIG suggère que la somme des frais de livraison et du tarif de Gaz Métro ne dépassent pas le tarif de transport de TransCanada. À ce sujet-là, Gaz Métro est d'avis que l'approche qui est suggérée par l'ACIG est inéquitable, car dans certaines circonstances cela pourrait mener à... cela pourrait effet de favoriser les clients qui demeurent à Empress et ce, au détriment de ceux qui se sont déplacés à Dawn. Et j'en réfère à ce moment-ci au témoignage de madame Downs, qui vous a fait un petit exemple chiffres à l'appui pour démontrer l'iniquité du... l'iniquité potentielle du résultat de la proposition de l'ACIG.

Avant dernier sujet à l'égard du déplacement vers Dawn, la question du préavis d'entrée et de sortie du service de transport. Toujours dans la décision D-2012-175, la Régie demandait à Gaz Métro de proposer de nouvelles modalités eu égard aux préavis d'entrée et de sortie du service de transport, de même qu'à

l'égard de la cession de capacités de transport.

En fait, je pense que vous demandiez, j'ai indiqué au préavis d'entrée et de sortie, mais je pense que vous demandiez de sortie seulement. Puis on a ajouté, nous, d'entrée, d'événement alors on traite des deux dans notre preuve.

Au niveau de préavis d'entrée, celui-ci devra dorénavant être donné avant le premier (1^e)^r mars d'une année donnée afin de permettre à Gaz Métro de tenir compte du retour d'un ou de plusieurs clients dans le cadre de la préparation de son plan d'approvisionnement.

En ce qui a trait au préavis de sortie, Gaz Métro est d'avis que considérant la situation qui prévaut actuellement au niveau des marchés des capacités... au niveau des capacités disponibles dans les marchés primaires et secondaires, la situation qui prévaut c'est qu'il n'y en a pas vraiment. Le risque de voir une migration significative des clients utilisant présentement le service de transport de Gaz Métro est très faible. La possibilité de migration, on évalue qu'elle est très faible à l'heure actuelle.

Ceci dit donc, Gaz Métro propose de modifier le texte des Conditions de service et

Tarifs afin qu'une cession ne puisse se faire seulement que si elle était opérationnellement possible et rentable. Je réfère à ce moment-ci à la pièce B-61, Gaz Métro-2, Document 4, section 6.2 pour plus de détails.

Dernier point dont je veux traiter dans le cadre du déplacement vers Dawn. C'est un point qui a été soulevé par l'ACIG, que j'ai intitulé « Multi-points de l'ACIG ». Bon, on se souvient tous que dans le cadre de l'entente qui est intervenue avec TCPL, Gaz Métro a accepté de conserver quatre-vingt-cinq térajoules jour (85 TJ/j) à partir de Empress, en « long haul ». L'ACIG souhaiterait que les clients qui le demandent puissent livrer leur gaz naturel à Empress et utiliser les capacités de « long haul » de Gaz Métro plutôt que de livrer le gaz naturel à Dawn.

Or, à notre avis, dans la mesure où l'ACIG est toujours d'accord pour que les bénéfices associés au portefeuille de transport soient partagés entre tous les clients - je pense que c'est ce qu'elle affirme à plusieurs reprises dans sa preuve, que ces bénéfices-là doivent tous être partagés - la demande de l'ACIG revient à notre

avis à la demande de livraison multi-points qui a été examinée dans le cadre du dossier tarifaire deux mille douze (2012) R-3809-2012.

Or, on vous a expliqué dans le cadre du dossier R-3809 que ce genre de service pose plusieurs défis, sans apporter ou sans procurer d'avantages significatifs. Et ce qui avait d'ailleurs conduit la Régie à ne pas pousser plus loin cette possibilité dans sa décision D-2012-175.

À tout événement - et la Régie le soulignait dans une demande... dans sa demande de renseignements numéro 1 à l'ACIG - il est toujours loisible aux clients de Gaz Métro qui le souhaitent d'acheter leur molécule ou leur fourniture à Empress et de la livrer à Dawn, à Gaz Métro, pour qu'elle soit ensuite transmise dans la franchise.

Selon l'ACIG, en réponse à cette question-là, ce que l'ACIG vous a dit c'est qu'effectivement en théorie c'était possible. En fait, en pratique c'est possible également. Mais selon l'ACIG ça ferait en sorte que ce genre de client-là ou ce client qui ferait ça se verrait subir un genre... une double facturation puisqu'il devrait dans un premier temps payer le transport entre Empress et Dawn - donc pour acheminer la molécule - et ensuite

payer le tarif de transport de Gaz Métro pour transporter la molécule de Dawn jusque dans la franchise.

L'ACIG, à notre sens, omet de considérer que le prix d'achat de la molécule à Dawn inclut une portion transport entre Empress et Dawn - c'est-à-dire le différentiel de lieu - et donc que le client qui achète la molécule à Empress et la livre à Dawn est assujetti à la même facturation que le client qui achète et livre sa molécule à Dawn. Le client qui achète sa molécule à Dawn, qui la livre à Dawn, il paye un prix qui est... on dit souvent AECO, qui est le prix qui va être payé par le client qui voudrait acheter à Empress. Et quand on est à Dawn on paye aussi un différentiel de lieu, qui est l'équivalent du tarif de transport entre Empress et Dawn.

Donc à notre avis, le client - que ce soit le membre l'ACIG ou un client de Gaz Métro en général - qui souhaite justement acheter à Empress et livrer ensuite à Dawn ne se retrouve pas dans une position qui est moins avantageuse que s'il achète directement à Empress.

(9 h 53)

Avant-dernier point dont je veux traiter

avec vous c'est celui de l'option, les options d'achat en remplacement des capacités d'entreposage qui n'ont pas été renouvelées. Cette portion de la demande, bien, elle découle du non-renouvellement de certaines capacités d'entreposage qui étaient détenues par Gaz Métro chez Union Gas à Dawn.

Aux fins de remplacer ces capacités d'entreposage non renouvelées, Gaz Métro doit contracter des achats de fourniture durant la période d'hiver. La Régie a demandé à Gaz Métro d'examiner diverses possibilités pour justement effectuer ces achats en hiver.

D'une façon générale, Gaz Métro tente d'acheter à l'avance la majeure partie du gaz naturel dont elle estime avoir besoin durant la période d'hiver. Elle en conserve toutefois une partie qu'elle achète sur une base « spot » afin d'être en mesure de s'adapter si l'on connaît un hiver un peu plus chaud.

La première question était donc de savoir si les achats additionnels de molécule devaient se faire à l'avance ou plutôt sur une base « spot ». Pour ce faire, Gaz Métro a examiné la possibilité de contracter ces achats à l'avance, tant sur une base uniforme que variable et selon divers prix.

Les résultats des diverses simulations effectuées par Gaz Métro n'ont pas permis d'identifier une option qui serait nettement plus avantageuse qu'une autre.

La Régie a également demandé d'évaluer les coûts si une transaction d'achats variables était contractée auprès d'une tierce partie, sur une base multi-annuelle ou annuelle.

Gaz Métro a mentionné qu'une telle option n'était pas avantageuse car elle entraînerait une prime additionnelle à l'indice d'achat en plus de requérir que la quantité totale convenue soit achetée, comparativement à des achats « spot » effectués quotidiennement en fonction des besoins, et ce, à un prix similaire à l'indice quotidien.

En conséquence, Gaz Métro propos de continuer à acheter à l'avance la majeure partie du gaz naturel dont elle a besoin l'hiver et d'acheter sur une base « spot » la molécule dont elle a besoin afin de répondre aux besoins ponctuels qui étaient notamment comblés par le passé par la fourniture entreposée chez Union Gas.

Depuis trois jours ma femme a mal à la gorge, je me tiens loin d'elle. Justement je lui ai dit : « Moi, je vais devoir parler pendant un

certain temps mercredi... mardi matin. » Je ne suis pas certain que j'ai réussi à l'écouter...

Alors dernier sujet : demande d'investissement à l'usine LSR. Un sujet qui a suscité beaucoup d'intérêt, je pense, de la part de tous pour diverses raisons, mais qui a suscité de l'intérêt. Un sujet qui, je pense, s'inscrit dans l'aire du temps également à plusieurs égards. Je vais y revenir. Et un sujet qui va demander, je vais y revenir aussi à la toute fin, qui demande à la Régie de se prononcer à l'intérieur, malheureusement, d'une période de temps qui est limitée en raison de diverses contraintes auxquelles fait face Gaz Métro.

Avant d'arriver là, bon, évidemment le projet d'augmentation de la production de GNL à l'usine il tire son origine dans la demande croissante de ce type de produit dans divers secteurs, une demande qui est induite notamment par les diverses législations environnementales qui entrent peu à peu en vigueur, qu'on pense au SPEDE, qu'on pense également au « Zone Emission Control Area » qui est une norme environnementale qui va s'appliquer dans le domaine maritime à partir de deux mille quinze (2015).

Il y a à l'heure actuelle, toute une mouvance en faveur de l'utilisation du GNL dans plusieurs secteurs, que l'on parle du transport terrestre avec la « Route bleue », que l'on parle du transport maritime, les traversiers j'en ai glissé un mot il y a un instant. Également des industries qui ne sont pas desservies à l'heure actuelle par le réseau gazier de Gaz Métro, notamment sur la Côte-Nord, monsieur Imbleau vous a parlé d'Alouette qui avait exprimé un vif intérêt pour utiliser du GNL dans le cadre de ses activités à son aluminerie.

L'utilisation du GNL, bien, il procure aussi des avantages économiques qui sont non négligeables à ses utilisateurs et contribue significativement à l'amélioration de notre bilan environnemental, comme l'a d'ailleurs reconnu le gouvernement du Québec dans le cadre de sa Stratégie d'électrification des transports.

J'ai pour mémoire ce que disait monsieur Imbleau au sujet de la qualité de l'air sur la Côte-Nord par certaines journées d'hiver et l'amélioration que l'utilisation du GNL ou du gaz naturel pourrait apporter justement à cette qualité de l'air.

Ceci dit, Gaz Métro demande la présente autorisation à la Régie parce qu'elle considère que de faire de la sorte est cohérent avec le corpus jurisprudentiel de la Régie, notamment avec le fait que l'usine LSR est un tout indissociable et qu'un actif ne peut pas être règlementé sur une base intermittente.

De l'avis de Gaz Métro, il s'agit d'un actif qui est destiné à la distribution du gaz naturel au sens entendu par l'article 73 de la Loi sur la Régie de l'énergie. Et je vous réfère plus amplement à ma correspondance du vingt (20) septembre dernier, qui porte la cote B-0074, au sujet de votre juridiction à l'égard de la présente demande d'investissement.

Je m'en voudrais quand même de ne pas rappeler les grandes lignes rapidement. Donc, comme j'indique au paragraphe 114, sans reprendre l'intégralité ou l'ensemble de cette argumentation. L'investissement, à notre avis, est assujéti à la juridiction de la Régie car il forme un tout intégré avec l'usine actuelle. Il ne peut exister par lui-même. Et je réfère notamment au témoignage qui a été rendu par monsieur Rhéaume dont je vous donne la référence, qui a, je pense, expliqué

clairement que les actifs que l'on souhaite ajouter à l'usine LSR actuelle n'ont pas d'existence en soi. Ils ne peuvent pas être utilisés sans être greffés à l'usine actuelle.

(10 h 00)

Subsidiairement, si la Régie ne devait pas considérer le tout comme un tout intégré, Gaz Métro indique que si l'investissement projeté devait être considéré comme un actif en soi, c'est-à-dire distinct de l'usine LSR, il est malgré tout assujéti à l'autorisation de la Régie car il servira à exercer des activités qui, du moins en partie, font partie du droit exclusif de Gaz Métro d'exploiter un réseau de distribution.

Et, en ça, à mon avis, il s'agit là du test qui a été établi par la Régie dans sa décision D-2012-041 qui était le dossier, une demande d'investissement de Gaz Métro au sujet du biométhane. Au paragraphe 66, la question, la Régie indique :

La question est plutôt de voir si l'activité de transformation du biogaz en biométhane fait partie du droit exclusif de Gaz Métro.

Alors, si on prend ce principe et qu'on l'applique

à la présente demande d'investissement, quand on parle de l'activité, on parle d'une activité ici de liquéfaction. Et l'activité de liquéfaction, je pense qu'il n'y a personne ici qui remet en cause le fait que, dans la mesure où c'est utilisé, c'est fait pour la daQ, c'est une activité qui fait partie du droit exclusif de Gaz Métro. Je ne veux pas dire par là que Gaz Métro a l'exclusivité de la liquéfaction, mais c'est assurément une activité qui fait partie des activités que Gaz Métro exerce dans le cadre de son droit exclusif, qui est celui d'exploiter un réseau de distribution.

Alors, exploiter un réseau de distribution, pour moi, ça, c'est le droit exclusif. Comment on le fait? On le fait par l'intermédiaire d'actifs, d'activités dans un premier temps, et ces activités-là sont menées avec l'aide d'actifs. Et quand vous avez un actif qui permet d'exercer une activité qui fait partie du droit exclusif, à ce moment-là, vous avez un actif qui devrait être réglementé.

Et quand je parlais de liquéfaction, je n'ai pas tout à fait complété ma pensée, mais je pense que personne ici remet en question le fait que la liquéfaction pour la daQ, ça fait partie,

entre guillemets, du droit exclusif de Gaz Métro. C'est une activité qui est réglementée dans la mesure où l'usine LSR est réglementée depuis son origine. Je pense que ce que Gaz Métro a à démontrer ici, c'est que l'actif est utilisé à des fins de liquéfaction pour la daQ, et c'est, je crois, la preuve que vous avez. Je vais y venir dans un instant.

Donc, comme je viens de le dire (paragraphe 117), Gaz Métro a mis en preuve en preuve plusieurs éléments qui supportent le fait que, en tout temps ou une portion du temps, l'agrandissement sera utile ou utilisé à des fins d'équilibrage du réseau de distribution. En effet, l'agrandissement, dans un premier temps, fournira une redondance aux équipements actuels. Donc, là, on est dans les circonstances où, en tout temps, il y aura une redondance qui sera fournie aux équipements actuels.

Cette redondance aurait d'ailleurs pu palier un ralentissement de la liquéfaction survenue en décembre deux mille douze (2012) à la suite du bris d'une pièce d'équipement. Et je réfère ici au témoignage de monsieur Rhéaume rendu le sept (7) novembre dernier au tout début de la

matinée, vous vous souviendrez peut-être.

Aussi, et ça c'est un élément qui est très important, c'est que le nouveau train pourrait être utilisé afin de liquéfier du gaz naturel aux fins de la daQ puisque l'opération des deux trains de liquéfaction sera optimisée lorsque le nouveau train ne sera pas utilisé au maximum de sa capacité pour répondre au besoin de GM GNL. En d'autres termes, le second train de liquéfaction est en mesure de produire l'équivalent de six Bcf par année. Si la demande en GNL pour GM GNL n'est que de trois Bcf, à ce moment-là, il y a des fortes chances pour que le second train de liquéfaction, le nouveau, soit également utilisé pour liquéfier le gaz naturel qui sera utilisé par la daQ parce que ça va permettre d'optimiser le fonctionnement de l'usine et les coûts de l'usine.

Également, le nouveau train pourrait être utilisé en cas d'urgence si le liquéfacteur actuel brise. Et je mentionne que cette possibilité-là, elle est toutefois tributaire du fait que le nouveau liquéfacteur ne soit pas pleinement utilisé afin de répondre à la demande de GM GNL.

Et cette condition-là, bien, elle s'explique par le fait que GM GNL, en fait, ce que

GM GNL fait, c'est ce que j'appelle, ce qu'on appelle dans notre jargon, encore une fois en bon français, un « take or pay ». C'est-à-dire que GM GNL va desservir ses clients sur une base ferme. Et elle s'engage contractuellement à assumer tous les coûts qui sont associés à l'agrandissement quels que soient les volumes qu'elle vendra elle-même. Donc, ça, c'est assez important. Et dans cette mesure-là, elle assume tous les risques. Elle doit en contrepartie avoir l'assurance que l'actif sera en tout temps disponible pour lui permettre de répondre à ses besoins.

(10 h 05)

Au niveau économique, un autre élément important, au niveau économique, l'agrandissement ce qu'il permet de faire, c'est de maximiser l'utilisation des actifs qui sont réglementés et d'en diminuer les coûts qui seront supportés par la daQ. En effet, puis je sais qu'on ne traite pas de ça devant vous actuellement - on aura, j'espère, l'occasion d'en traiter prochainement - mais il y a quand même une preuve qui a été déposée au dossier pour montrer que l'ajout d'un train de liquéfaction va avoir pour effet de diminuer les coûts d'utilisation de l'usine LSR qui sont assumés par

la clientèle de l'activité réglementée, et va également diminuer les coûts de distribution. On a parlé d'un deux point sept millions de dollars (2,7 M\$) dans le cadre des présentes audiences.

Enfin, à plus long terme, le développement de la filiale de GNL dans les industries, constitue à notre avis du pré-développement de réseaux de distribution dans des régions qui ne sont pas desservies par Gaz Métro. Donc, dans un cas comme dans l'autre, c'est-à-dire que l'agrandissement et l'usine actuelle soient considérés comme un tout intégré, ou que l'agrandissement soit considéré comme un actif qui sert en tout ou en partie à des fins d'équilibrage du réseau de distribution, l'investissement, à mon avis, est assujéti à la juridiction de la Régie puisqu'un actif ne peut être réglementé de façon intermittente. Et je reprends ici, j'ai reproduit ici un extrait de la décision D-2011-108 qui a été rendue par la Régie de l'énergie dans le dossier R-3720-2010, qui était le dossier où Gaz Métro demandait à la Régie d'établir un tarif de réception où la Régie énonce assez clairement le principe qu'un actif ne peut se retrouver à être réglementé sur une base intermittente et exerce, je vous dirais, ou

interprète de façon large et libérale, la compétence qui lui est donnée aux termes de la loi pour faire en sorte qu'un actif qui pourrait être réglementé le soit, même si parfois il peut être utilisé pour mener une activité qui ne serait pas réglementée.

Je veux rapidement parler du critère de la nécessité parce que, Monsieur le Président, vous avez soulevé cette question-là lorsque vous avez parlé, lorsque maître Imbleau a témoigné, et je pense que ce principe de la nécessité doit être regardé ou examiné avec précaution. À notre avis, un actif nécessaire est nécessairement utile mais l'inverse n'est pas vrai. C'est-à-dire qu'un actif qui peut être utile n'est pas nécessairement nécessaire; et j'en veux comme preuve, par exemple, les bureaux d'affaires que Gaz Métro a. Est-ce qu'ils sont... ils sont certes utiles mais est-ce qu'ils sont nécessaires? Je pense que la réponse à cette question c'est non, ils ne sont pas nécessaires dans la mesure où Gaz Métro pourrait faire les choses autrement. Gaz Métro pourrait, par exemple, louer des bureaux, simplement inclure les coûts de la location dans ses coûts d'exploitation, les récupérer de cette façon-là plutôt que d'être

propriétaire d'un immeuble et là, à ce moment-là, l'inclure dans la base de tarification, l'amortir, faire un rendement sur l'investissement. Alors je pense qu'il y a une distinction qui est importante à faire. Je comprends, spontanément je comprends qu'on soit attiré par la question de la nécessité, qu'on soit intrigué à savoir, est-ce que, si ce n'est pas nécessaire, à ce moment-là, est-ce qu'on peut l'inclure dans la base de tarification? Mais ce que je vous dis c'est, allons-y avec précaution. La nécessité, à mon avis, n'est pas le critère qui fait en sorte qu'un actif peut ou ne peut pas être réglementé. Et j'en veux également, pour supporter cet argument-là, l'article 49, le paragraphe deuxièmement qui traite de l'obligation de la Régie d'établir la base de tarification et cette base de tarification là, elle est établie en fonction des actifs qui sont utiles et non pas nécessaires pour l'exploitation du réseau de distribution. Et je pense que ce que Gaz Métro vous a démontré c'est que le second train de liquéfaction, l'actif qu'on veut ajouter, il est utile. Peut-être qu'il n'est pas utile tout le temps, ça j'en conviens avec vous, mais il est utile pour la daQ et dans ce contexte-là, je crois qu'il devrait être assujetti

à votre juridiction.

Alors, comme mentionné auparavant, Gaz Métro croit que - et je suis au paragraphe 127 ici - croit que l'assujettissement à la juridiction, de l'agrandissement à la juridiction de la Régie est cohérent avec les décisions passées. Il permettrait également de prévenir immédiatement d'éventuelles questions advenant que dans le futur, le train de liquéfaction ait une utilité plus immédiate pour la daQ, par exemple en étant utilisé pour desservir des réseaux autonomes de canalisation souterraine de distribution qui tomberaient alors clairement sous la juridiction de la Régie.

Si la Régie en vient à la conclusion que la demande d'investissement est de sa juridiction, Gaz Métro soumet que celle-ci devrait être autorisée. En effet, la demande d'investissement répond aux principaux critères applicables à ce type de demande en vertu du règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie. Trois choses, je pense : une rentabilité, entre guillemets, infinie, dans la mesure où il n'y a aucun coût à la charge de la daQ et elle en tire des bénéfices certains; également un impact à la baisse sur les tarifs; et, enfin, un

impact à la hausse sur la qualité de prestations du service de distribution du gaz naturel, tous des éléments que l'on retrouve dans le règlement et qui doivent être traités dans le cadre d'une demande d'investissement.

Ceci dit, pour Gaz Métro et sa clientèle, l'important ce n'est pas tant de savoir si l'actif sera réglementé, se fera, ou l'investissement se fera sous l'égide de la Régie ou non, mais bien de connaître la méthode, éventuellement la méthode de partage des coûts car c'est elle qui rendra le projet de GM GNL économiquement viable ou pas. Les coûts demeurent les mêmes, que l'investissement se fasse dans la daQ ou pas. Je sais que c'était une question qui a été soulevée dans le cadre des audiences. Il y a un engagement qui a été souscrit également à l'égard de la période d'amortissement de l'usine, de l'agrandissement, pardon, on voulait savoir, vous étiez intéressé à savoir si la période d'amortissement serait la même que l'actif soit réglementé ou non. La réponse qui vous a été donnée, c'était oui, la période d'amortissement sera la même. Et les coûts donc, de façon globale, demeureront les mêmes que ce soit dans le réglementé ou dans le non-réglementé.

10 h 10

Par ailleurs, Gaz Métro souhaite revenir sur l'aspect des volumes d'entreposage qui sont réservés dans les réservoirs de l'usine LSR par l'activité non réglementée. La possibilité que la limite de dix millions de mètres cubes (10 Mm3) soit revue à la baisse a été évoquée. La possibilité aussi plus particulièrement que l'engagement du dix millions de mètres cubes (10 Mm3) soit un engagement annuel et non pas à long terme.

De l'avis de Gaz Métro, il n'y a pas de raison du point de vue de la daQ pour diminuer cette limite. Pour la daQ, la limite n'a aucune incidence puisque la sécurité d'approvisionnement est de toute façon garantie par l'outil de maintien de la fiabilité qui est contracté par l'activité non réglementée pour compenser la perte de la daQ des dix millions de mètres cubes (10 Mm3) réservés pour l'activité non réglementée.

Gaz Métro rappelle qu'une baisse de cette limite signifierait à toutes fins pratiques la mort du projet, projet qui, je pense bien humblement, est attendu par plusieurs parties de la société civile québécoise. On a vu tantôt plusieurs

industries. Je pense que le gouvernement a également annoncé ses couleurs à cet égard-là.

Je suis au paragraphe 132 maintenant. Or, dans la mesure où ce projet procure des avantages à la daQ et ce, à aucun coût, je le rappelle, il y a lieu de faire en sorte que le projet se réalise sur le terrain de l'usine LSR, que ce soit dans la daQ ou en dehors de celle-ci. À défaut de permettre cela, la daQ ne pourra bénéficier des avantages tant opérationnels ci-dessus mentionnés.

En terminant, puis je boucle la boucle avec le début de mon argumentation sur cette section, Gaz Métro réitère qu'elle est malheureusement astreinte à un échéancier très serré. Elle devra au plus tard au début février deux mille quatorze (2014) décider si elle va de l'avant avec le projet ou pas. Une décision de la Régie au début janvier deux mille quatorze (2014) sur la méthode de partage des coûts est donc nécessaire pour permettre à Gaz Métro de disposer de cet élément parmi d'autres, il y a plusieurs évidemment, plusieurs éléments dont Gaz Métro va devoir tenir compte, dont celui-ci, pour prendre une décision au plus tard début février notamment - monsieur Imbleau vous l'a indiqué - notamment en raison du

fait que les prix qui ont été fournis dans le cadre de l'appel de soumissions demeurent valides jusqu'en février.

Alors, ça complète les représentations que j'avais à vous faire sur les divers sujets. Je ne sais pas si vous avez des questions que vous souhaiteriez, dont vous souhaiteriez discuter. Je suis évidemment disponible.

LE PRÉSIDENT :

Non, ça a été clair, Maître Regnault. Merci. Je vais céder la parole à maître Sigouin-Plasse maintenant.

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Merci.

PLAIDOIRIE PAR Me HUGO SIGOUIN-PLASSE :

Bonjour. Bonjour, Monsieur le Président, Madame la régisseuse, Monsieur le régisseur. Alors, j'ai quelques minutes pour vous entretenir du sujet abordé par le premier panel de Gaz Métro constitué de monsieur Dave Rhéaume, monsieur Simon Garneau et Mathieu Béland. Il s'agit donc du suivi relatif à la conception, aux critères de conception et d'opération du réseau de distribution. Ça provient essentiellement, ce suivi, de la décision D-2012-158 relative au Plan d'approvisionnement

2013 où la Régie demandait à Gaz Métro de lui soumettre un suivi annuel dans le cadre des dossiers de rapports annuels, la situation de la saturation du réseau dans diverses régions du Québec et ce, tant et aussi longtemps qu'on se retrouvera dans une situation que vous avez qualifiée, ou en fait que la décision qualifiait de critique, pardon.

Alors, c'est le suivi qui a été présenté par Gaz Métro dans la pièce Gaz Métro-2, Document 14 (c'est la pièce Régie B-82). Également, dans la décision D-2012-158, la Régie se questionnait sur la prise en compte spécifique des clients interruptibles dans ses critères de planification de l'approvisionnement de la clientèle et demandait à Gaz Métro de déposer lors de la cause tarifaire deux mille quatorze (2014) un document faisant état des critères de conception et d'opération de son réseau de distribution.

L'objectif de ma plaidoirie aujourd'hui n'est pas de reprendre chacun des critères de conception dans un premier temps et d'opération du réseau de distribution. Vous verrez donc au plan d'argumentation que je fais état simplement du fait qu'il y a vingt-trois (23) critères qui ont été

définis... alors vingt-trois (23) critères de conception et d'opération du réseau de distribution, définis à la pièce en question.

Il a été question dans des questions qui ont été adressées au panel de Gaz Métro sur le critère de coût. Est-ce qu'essentiellement on a posé au panel, est-ce que le critère de coût est un critère qui est déterminant pour la détermination pour le choix des infrastructures appropriés lors de la conception du réseau de distribution? Ce sur quoi on veut revenir simplement en argumentation, c'est de dire, certainement le coût est un des nombreux critères qui sont pris en considération.

Maintenant, le critère central, c'est, il faut choisir une infrastructure qui est appropriée. Donc, entre deux infrastructures qui sont également appropriées, évidemment, la question du coût va être prise en considération. Mais si, pour desservir la clientèle, il faut, et cela requiert une infrastructure dont le coût est supérieur, bien, on va devoir aller vers cette infrastructure au coût supérieur.

Évidemment, c'est seulement qu'entre deux infrastructures à coût égal ou enfin dont le niveau de, je dirais, deux infrastructures appropriées à

niveau égal qu'on va considérer le coût. Voilà, qui est dit de façon un peu laborieuse, mais quand même.

(10 h 16)

J'enchaîne immédiatement avec les critères, enfin plutôt le taux de saturation pour l'hiver deux mille douze - deux mille treize (2012-2013). Les témoins, ce que les témoins sont venus vous dire lors de leur témoignage c'est : on a fait nos devoirs, on a fait un examen des taux de saturation de différents réseaux à l'hiver deux mille douze-deux mille treize (2012-2013) et on a constaté que pour l'année à venir il y avait des ajustements à faire, des mesures temporaires qui se devaient d'être mises en place. Et donc on a devancé le suivi qui était requis pour le rapport annuel deux mille treize (2013) et on a décidé de vous présenter, dans le cadre de la cause tarifaire deux mille quatorze (2014), les taux de saturation de certains tronçons du réseau de transmission.

Donc, en Estrie et au Saguenay, les taux de saturation pour l'hiver deux mille douze-deux mille treize (2012-2013) étaient respectivement de cent douze point cinq (112,5) et cent huit point deux (108,2 %) avant interruption. En prenant compte des

pressions minimales offertes par l'intermédiaire des ententes « Best Effort » avec TCPL, ces taux de saturation pouvaient être amenés à quatre-vingt-neuf virgule huit (89,8) en Estrie et à quatre-vingt-dix-sept virgule deux (97,2) au Saguenay.

Un raffinement des analyses exécutées par Gaz Métro a permis de cibler de façon plus spécifique deux tronçons en Estrie. Il s'agit des tronçons Sabrevois/Courval et Waterloo/Windsor. Pour ces deux tronçons, les taux de saturation donc pour Sabrevois/Courval étaient de quatre-vingt-quinze point cinq pour cent (95,5 %). Avec « Best Effort » on réduit ça à soixante-douze virgule trois pour cent (72,3 %). Alors que pour le tronçon Waterloo/Windsor, le taux de saturation était de cent quarante-trois virgule trois pour cent (143,3 %), ramené à cent vingt-sept pour cent (127 %) avec « Best Effort ».

Ce qui a fait dire à Gaz Métro : ce dernier résultat là pour le tronçon Waterloo/Windsor qu'on se devait de prendre des mesures, bien que temporaires, mais immédiates et ponctuelles pour assurer la sécurité des approvisionnements dans ce réseau spécifique là.

Il y a six mesures temporaires et à court

terme qui ont été adoptées par... en fait, cinq qui ont été mises en place par Gaz Métro et une qui est soumise à l'approbation de la Régie. Rapidement, ces six mesures sont les suivantes : dans un premier temps les solutions opérationnelles et physiques. Il y a deux solutions spécifiques, en fait deux catégories de solutions qui ont été mises en place. Dans un premier temps, les pressions ont été abaissées en aval du réseau de transmission en Estrie, ce qui a fait en sorte de dégager des capacités à l'égard du réseau de transmission en Estrie. Et un changement des équipements de régulation au Saguenay.

Ensuite on a contracté des ententes avec TCPL de type « Best Effort », donc des pressions minimales au poste de livraison, consenties par TCPL pour trois ans renouvelables. Quatre mille cinq cent cinquante (4550 kPa) à Waterloo, dans le réseau de l'Estrie. Et quatre mille six cent cinquante (4650 kPa) à Saint-Maurice, donc tout juste en amont du réseau de transmission du Saguenay.

Évidemment les pressions minimales des ententes « Best Effort » ne constituent pas des garanties pour Gaz Métro. Vous avez entendu les

témoins le dire et la preuve est à cet effet-là également. Par contre Gaz Métro considère, avec les autres mesures qui ont été mises en place, qu'il s'agit d'une mesure qui permet de limiter le risque à un niveau acceptable à court terme.

Nous avons également instrumenté douze (12) clients interruptibles majeurs afin de permettre une lecture en temps réel du débit de ces clients. Maître Cardinal a posé la question aux témoins : est-ce qu'il ne serait pas approprié d'instrumenter l'ensemble des clients interruptibles? Bien là-dessus on a souligné en preuve que les clients qui ont été ciblés ce sont les clients qui ont un impact réel au niveau des taux de saturation des différents réseaux de transmission.

Ensuite, nous prévoyons mettre en place... en fait, il a été mis en place une procédure pour des interruptions pour raison de transmission. Il s'agit de permettre des interruptions à des températures qui sont supérieures à celles qui sont considérées lors des interruptions en raison de transport.

À cet égard-là, il y a une précision qui a été amenée lors de l'audience de la semaine dernière, mercredi dernier monsieur Rhéaume est

venu préciser que compte tenu de cette mesure-là d'interruption pour raison de transmission, on a été... on a informé donc nos clients de cette mesure-là et un de ceux-là, un client, un grand client interruptible nous a demandé de l'accommoder pour permettre néanmoins une consommation. Donc, tenter de voir s'il n'y a pas une façon de l'accommoder pour éviter les interruptions chez ce client-là.

Et ce qu'on vous a dit c'est que pour deux mille treize-deux mille quatorze (2013-2014), il y a effectivement des mesures qui pourraient être mises en place pour éviter ces interruptions-là chez ce client. Il s'agit essentiellement de permettre la consommation à deux conditions essentiellement. Que la capacité demandée réelle sur le réseau est inférieure à la capacité disponible. Et que le client démontre sa capacité de s'interrompre à très court terme.

Nous avons également revu la procédure d'attribution du gaz d'appoint contre les interruptions (GAI) et du gaz d'appoint concurrence (GAC). Cette procédure-là, essentiellement, revient à procéder à des analyses permettant de déterminer les températures nécessitant une interruption pour

des raisons d'interruptions. La prise en considération du niveau de saturation du réseau dans les régions où est formulée la demande en GAI ou en GAC.

Que le GAI, à la lumière de ces analyses-là, ne sera accordé si le taux de saturation maximal du réseau est respecté, c'est-à-dire un taux de saturation de moins de cent pour cent (100 %) après interruption. Également pour le GAC, qui sera accordé seulement si les taux de saturation sont maximums. Si le taux de saturation maximal du réseau est respecté, c'est-à-dire également cent pour cent (100 %) après interruption, et du respect du nombre de jours d'interruption prévu aux Conditions de service et Tarif pour l'ensemble de la clientèle interruptible.

Gaz Métro - il y a eu des questions qui ont été posées au panel de Gaz Métro quant à la possibilité d'utiliser la pression contractuelle... minimale contractuelle de TCPL pour la détermination du taux de saturation pour l'octroi du GAI. Essentiellement ce que la preuve démontre c'est qu'il est possible d'utiliser un taux... la pression minimale contractuelle de TCPL, mais ce

qui reviendrait par contre à faire en sorte qu'on réduise d'autant les revenus de distribution pour des volumes qui seraient par ailleurs disponibles dans le réseau.

(10 h 23)

Ensuite de ça la dernière mesure qui, elle, est sujette à approbation par la Régie, c'est une augmentation du nombre de jours d'interruption permis aux Conditions de service et Tarifs.

Ces mesures temporaires... avec ces mesures temporaires, les taux de saturation anticipés pour l'hiver deux mille treize deux mille quatorze (2013-2014), après interruption, sont les suivants, c'est-à-dire l'Estrie de façon globale à quatre-vingt-deux virgule deux pour cent (82,2 %), l'Estrie, le tronçon Sabrevois/Courval quatre-vingt-quatre virgule deux pour cent (84,2 %) et l'Estrie, Waterloo/Windsor, donc on ramène ça à quatre-vingt-un virgule deux pour cent (81,2 %). Pour ce qui est du Saguenay, le taux de saturation serait à quatre-vingt-neuf virgule quatre pour cent (89,4 %).

Évidemment, toutes ces mesures, tel que je l'indiquais tout à l'heure en ouverture, sont temporaires et à court terme pour voir à assurer la

sécurité des approvisionnements pour l'hiver deux mille treize deux mille quatorze (2013-2014).

Vous avez entendu les témoins vous dire que Gaz Métro était à revoir les différentes solutions, les différents moyens pour s'assurer, enfin pour s'assurer dans une perspective de long terme que la sécurité des approvisionnements soit assurée chez Gaz Métro sur l'ensemble des réseaux, des tronçons de son réseau de distribution et que cette preuve-là vous sera présentée ou sera présentée à la Régie au cours des prochains mois.

Alors je vous remercie de votre attention. Ça complète l'argumentation.

LE PRÉSIDENT :

Maître Sigouin-Plasse, je reviendrais, je vous ramènerais, s'il vous plaît, au paragraphe 142. J'aimerais juste comprendre un petit peu plus, il y a quelque chose qui ne semble pas clair pour moi.

Dans les mesures, les mesures temporaires pour cet hiver, pouvez-vous essayer de me clarifier qu'est-ce que vous demandez pour approbation de la part de la Régie?

Me HUGO SIGOUIN-PLASSE :

Oui. Alors, Monsieur le Président, essentiellement, les demandes pour approbation à la Régie, puis je

m'étais donné comme objectif de vous lire essentiellement les conclusions à la preuve.

Évidemment, dans un premier temps, on demande à la Régie de prendre acte des différents suivis qui sont prévus aux décisions D-2013-106, D-2012-158 et D-2013-135.

La deuxième conclusion recherchée, je pense qui revient à répondre à votre question de façon plus spécifique, c'est de demander d'approuver le nombre maximal de jours d'interruption, la considération d'un nombre maximum de jours d'interruption pour les raisons opérationnelles pour le volet A ainsi que la reconnaissance des journées réelles excédentaires d'interruption dans le calcul du prix d'équilibrage, le cas échéant.

Alors je pense que c'est spécifiquement cette conclusion-là qui est visée dans ces mesures temporaires là. Pour les autres mesures, il s'agit de mesures qui ont été mises en place par Gaz Métro et qui, nous vous le soumettons respectueusement, ne requéraient pas de la part de la Régie une autorisation de sa part. Donc, des solutions opérationnelles et physiques qui ont déjà été mises en place en Estrie et au Saguenay, les ententes « Best Effort » qui ont été contractées,

l'instrumentation des clients interruptibles majeurs et la mécanique d'interruption. Mais sous réserve du nombre d'interruptions, je pense c'est peut-être là la nuance qu'il faut apporter. Il faut vous demander de votre part une augmentation du nombre de jours d'interruption. C'est ce qui est requis dans les conclusions de la demande. Mais en soi, on a prévu de pouvoir aller de l'avant avec des interruptions pour des raisons de transmission.

Alors voilà, c'est la raison, en fait la précision que je pourrais apporter à ce stade-ci, Monsieur le Président.

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Merci. Nous allons prendre une pause de quinze (15) minutes, nous revenons à onze heures moins quart (10 h 45). Merci!

SUSPENSION DE L'AUDIENCE

REPRISE DE L'AUDIENCE LA

GREFFIERE :

Veuillez prendre place s'il vous plaît. LE

PRÉSIDENT :

Bonjour, Maître Sarault.

PLAIDOIRIE PAR Me GUY SARAULT :

Bonjour, Monsieur le Président, Madame la Régisseuse, Monsieur le Régisseur. Alors je serai

bref, et c'est vrai que je serai bref contrairement des fois à ce que l'on peut dire comme avocat.

Alors notre argumentation pour le compte de l'ACIG va porter essentiellement sur trois grands sujets. D'abord, le plan d'approvisionnement en général dont particulièrement, et c'est notre pièce de résistance, le transfert à Dawn et l'entente intervenue entre TransCanada et les distributeurs. Deuxième sujet, les critères appliqués à la conception et l'opération du réseau de distribution, et ça sera très très succinct. Et enfin, l'accroissement de la capacité de l'usine LSR, GNL, pour lequel je vais être excessivement bref également.

Alors commençons avec notre premier sujet, le transfert à Dawn et l'entente intervenue entre TransCanada et les distributeurs. Alors de manière générale, la stratégie préconisée dans le plan d'approvisionnement, qui a été déposée par Gaz Métro au mois de juin de cette année, traite de deux périodes distinctes, soit la période d'avant le premier (1er) novembre deux mille quinze (2015) et la période après le premier (1er) novembre deux mille quinze (2015).

Pour la première période, nous sommes

d'avis que, de façon générale, Gaz Métro propose une bonne stratégie pour sécuriser la capacité ferme de transport pour l'horizon de cette période-là sous réserve seulement d'une chose, évidemment, du suivi qui va devoir nécessairement être fait à la décision D-2013-179 relativement aux outils pour rencontrer la période de pointe pour laquelle, évidemment, il va y avoir du travail à faire. Alors, ça c'est pour la première période.

(10 h 51)

Pour la deuxième période, bien évidemment le contexte est fort différent. En effet, plusieurs développements récents, dont certains étaient inconnus au moment du dépôt initial du plan d'approvisionnement au début de juin deux mille treize (2013), sont venus accentuer l'incertitude quant à la disponibilité et aux coûts du transport vers le territoire de Gaz Métro sur l'horizon post premier (1^e) novembre deux mille quinze (2015). En quelques mots seulement, il y a eu d'abord la fameuse décision - ça c'était connu au mois de juin, mais quand même, c'est ça qui a déclenché évidemment le tourbillon ou le tsunami qu'on a vécu au cours de l'été - alors la fameuse décision RH-003-2011 qui a été rendue par l'Office national

de l'énergie en date du vingt-sept (27) mars deux mille treize (2013) et je pense que l'élément déterminant dans cette décision-là, ça a été que, comme contrepartie du risque supérieur qui était encouru par TransCanada, l'Office a statué que le Transporteur n'a pas l'obligation de desservir les clients contrairement au distributeur de gaz, ce qui a ouvert la porte à ce que TransCanada revienne en arrière sur des engagements qui avaient été convenus avec les distributeurs, notamment pour le déplacement des portefeuilles de transport de Empress vers Dawn qui requérait, on s'en souviendra, la construction d'installations et de renforcement des structures de transport dans le triangle de l'est du Canada. Alors, suite à ces décisions de TransCanada dans la foulée de la décision RH-003-2011, il y a eu une pluie de procédures réglementaires et judiciaires qui ont été déposées par TCPL et plusieurs autres intervenants et qui ont créé finalement un véritable climat de guérilla réglementaire et judiciaire. Tout ceci s'est finalement soldé par l'entente de principes, c'est la pièce B-0049, qui est intervenue entre TransCanada et les distributeurs de l'est le dix (10) septembre deux

mille treize (2013), laquelle a été finalisée dans ce qu'on appelle le « Final Mainline Settlement Agreement », la pièce B-0047 datée du trente et un (31) octobre et qui a été déposée en preuve ici le premier (1^e) novembre deux mille treize (2013) et^r cette entente de principes modifie considérablement, et à la hausse, les tarifs qu'on appelle les « compliance tolls » qui découlaient de la décision RH-003-2011 et qui évidemment prévoient également des conditions qui sont différentes.

À ceci vient s'ajouter un autre élément d'incertitude qui est encore sur la table à dessin pour dépôt à l'Office national de l'énergie au premier trimestre deux mille quatorze (2014), c'est le fameux projet oléoduc énergie est de TransCanada qui consiste entre autres à convertir une partie importante du « mainline » de TransCanada Pipelines en un pipeline de transport de pétrole vers l'est. La grande inconnue qui préoccupe la clientèle dans l'est du Canada évidemment, ça va être, c'est pas tellement la conversion des tronçons en amont de l'Ontario autant que la conversion de ceux, dans le triangle de l'est, qui ne font pas l'objet d'une problématique de sous-utilisation. Donc, il va y avoir, soit de la nouvelle construction ou du

renforcement et là, il va falloir se pencher sur les propositions qui vont être faites par TransCanada Pipelines quant à qui va supporter les coûts de ces renforcements aux nouvelles constructions dans le triangle de l'est et ça, ça nous préoccupe et on n'a pas encore vu de proposition concrète de TransCanada à ce chapitre-là.

Cependant, et comme madame Gervais l'a bien expliqué lors de sa présentation à l'audience, c'est la présentation PowerPoint, pièce ACIG-0028, bien évidemment l'ACIG est heureuse que l'entente ait mis fin aux nombreux litiges qui se sont développés dans la foulée de la décision RH-003-2011. Cependant, l'incertitude causée par cette guérilla a eu des répercussions que nous qualifions de négatives dans les marchés et se reflétant dans l'offre de services aux clients. L'ACIG reconnaît et même salue les efforts qui ont été déployés par les distributeurs gaziers, incluant Gaz Métro, qui ont persévéré dans leurs négociations avec TransCanada afin d'assurer la sécurité d'approvisionnement en gaz naturel dans les marchés du Québec et de l'Ontario, et de permettre le désengorgement des infrastructures

dans le triangle ontarien afin que nous puissions nous approvisionner à Dawn à compter de deux mille quinze (2015).

D'un autre côté, l'ACIG est toutefois préoccupée par les impacts que les tarifs très élevés qui ont été convenus dans cette entente, auront sur la compétitivité de ses membres. Ainsi, comme indiqué par madame Gervais lors de son témoignage, l'ACIG tient à rappeler qu'elle n'a pas encore statué sur l'approche à prendre relativement au contenu de l'entente. Les membres de l'ACIG doivent se prononcer sur celle-ci dans les prochaines semaines. Comme vous le savez, comme partie des étapes qui pourraient éventuellement mener à un dépôt à l'Office national de l'énergie, il y aura une consultation au sein du TTF, « tolls task force » dont l'ACIG est partie prenante.

(10 h 57)

Et nous tenons à rappeler les augmentations tarifaires indiquées dans l'entente finale - je fais référence à l'article 13.2d) de l'entente - et on parle de cinquante-cinq pour cent (55 %) d'augmentation pour tous les tarifs de courte distance. C'est pas rien. C'est beaucoup, beaucoup par rapport au « compliance tolls » de la décision

de l'Office. Dix-neuf pour cent (19 %) d'augmentation de prime pour tous les tarifs de longue durée - donc de Empress jusqu'à par exemple la franchise de Gaz Métro - et douze pour cent (12 %) sur les tronçons des Prairies et du Northern Line. Alors c'est des augmentations qui sont substantielles et qui ne peuvent pas, selon nous, être prises à la légère.

Et au-delà de ces augmentations tarifaires substantielles, l'ACIG est préoccupée par certaines dispositions de l'entente qui ont pour effet de s'éloigner de la philosophie sous-jacente de la décision de l'Office du mois de mars deux mille treize (2013) quant au partage des risques entre TransCanada et ses clients, que l'on appelle en anglais les « shippers » sur le système.

Notamment, nous sommes préoccupés par le transfert complet aux clients des risques et des coûts associés à la sous-utilisation des services « long haul » pour les six prochaines années, donc de deux mille quinze à deux mille vingt (2015-2020), via le nouveau « bridge amortization account », le BAA, dont l'amortissement sera échelonné sur les seize (16) ans de la durée de l'entente.

Deuxième préoccupation, le transfert complet aux clients des risques et des coûts associés au différentiel entre les revenus réels et les projections de revenus requis accumulés au « long term adjustment account », le LTAA, au trente et un (31) décembre deux mille quatorze (2014), soit un solde projeté de quatre cent soixante-quatre virgule deux millions (464,2 M\$), selon l'« Appendix A », page 2, ligne 15. Et quand j'ai questionné monsieur Cabana, je pense qu'il a été candide quand il a répondu « oui » à ma question à l'effet que oui, c'est un gros montant dont on parle ici.

Et on est également préoccupé au différentiel qui pourrait survenir, entre les revenus réels et le revenu requis sur l'horizon de six ans, de deux mille quinze (2015) au trente et un (31) décembre deux mille vingt (2020). Et qui pourrait, si les projections de TransCanada - qui sont sous-jacentes à l'entente au niveau des volumes - si les projections s'avèrent erronées, encore une fois sur cet horizon de six ans, ça va pouvoir venir augmenter le solde accumulé dans le LTAA avec les conséquences que l'on connaîtra, que l'on peut imaginer sur les tarifs.

Et c'est particulièrement préoccupant en ce que le solde entier du « long term adjustment account » au trente et un (31) décembre deux mille vingt (2020) va être transféré à cent pour cent (100 %) aux usagers du Triangle de l'est. Ça c'est l'article 12.3b) de l'entente qui le prévoit.

Troisième grande préoccupation que nous entretenons à l'égard de l'entente c'est que malgré les importants transferts de risque qui y sont prévus, on maintient néanmoins un généreux taux de rendement sur l'avoir propre de dix virgule un pour cent (10,1 %), basé sur une structure de capital composée à quarante pour cent (40 %) d'équité, ce qui est très élevé.

Et j'ai entendu maître Regnault tantôt, il parlait d'un taux de rendement de neuf virgule un pour cent (9,1 %). C'est un taux qui est net. Parce que si vous allez à l'article 12.1a), ii) et iii), ce que vous constaterez c'est que le revenu « requirement » comporte bel et bien un taux de rendement de dix virgule un pour cent (10,1 %). Mais il y a une contrepartie, une compensation via une contribution monétaire de vingt millions (20 M\$) par année, par TransCanada Pipeline. Et si on fait le calcul, ça correspond grosso modo à peu

près à un pour cent (1 %) de rendement sur l'avoir propre.

Autre sujet de préoccupation et d'incertitude évidemment, c'est les effets potentiellement négatifs du transfert massif de Empress à Dawn sur le prix de la molécule. Et c'est vrai, on en convient, que Gaz Métro a déposé en réponse à des demandes de renseignements des calculs qui ont été effectués par monsieur Henning. Mais ces calculs-là, je vous invite à les relire, sont limités à l'impact à Dawn. Il n'y a pas de calcul spécifique sur l'impact à Empress.

Or, ce qui est la préoccupation complète, ça va être le différentiel, l'écart entre le prix de la molécule à Empress et le prix de la molécule à Dawn. Alors on a une moitié de réponse quant à l'impact du transfert sur le prix de la molécule d'où, en autant que nous sommes concernés, une source d'inquiétude potentielle à ce chapitre-là.

Malgré toutes ces préoccupations-là, comme on dit en droit - moi je suis avocat - le pire des règlements vaut souvent le meilleur des procès. Et on doit forcément reconnaître que l'entente aura pour effet de sécuriser les approvisionnements à Dawn sur les seize (16) prochaines années et de

permettre aux usagers de bénéficier d'une plus grande flexibilité dans leur choix d'approvisionnement, surtout pendant la seconde portion de l'entente sur l'horizon deux mille vingt et un-deux mille trente (2021-2030), alors que les bases de tarification du Triangle de l'est et des segments du « mainline » en amont seront complètement séparés.

(11 h 04)

D'ailleurs, en conclusion de la dernière page de la pièce B-0077, Gaz Métro indique qu'en contrepartie des engagements qui ont été souscrits et en vertu de l'entente, on obtient pour le bénéfice de ses clients certains avantages dont, notamment, la flexibilité de s'approvisionner à différents points en fonction de ses propres besoins et afin d'améliorer la sécurité d'approvisionnement dans le futur.

Donc, c'est donc une histoire à suivre. Nous savons d'ores et déjà qu'il y aura potentiellement de l'opposition à l'entente et qu'il est loin d'être garanti en date d'aujourd'hui que cette entente va nécessairement être approuvée par l'Office dans son intégralité. On ne peut pas écarter un scénario de rejet de l'entente ou encore

un scénario d'approbation conditionnellement à certaines modifications plus ou moins importantes dont nous ne connaissons pas la teneur en date d'aujourd'hui.

Donc, le portrait de la situation est donc bien différent de celui de l'an dernier alors que la Régie approuvait la migration de l'ensemble des clients en achat direct d'Empress vers Dawn en raison notamment des économies substantielles générées par cette stratégie.

On se souviendra en effet que dans notre plaidoirie finale de l'an dernier dans le dossier R-3809-2012, nous avons appuyé sans réserve le déplacement vers Dawn en raison essentiellement des économies annuelles alors évaluées de quatre-vingt-huit millions (88 M\$) à cent vingt-trois millions (123 M\$) être réalisées grâce à cette stratégie comme en témoignait le tableau de la page 70, annexe 4 de la pièce B-0070 du dossier de l'an dernier.

Au moment d'écrire mes notes je n'avais pas encore reçu la réponse à l'engagement numéro 4, mais là je l'ai lue sur mon ordinateur ce matin. C'est la pièce B-0260 où on nous dit que, selon un scénario de différentiel de prix de la molécule de

cinquante-cinq sous (55¢), les économies seraient de l'ordre de soixante-dix-neuf millions (79 M\$), mais que, selon un scénario de quatre-vingts cents (80¢) d'écart, qui est celui que monsieur Cabana avait utilisé lors de son témoignage à la Régie, on aboutit davantage vers quarante et un millions (41 M\$).

Écoutez, c'est difficile parce qu'on est en train de se livrer à des prophéties ici, là. Alors en matière économique, j'ai souvent dit les économistes passent la moitié de leur temps à expliquer leurs prévisions et, après ça, l'autre moitié à expliquer pourquoi elles ne se sont pas réalisées.

Alors compte tenu de l'incertitude découlant de ces circonstances qui sont hors du commun, c'est très particulier, on comprendra. Puis je pense qu'on ne veut pas assigner de blâme à Gaz Métro. Je pense qu'ils ont fait ce qui était réalisable lors du possible dans un contexte qui était très très difficile.

Mais quand même on comprendra facilement la recommandation qui a été formulée par madame Gervais à l'audience et que l'on retrouve à la page 7 de sa présentation PowerPoint, la pièce

ACIG-0028, et je cite :

L'ACIG considère qu'il y a trop d'éléments à risque non définitifs pour soutenir que le Plan d'approvisionnement soit approuvé pour une durée de trois ans.

Elle recommande l'approbation du plan pour l'année deux mille treize deux mille quatorze (2013-2014) seulement.

Et :

L'ACIG croit qu'il serait approprié de suspendre l'approbation pour les deux dernières années du Plan jusqu'à la décision de l'ONE et de la Commission d'énergie de l'Ontario et jusqu'au dépôt des études demandées par la Régie relativement aux outils de pointe.

Et je vais ouvrir une petite parenthèse ici. C'est vrai que le Règlement sur la teneur et la périodicité du plan d'approvisionnement demande au Distributeur de déposer des données sur un horizon de trois ans. Mais je l'ai relu le Règlement, ce que je constate c'est que, même si le Distributeur dépose des données sur un horizon de trois ans, ça n'oblige pas la Régie de son côté à l'approuver

pour l'intégralité et la totalité des trois années.

La Régie peut soit refuser, soit assortir son approbation de certaines conditions, de certaines réserves, de certains bémols. Et je pense qu'ici la prudence s'impose. On va tous se revoir l'année prochaine puis on va parler du prochain chapitre qui se sera déroulé dans la saga de TransCanada Pipeline.

En pratique, notons également que la réévaluation de la stratégie du transfert à Dawn, à la lumière des développements à venir du côté de l'ONE et en Ontario, pourrait coïncider avec l'étude par la Régie de la nouvelle méthodologie d'évaluation des besoins de la pointe qui devra nécessairement être présentée par Gaz Métro suite à la décision D-2013-179 qui a été rendue la semaine dernière sur cet autre aspect du dossier.

Ce qui conclut mes propos sur la pièce de résistance. traitant du déplacement à Dawn et de l'entente entre TransCanada et les distributeurs.

Ce qui m'amène à mon deuxième sujet « Conception et opération du réseau ». Alors notre position à ce chapitre est très bien résumée à la page 2 de la présentation PowerPoint, pièce 0028, ACIG-0028, et je cite :

Gaz Métro a mis en place des solutions temporaires et ponctuelles pour s'assurer de rencontrer la demande continue de l'hiver 2013-2014 et a indiqué qu'une solution à long terme serait présentée en 2014.

L'ACIG comprend la nature temporaire des mesures pour l'hiver deux mille treize deux mille quatorze (2013-2014) et se dit satisfaite que la demande continue devrait pouvoir être rencontrée. Donc, fondamentalement, nous n'avons aucun problème avec les propositions de Gaz Métro à ce chapitre.

(11 h 10)

Ce qui m'amène à mon troisième sujet, qui est l'accroissement de la capacité de l'usine LSR pour la production de Gaz Naturel liquéfié. Alors, encore ici, notre position à ce chapitre est très bien résumée à la page 3 de la présentation PowerPoint de madame Gervais et je cite :

L'ACIG appuie la proposition de Gaz Métro relative à l'ajout de capacité de liquéfaction (production de GNL) sur la base des avantages qui sont prévus tant pour le développement de l'industrie gazière que pour la

clientèle du distributeur.

Et je vous référerai également à l'argumentaire, pièce ACIG-0018, que j'avais préparée sur la question de juridiction, dans laquelle j'ai appuyé la position de Gaz Métro à l'effet que le projet d'agrandissement fait partie intégrante de l'usine, que c'est un tout indissociable et qu'à notre avis, ce tout indissociable, tel qu'agrandi en vertu de la proposition, va pouvoir, non seulement servir les fins du gaz naturel liquéfié, transport, et caetera, mais pourrait, à la limite, en cas de besoin ponctuel, servir pour de l'équilibrage pour rencontrer la pointe, pour le bénéfice de la clientèle réglementée et, sans risque financier pour la clientèle réglementée, ce qui est quand même digne de mention. Alors nous croyons que c'est un beau projet. J'ai été personnellement très favorablement impressionné par la présentation de monsieur Imbleau à l'audience et nous croyons que ce projet devrait recevoir l'approbation de la Régie.

Enfin, pour ce qui est des autres éléments du plan d'approvisionnement, je vous réfère évidemment au mémoire de l'ACIG, qui a été produit et qui a été complété en audience par la

présentation PowerPoint, de même que par le témoignage oral de madame Gervais lors de l'audience du huit (8) novembre et enfin, pour ce qui est des désaccords sur la fonctionnalisation, je ne pense pas que... ce sont des sujets techniques et à notre avis, ce serait des sujets à débattre dans le cadre d'un groupe de travail et j'inclus là-dedans la problématique relative aux frais de livraison à Empress que, du côté de l'ACIG, nous considérons comme un sujet connexe à celui de la fonctionnalisation. Alors je pense que ce sont des sujets pointus que nous pourrions débattre et probablement en arriver à une solution en groupe de travail.

Alors, à moins que vous n'ayez des questions, ceci conclut mes propos.

LE PRÉSIDENT :

Ce fut clair, Maître Sarault. Me

GUY SARAULT :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

Merci. Maître Turmel pour la FCEI?

PLAIDOIRIE PAR Me ANDRÉ TURMEL :

Bonjour Monsieur le Président, bonjour Madame la régisseuse, Monsieur le régisseur, bonjour. Alors

André Turmel pour la FCEI. Mon plan de présentation est assez succinct. Je vais vous parler des demandes de la FCEI, bon, notamment la fonctionnalisation des coûts de transport, revenir sur la question du GNL, l'accroissement de l'usine LSR, parler des critères de conception et enfin, parler également du plan d'approvisionnement et l'entente avec TCPL.

Commençons par ce premier élément, là, dans le plan d'approvisionnement, l'entente avec TCPL. Je ne veux pas répéter ce qu'a bien dit mon confrère, maître Sarault pour l'ACIG. Tous les questionnements qu'il peut avoir, je pense notamment parce que l'ACIG suit de près ce dossier-là et la FCEI le reconnaît. Les questionnements qu'il amène sont légitimes. En même temps, la FCEI constate tout le travail qu'a fait le Distributeur dans ce dossier-là, pris avec une mer potentielle de litiges, on l'a dit. Il y a eu une entente et là, est-ce que c'est la meilleure? Il est difficile à ce stade-ci de juger mais là où je veux ajouter notre petit point distinctif par rapport à tout ce qui a été dit par l'ACIG, par mon prédécesseur, c'est la FCEI s'inquiète en plus, parce qu'après deux mille quinze (2015), évidemment les tarifs de

transport vont augmenter d'une manière ou l'autre via l'ONE, via l'entente, mais à cela va s'ajouter tout l'impact sur le prix du gaz naturel relié au SPEDE qui, ultimement, va se répercuter sur les clients et ce, évidemment, c'est hors du contrôle de Gaz Métro mais ceci va avoir un impact considérable sur la, comment dire, l'approche ou l'aspect concurrentiel du gaz dans la franchise et je pense que la Régie doit tenir cela en compte. Il va y avoir, bref, une concomitance, il y a... la question qu'on doit se poser c'est, va-t-on se faire frapper par un train, par une masse ou par un paquebot qui va nous tomber dessus. Ça ça va faire mal.

(11 h 15)

Alors donc c'est dans ce contexte-là que la Régie doit apprécier le plan. Le plan, effectivement, c'est un plan de trois ans que vous revoyez de toute façon à chaque année, aux trois ans. Alors moi je ne vois pas d'empêchement pour vous aujourd'hui, là, de poser les... de poser un jugement qui prend acte de la situation factuelle, mais sachant qu'elle va... qu'elle peut évoluer encore là considérablement dans les prochains mois.

Parlons maintenant du... bon, évidemment la

FCEI a présenté... dans sa preuve... avait fait des représentations sur la question du besoin de capacité de la journée de pointe et l'impact sur le plan d'approvisionnement. Vous avez rendu une décision là-dessus. Alors nous n'y reviendrons pas.

Alors parlons maintenant de la fonctionnalisation des coûts de transport. Donc dans ce dossier, Gaz Métro demande de fonctionnaliser les coûts de transport et d'équilibrage sur la base de la demande réelle et de l'usage réel des outils d'approvisionnement plutôt que selon l'usage prévu. La FCEI avait écrit avant l'audience qu'elle voyait un risque d'iniquité dans la répartition des coûts entre le transport et l'équilibrage. Et il faut quand même démontrer... voir que les audiences sont toujours utiles parce qu'on vient préciser les craintes et les risques. Ceux-ci ont été répondus en partie par Gaz Métro.

Quand monsieur... pas Gaz Métro, mais par monsieur Gosselin, notre témoin a indiqué - et je suis aux notes sténographiques pages 154, 155, 156 - que oui, certains risques étaient... étaient... La méthode de Gaz Métro apparaissait équitable, notamment à l'égard de la variation de la

température, voilà, mais à l'égard de la variation de la demande des clients à débit stable où il n'y a pas de modification faite au portefeuille, encore là, aujourd'hui, nous habituellement la FCEI on a pris l'habitude de reconnaître quand la preuve elle est là, elle est claire, quand on nous dit.

Aujourd'hui on n'est pas encore... on n'est pas encore complètement convaincu qu'il n'y a pas de risque ici.

Et pour répondre notamment à mon confrère ce matin, maître Regnault, au paragraphe 79, il vous dit : bon, sur cette question-là au paragraphe 79, bon la FCEI reconnaît à 78 que les modifications c'est pas si pire que ça. Et à 79 il vous dit :

Par ailleurs, dans le cas où les résultats sont moins équitables, [...] c'est parce qu'il est présumé que Gaz Métro de posera pas de geste pour s'adapter et revendre des outils devenus excédentaires; or, dans la réalité, Gaz Métro remettrait sur le marché ces outils afin de diminuer les coûts échoués, réduisant du même coup l'iniquité du résultat.

Quand on lit ça, on se dit : bien effectivement c'est des gens responsables qui vont mieux agir. Sauf que Gaz Métro ne peut pas toujours revendre ses outils sans encourir des pertes importantes. Principalement notamment quand la valeur du transport sur le marché secondaire est beaucoup moins élevée après le début de l'hiver.

Alors c'est là aussi, la réponse qu'offre mon confrère c'est dur de s'y opposer, mais dans la réalité la valeur sur le marché secondaire, est telle... est tellement dépréciée qu'il y a un impact. Par conséquent, si la baisse de la demande est observée en hiver ou après, la perte nette est importante quand même. Et l'ajustement proposé par Gaz Métro devient ou demeure, quant à nous, quand même inéquitable à cet égard.

Sur l'accroissement du GNL, l'accroissement de l'usine LSR, ça c'est un beau cas où on trouve que la Régie a vu juste à l'effet de retarder sa détermination sur la juridiction. D'attendre à l'audience, comme vous avez décidé en cours de route, parce que d'entrée de jeu nous avons une approche, je veux dire, un peu... comment dire... très textuelle, très qu'est-ce que la Régie avait fait. Et on a demandé à la Régie d'attendre et je

pense que c'est un beau cas où la preuve nous a donné clairement une vision différente de celle que l'on avait en lisant les textes.

Le témoignage de Gaz Métro, en entendant monsieur Imbleau, a je pense, quant à nous, nous a convaincus d'une certaine indissociabilité - on n'est pas technicien, là - mais ce qu'on a compris, je pense, démontrait que ici c'est vraiment particulier. Un actif qui est là, on ajoute des éléments d'actif. Mais ultimement l'élément d'actif n'est pas « stand alone ». Il faut que ça fonctionne avec le reste. C'est un élément qui nous a intéressés.

Donc quant à nous ce questionnement, cette question ici doit être vraiment vue comme étant une extension où... non pas une question de principe, mais c'est un peu... c'est une question purement ad hoc. Dans ce cas-ci, de la façon dont les faits sont présentés, dont l'actif a déjà été autorisé, déjà dans la base de tarification. Les éléments sont là on pense pour que la Régie puisse y voir qu'elle a juridiction.

Et tout à l'heure je disais, mon confrère mentionnait l'article 49 de la Loi sur la Régie. Il parlait du paragraphe... du paragraphe 2. Mais

c'est plutôt, je pense, du paragraphe 1 qu'il voulait... dont il voulait parler. Parce que le paragraphe 2 à la Loi on dit « déterminer les montants globaux des dépenses qu'elle juge nécessaires ». D'où votre question, Monsieur le Président, c'était la nécessité. En tout cas cette nécessité-là elle existe à 49.2, en lien avec les dépenses. Mais à 49.1, quand on établit la base de tarification et on fait le lien avec l'utilité, c'est là à 49.1.

Je dirais que donc l'utilité va avec la base de tarification à 49.1. Alors que la nécessité ou le caractère nécessaire va avec le paragraphe 2. Il y a quand même une nuance, là, je pense, qui vous donne une certaine marge de manoeuvre pour voir ce projet d'un bon oeil réglementaire.

11 h 22

Bon, il y a quand même la question de la priorité des... de la clientèle GNL sur les actifs, donc la priorité des actifs non réglementés sur les actifs réglementés, qui pose la question à laquelle, honnêtement, je n'ai pas de réponse. Il faut avoir peut-être une approche pragmatique ou pratique. Mais je ne pense pas que ça devrait empêcher la Régie de reconnaître que la

juridiction. Surtout que, ultimement, bien, il vaut mieux que la Régie continue à avoir -j'ai le mot anglais- « oversight » sur l'ensemble de l'actif, parce que ça fait partie de la famille des actifs qu'elle réglemente et que le petit frère non réglementé soit quand même supervisé par le grand frère ou les parents, du point de vue réglementaire. Donc, sur ces raisons, la FCEI a évolué, puis je pense qu'on est maintenant convaincu, mais de manière ad hoc, ponctuelle dans ce dossier-là, que vous avez juridiction.

Parlons maintenant des critères de conception du réseau. On a regardé avec intérêt, bon, les vingt-trois (23) critères qui ont été déposés. Le vingt-troisième critère nous a posé quelques difficultés. On a eu des explications. Mais ceci étant dit, ce que la FCEI, je pense, est en mesure de vous dire ce matin, c'est que, dans tous les cas, on devrait interdire de façon... l'ajout de clients dans la zone saturée sur la base d'une solution court terme, soit le « best effort » de TCPL, sauf si la rentabilité des mesures de long terme nécessaire à la desserte des clients a été démontrée.

Donc, tout le caractère problème

temporaire, palier au temporaire par du permanent, et vice versa, la FCEI avait un problème avec cela. Et je pense que ça termine, Monsieur le Président, nos commentaires.

LE PRÉSIDENT :

Merci, Maître Turmel. Maître Paquet pour le GRAME.

PLAIDOIRIE PAR Me GENEVIÈVE PAQUET :

Bonjour, Monsieur le Président, Monsieur et Madame les régisseurs. Geneviève Paquet pour le GRAME (Groupe de recherche appliquée en macroécologie).

Donc, conformément à vos directives dans la décision procédurale D-2013-114, le GRAME a décidé de traiter de deux enjeux au présent dossier.

Premièrement la demande d'investissement visant l'agrandissement de l'usine LSR et un enjeu qui est lié à la capacité de transport du plan d'approvisionnement.

Donc, j'aborde dès maintenant la vente de GNL et l'investissement à l'usine LSR. D'abord, l'intérêt du GRAME pour cette question, ça vise en fait à favoriser le développement du GNL sans compromettre la sécurité d'approvisionnement de la clientèle réglementée de Gaz Métro.

Je fais un petit rappel des diverses décisions qui ont été rendues concernant cet enjeu.

D'abord, dans la décision D-2013-093, qui avait été rendue le vingt-huit (28) juin deux mille treize (2013), la Régie constatait que le distributeur prévoit atteindre la limite maximale de quarante-cinq mille cent six mètres cubes (45 106 m³) par an qui est liée à la vente de GNL en deux mille seize (2016) et soulignait également dans sa décision que l'utilisation du GNL comme carburant dans l'industrie du transport semble en bonne voie de développement.

Donc, sur la base de ces affirmations, elle ordonnait au distributeur de déposer une preuve complémentaire portant sur la suite qu'il entend donner à l'activité de vente de GNL, une activité non réglementée mais qui implique l'utilisation d'un équipement de l'activité réglementée.

Donc, le vingt-trois (23) août deux mille treize (2013), le distributeur a déposé la pièce Gaz Métro-2, Document 6 intitulée « Demande d'investissement à l'usine LSR pour augmenter la production de GNL et ajustements aux modalités de l'activité de ventes de GNL ».

Le neuf (9) septembre deux mille treize (2013), la Régie a rendu la décision D-2013-144, lors de laquelle elle demandait aux intervenants de

plaider préliminairement par écrit sur la question de la juridiction de la Régie à statuer sur la demande d'investissement.

Le vingt (20) septembre deux mille treize (2013), le distributeur dépose sa plaidoirie soutenant la juridiction de la Régie quant à sa demande d'investissement visant l'augmentation de son usine. Et le quatre (4) octobre deux mille treize (2013), les divers intervenants, ainsi que le GRAME, déposent une argumentation. Celle du GRAME soutenait la position du distributeur à l'effet que la Régie a compétence pour traiter de cette demande.

Ensuite, dans la correspondance de la Régie datée du onze (11) octobre deux mille treize (2013), qui accompagnait la demande de renseignements numéro 5 adressée au distributeur, la Régie évoque maintenant le fait que des informations supplémentaires pourraient être requises pour statuer de la question préliminaire, et décide d'exclure l'enjeu portant sur la méthode de répartition des coûts.

11 h 29

Donc, le GRAME, nous réitérons les points formulés dans notre argumentation préliminaire portant sur

la juridiction de la Régie qui avait été déposés sous la cote C-GRAMÉ-0011, où en fait on retenait l'approche qui avait été retenue par la Régie dans sa décision D-2010-144 à l'effet que l'usine LSR forme un tout qui est indissociable et qu'un agrandissement de cette usine doit faire l'objet d'une autorisation en vertu du paragraphe 1 du premier alinéa de l'article 73.

On indiquait également, subsidiairement, que, si la Régie devait conclure que l'agrandissement de cette usine ne constitue pas un actif destiné à la distribution de gaz naturel par canalisation, eh bien, on soumettait que la Régie avait quand même le pouvoir d'exercer sa compétence en vertu des paragraphes 2 et 4 du premier alinéa de l'article 73.

Donc, à la demande de maître Turgeon, on précise notre position subsidiaire qui avait été exposée dans notre argumentation, plus précisément en lien avec le paragraphe 2 de l'article, du premier alinéa de l'article 73 qui indique que :

[...] les distributeurs de gaz naturel doivent obtenir l'autorisation de la Régie, aux conditions et dans les cas qu'elle fixe par règlement, pour :

Et j'arrive au paragraphe 2 :

2- étendre, modifier ou changer
l'utilisation de leur réseau de
transport ou de distribution;

Donc, tel qu'indiqué dans notre argumentation préliminaire, le GRAME considère que le fait d'augmenter la capacité de liquéfaction de l'usine peut être considéré comme une extension, une modification ou un changement d'utilisation de cet actif faisant partie du réseau de distribution de Gaz Métro.

Le mémoire qui a été déposé à la commission sur les enjeux énergétiques du Québec confirme également les intentions réelles et fondées d'orienter les activités du Distributeur vers un créneau prometteur, la vente de GNL, qui a pour effet d'étendre ou de modifier l'utilisation du réseau de distribution, et ce, par l'augmentation de la capacité de liquéfaction et l'agrandissement de l'usine LSR.

Le fait qu'une nouvelle entreprise ait été créée, « GM GNL », renforce également notre prétention à l'effet que les réseau de distribution est affecté par ces nouveaux changements, cette entreprise devant limiter les interactions entre

l'activité réglementée et les clients ultimes de GNL.

Donc, pour ces raisons, et tel qu'indiqué, je vous réfère à notre argumentation préliminaire, le GRAME, on vous soumet respectueusement que la Régie a juridiction pour statuer sur la demande d'investissement de l'usine LSR, et ce, donc soit en vertu du paragraphe 1 ou des paragraphes 2 ou 4 du premier alinéa de l'article 73.

Maintenant on souhaite également vous soumettre les raisons qui motivent notre appui à l'investissement à l'usine en lien avec les intérêts du GRAME.

D'abord, on vous réfère à la preuve du Distributeur qui indiquait qu'une capacité additionnelle de GNL permettrait la desserte éventuelle de réseaux autonomes par canalisation, tout en précisant qu'il desservirait préalablement par fardier ces clients éloignés jusqu'à ce qu'une demande soit suffisante.

En réponse à une demande de renseignements du GRAME qui visait à savoir à quelle région du Québec exactement pourrait bénéficier la livraison du GNL, le Distributeur précisait que la région de la Côte-Nord prévoit certains de ces grands

industriels desservis en GNL dans un proche avenir, ce qui pourrait faciliter finalement le développement de clients desservis par canalisation, mais par la suite.

Donc, le GRAME demandait également au Distributeur s'il envisageait de développer ce marché dans les réseaux autonomes, plus précisément ceux qui utilisent des énergies polluantes pour le chauffage des lieux.

Et le Distributeur nous indiquait que la division GM GNL évalue pour l'instant l'opportunité de desservir des réseaux autonomes d'Hydro-Québec pour la génération d'électricité. Et il nous référait au mémoire présenté à la Commission sur les enjeux énergétiques qui a été déposé en annexe à la réponse à la demande de renseignements numéro 5 de la Régie.

En audience, le Distributeur a précisé en réponse à l'engagement numéro 1 qu'il nous référait à la possibilité de générer de l'électricité pour le réseau des Îles-de-la-Madeleine, et il nous référait à la page 19 du mémoire qui avait été présenté à la Commission.

Dans ce mémoire, à la section 7.2, on retrouve une section, on retrouve la section 7.2

qui est intitulée « Desservir des régions à distance du réseau gazier grâce au gaz naturel liquéfié ». Gaz Métro ST précise les quatre segments de marché clés qui pourront être desservis suite à l'agrandissement de son usine de liquéfaction.

Et on parle du transport lourd, des industries pour déplacer des produits pétroliers, de la génération électrique au diesel en région nordique et isolée et du transport maritime.

Gaz Métro ST continue en précisant les avantages du GNL dans l'industrie minière ainsi que pour les communautés isolées, incluant la génération d'électricité aux Îles-de-la-Madeleine, un réseau autonome du réseau de distribution d'électricité d'Hydro-Québec.

Lors de la présente audience, le témoin du Distributeur, monsieur Imbleau, nous a également rapporté des précisions sur les opportunités qui sont présentement évaluées avec Hydro-Québec, à court, moyen et long terme. Il nous indiquait qu'Hydro-Québec a trois types de réseaux autonomes. Un aux Îles-de-la-Madeleine qui fonctionne au bunker, des réseaux autonomes en Haute-Mauricie qui pourraient être desservis par camion et d'autres

réseaux autonomes dans les villages dans le Grand Nord qui, eux, pourraient être approvisionnés par voie maritime.

Donc, selon monsieur Imbleau, ce sont donc les trois segments de marché qui sont envisagés entre le court, moyen et long terme.

11 h35

Les opportunités sont donc nombreuses pour le développement du GNL, non seulement dans l'industrie, le transport lourd où on retrouve un mouvement de conversion généralisé, mais également dans le domaine maritime.

La Société des traversiers du Québec ayant déjà décidé de convertir trois de ses traversiers au gaz naturel et conclu une entente de principe avec GM GNL.

Donc, en agrandissant l'usine LSR afin d'augmenter sa capacité de liquéfaction, le distributeur souhaite répondre à une demande en gaz naturel malgré le report de développement de son réseau sur la Côte-Nord et continue en ce sens à assumer son rôle de distributeur de gaz naturel. La Loi sur la Régie définit à son article 63 le droit exclusif de distribution de gaz naturel.

Tel qu'indiqué par le distributeur,

l'agrandissement de l'usine servira de levier ou de pré-développement à Gaz Métro afin d'éventuellement pouvoir desservir par canalisation en gaz naturel les régions éloignées, le distributeur détenant un droit exclusif de distribution de gaz naturel sur la Côte-Nord. Le droit exclusif de distribution de gaz naturel pour la Société en commandite Gaz Métro a d'ailleurs été renouvelé pour une période de trente (30) ans en septembre deux mille dix (2010).

Le GRAME appuie donc la demande d'investissement relative à l'usine LSR pour l'ajout des capacités de liquéfaction qui bénéficiera non seulement au développement du GNL dans l'industrie et à la clientèle du distributeur, mais également à la société en général par les bénéfices environnementaux résultant de la substitution d'énergies plus polluantes que le GNL.

À cet égard, le distributeur confirme en réponse à une demande de renseignements du GRAME que la réduction nette des émissions de GES, résultant du déplacement d'énergies plus polluantes au Québec vers le gaz naturel, pourra être considérée dans le cadre du Règlement concernant le système de plafonnement et d'échange des droits d'émission de gaz à effet de serre.

Donc, pour conclure sur cette section, le GRAME recommande à la Régie d'autoriser Gaz Métro à procéder à son projet d'investissement visant l'augmentation de la capacité de liquéfaction de l'usine LSR et de l'autoriser à créer un compte de frais reportés hors base, portant intérêts et dans lequel seront cumulés les coûts reliés au projet jusqu'à leur inclusion dans la base de tarification à l'occasion du dossier tarifaire approprié. Et conséquemment, le GRAME recommande également à la Régie de rendre une décision procédurale rapidement afin de statuer sur la méthode de répartition des coûts de ces actifs dans les meilleurs délais.

J'aborde maintenant la deuxième partie de notre argumentation qui traite sur les capacités de transport, la problématique soulevée en fait avec l'entente de principe avec TCPL et le projet Oléoduc Énergie Est de TCPL.

Dans la présentation de nos enjeux, le GRAME indiquait qu'on souhaitait aborder les problèmes ou les problématiques de capacités de transport qui étaient relatives au risque de non-disponibilité des capacités de transport en lien avec le projet Oléoduc Est qui consiste en la conversion d'un pipeline de gaz naturel en oléoduc

transportant du pétrole vers l'est.

Le vingt (20) septembre deux mille treize (2013), la Régie a convoqué une audience pour faire suite au dépôt d'une lettre d'intention qui est intervenue entre Gaz Métro, Union, Enbridge et TCPL. Les représentants du GRAME ont participé à cette audience le vingt-six (26) septembre deux mille treize (2013). Mais malgré cette entente, certains enjeux de long terme concernant l'approvisionnement demeurent, comme l'a souligné Gaz Métro également dans sa présentation le vingt-six (26) septembre deux mille treize (2013).

Gaz Métro a déposé sous la cote B-247 l'entente finale datée du trente et un (31) octobre deux mille treize (2013).

En preuve lors de la présente audience, je pense que le distributeur a su démontrer que si l'entente intervenue est approuvée par l'Office national de l'énergie, la sécurité d'approvisionnement sera durement affectée par l'éventuel projet Oléoduc Énergie Est.

Par contre, ce projet aura des impacts non négligeables en termes de sécurité d'approvisionnement. Et lors de la présente audience, les témoins du distributeur ont confirmé

que ces points n'étaient pas toujours, n'étaient en fait toujours pas réglés par l'entente.

Suite également à une question de maître Simon Turmel, je précise parce qu'il y a deux maître Turmel à la présente audience, portant sur la conversion du pipeline en oléoduc par TCPL, les témoins du distributeur précisait que, malgré les engagements de TCPL à bâtir pour l'industrie du gaz, des discussions devront suivre afin d'obtenir les autorisations à l'Office national de l'énergie.
(11 h 40)

Donc, bien que ce projet-là ne relève pas de la juridiction de la Régie, on pense que le risque que cet éventuel projet induit quant à l'approvisionnement gazier des clients québécois de Gaz Métro relève tout de même de la compétence de la Régie. Par exemple, en Ontario, le gouvernement a cru bon d'intervenir au dossier OH-002-2013, qui était le projet d'inversion de la canalisation 9B de Pipelines Enbridge. Le GRAME, on a déposé, à titre d'exemple, la demande de renseignements qui avait été adressée à Enbridge par le gouvernement de l'Ontario. Donc, on considère qu'en termes d'approvisionnement gazier, le gouvernement du Québec, au même titre que celui de l'Ontario, doit

s'interroger et anticiper les impacts de ce type de projet. On parle ici du projet Oléoduc Énergie Est.

Donc, le GRAME recommande à la Régie de donner un avis pour énoncer ses préoccupations au ministre en vertu de l'article 42 de la Loi qui permet à la Régie de sa propre initiative de donner son avis sur toute question relevant de sa compétence.

Maintenant, concernant l'approbation du Plan d'approvisionnement 2014-2016. Si on considère l'éventuel projet Oléoduc Est qui pourrait fragiliser la sécurité d'approvisionnement long terme et si on considère également que l'entente avec TCPL est conditionnelle à l'approbation de l'Office national de l'énergie, le GRAME considère raisonnable la recommandation de l'ACIG à l'effet de recommander l'approbation du Plan d'approvisionnement pour l'année deux mille treize - deux mille quatorze (2013-2014) seulement et de suspendre l'approbation pour les deux dernières années jusqu'à la décision de l'ONÉ.

Un peu comme maître Sarault, le GRAME vous soumet que cette manière de procéder ne contrevient ni à l'article 72 de la Loi, ni au Règlement sur la périodicité et la teneur du plan

d'approvisionnement qui prévoit uniquement que le plan d'approvisionnement d'un titulaire de droit exclusif de distribution de gaz naturel doit contenir les données sur la demande et les approvisionnements sur un horizon d'au moins trois ans et que ce plan doit être soumis à la Régie annuellement. Donc, ça complète mes représentations.

LE PRÉSIDENT :

Merci, Maître Paquet. On n'aura pas d'éclaircissement. Juste vous souligner que votre argumentation était très claire, très lisible. Merci beaucoup. J'apprécie.

Me GENEVIÈVE PAQUET :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

Maître Neuman pour SÉ/AQLPA. Bonjour, Maître Neuman.

PLAIDOIRIE PAR Me DOMINIQUE NEUMAN :

Rebonjour, Monsieur le Président, Madame et Monsieur les régisseurs.

LE PRÉSIDENT :

Vous aviez annoncé quarante-cinq (45) minutes. Me

DOMINIQUE NEUMAN :

Ce sera plus court.

LE PRÉSIDENT :

Plus court. Donc, on peut faire ça avant de dîner? Me

DOMINIQUE NEUMAN :

On va essayer.

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Allez-y! Merci.

Me DOMINIQUE NEUMAN :

Ça dépend à quelle heure on dîne. LE

PRÉSIDENT :

Merci, Maître Neuman. On m'a dit aussi que vous pensiez donner un atelier durant les vacances de Noël sur comment faire tenir son ordinateur sur les lutrins. Alors s'il y a des gens qui veulent avoir... Je pense que vous avez une liste qui circule de gens qui vont possiblement...

Me DOMINIQUE NEUMAN :

Absolument. C'est très simple. LE

PRÉSIDENT :

Vous garderez ça pour les vacances. Me

DOMINIQUE NEUMAN :

Mais je ne pense pas que je le donnerais pendant mes vacances.

LE PRÉSIDENT :

Alors on vous écoute, Maître.

Me DOMINIQUE NEUMAN :

D'accord. Alors, Dominique Neuman pour Stratégies énergétiques et l'AQLPA. Bonjour, Monsieur le Président, Madame et Monsieur les régisseurs. Donc, nous avons déposé en preuve le rapport C-SÉ/AQLPA-0020 (SÉ/AQLPA-1, Document 1) qui est le rapport conjoint de monsieur Fontaine et de madame Brigitte Blais, lesquels ont témoigné dans les notes sténographiques du huit (8) novembre deux mille treize (2013) aux pages 181 à 194. Donc, nous référons le Tribunal à l'ensemble de ces textes puisqu'une partie seulement sera couverte par mes représentations.

D'abord, j'aurais une remarque préliminaire générale sur la manière de concevoir, ce que l'on doit comprendre comme étant un plan d'approvisionnement. Le plan d'approvisionnement est un exercice de planification. C'est la première étape du grand continuum dont on a déjà parlé dans d'autres décisions, continuum qui comprend d'autres aspects décisionnels à la fois par le distributeur dont certains ont à être approuvés ou autorisés par la Régie.

Donc, comme c'est un exercice de planification, cela signifie nécessairement que les

opérations qui suivront pourraient varier par rapport à la planification qui est contenue dans ce plan. Le fait qu'une vision, que des outils, que des chiffres, que des données soient contenues au plan d'approvisionnement n'interdit pas à Gaz Métro, en fait à tout distributeur de bonne foi, de varier, lors de ses opérations, par rapport à ce qui a été planifié.

Je vous donne deux exemples à cet égard. D'une part, on sait qu'Hydro-Québec Distribution a un plan d'approvisionnement de dix ans qui est présenté de nouveau tous les trois ans auprès de la Régie de l'énergie. Mais malgré ce plan qui est approuvé par la Régie, il y a des états d'avancement annuels du plan d'approvisionnement qui ne sont pas approuvés par la Régie, mais qui sont déposés par Hydro-Québec et qui peuvent, non seulement qui peuvent mais qui, effectivement, contiennent des variations par rapport au plan qui a été approuvé par le Tribunal.

(11 h 46)

Et un sous-exemple de ça, c'est qu'il n'y a toujours aucune éolienne qui tourne en réseau autonome d'Hydro-Québec Distribution alors que si l'on se fie à tous les plans d'approvisionnement

d'Hydro-Québec Distribution qui ont été approuvés par la Régie depuis deux mille deux (2002), il devrait y en avoir beaucoup qui tournent déjà dans beaucoup de villages du Nunavik. Et, corollairement, le fait, cette variation entre la planification et les opérations, signifie qu'il se pourrait qu'il y ait des outils d'approvisionnement imprévus qui soient déjà en vigueur avant d'apparaître subséquemment dans le plan d'approvisionnement suivant du Distributeur.

Donc, ces remarques préliminaires étant faites, donc, la deuxième partie de mon argumentation portera sur la prévision de la demande de Gaz Métro. Là-dessus, je vous réfère à la recommandation 2.1 qui émane de monsieur Jacques Fontaine et qui est au rapport que j'ai mentionné tout à l'heure, où nous recommandons à la Régie de prendre acte que la prévision de la demande en services continus de Gaz Métro s'est améliorée, notamment quant à la grande entreprise, résorbant ainsi en grande partie la sous-estimation persistante de la demande en services continus qui avait été constatée lors des trois années antérieures, bien qu'un écart réel prévision plus faible subsiste encore et donc, nous invitons

simplement la Régie à en prendre acte et à continuer de faire le suivi de la justesse de cette prévision lors des examens futurs des demandes tarifaires et des plans d'approvisionnement.

La Régie, toujours sur la prévision de la demande, la Régie avait évoqué la possibilité de devancer, de demander à Gaz Métro de devancer les dates de dépôt de ses plans d'approvisionnement. Tel que monsieur Fontaine en a fait état, nous ne pensons que c'est une solution souhaitable, d'une part parce que cela ne réglerait pas nécessairement les problèmes que nous avons vécus au cours des derniers mois particulièrement, qui résultaient du fait qu'il y avait une évolution rapide de la situation. Donc, même si on avait déposé les plans d'approvisionnement plus tôt, ça n'aurait pas réglé ces changements imprévus dans la planification et le fait de devancer le plan augmenterait le risque d'erreurs et monsieur Fontaine avait calculé que, selon son expérience, l'écart type augmente de dix pour cent (10 %) par année d'horizon, donc un devancement de six mois par exemple générerait une augmentation de l'écart type des prévisions de cinq pour cent (5 %) par rapport au deux point cinq pour cent (2,5 %) qui existe déjà. Donc, nous invitons

la Régie de l'énergie à conserver les délais tels qu'ils existent actuellement dans le guide de dépôt quant au dépôt du plan d'approvisionnement de Gaz Métro.

Je passe à la troisième partie de mon argumentation qui est la planification des approvisionnements en gaz et en transport. D'abord je vais vous parler de l'horizon du plan. Cette question a été abordée par les procureurs qui m'ont précédé. Je vous souligne que, comme ça a été mentionné, l'article 72 indique que le distributeur de gaz naturel, et je cite :

doit préparer et soumettre à
l'approbation de la Régie, suivant la
forme, la teneur et la périodicité fixées
par règlement de celle-ci, un plan
d'approvisionnement...

et l'on sait que la teneur, c'est un plan de trois ans, et la périodicité, c'est un plan qui est resoumis annuellement.

Il a été argumenté que même si Gaz Métro a le devoir de déposer cela, la Régie n'est pas obligée de l'accepter. Oui, c'est vrai, la Régie n'est pas obligée d'accepter ce qui est soumis mais si elle refuse le plan d'approvisionnement de trois

ans qui est soumis, ça signifie que Gaz Métro doit resoumettre un autre plan d'approvisionnement de trois ans qui serait meilleur et qui correspondrait davantage aux vœux de la Régie. Donc ce serait toujours un plan d'approvisionnement triennal qui continuerait de devoir être soumis et sur lequel, ultimement, la Régie aura à se prononcer et, lorsque toutes les modifications éventuellement demandées auront été apportées par Gaz Métro, à approuver en gardant à l'esprit que même si le plan triennal, il sera de toute façon réexaminable un an plus tard et en gardant à l'esprit aussi, comme je l'ai mentionné au tout début, que c'est un exercice de planification.

Ça représente la vision que l'on a aujourd'hui, que le Distributeur a aujourd'hui, que les intervenants ont aujourd'hui et que la Régie, après avoir entendu ceux-ci, a aujourd'hui quant à ce qui est prévu pour les trois prochaines années. Tout peut changer et si cela change, eh! bien cela se reflétera soit par des opérations différentes dans le cours de l'année, soit par des modifications lorsqu'on reviendra devant vous dans un an. Et il est dans l'intérêt public que la Régie se prononce sur les grandes orientations des trois

années à venir. Il y a beaucoup de changements, beaucoup de bouleversements et l'intérêt public ne consiste pas à ce que le tribunal reste muet sur ces questions. Le tribunal, selon nous, doit se prononcer et, quant à nous, maintenir son approbation antérieure du transfert à Dawn qui a déjà été décidé par elle et les conditions justifiant ce transfert existent toujours, même s'il y a eu des variations, même s'il y a encore des incertitudes. Je vais revenir là-dessus dans un instant.

(11 h 52)

Je vais vous parler de différents aspects... de différentes composantes de ce plan d'approvisionnement. D'abord, des fameux contrats « best efforts » de court terme conclus entre Gaz Métro et TCPL. D'abord dans le cas... dans le cadre de son... de sa preuve sur la conception du réseau, Gaz Métro demande d'approuver l'augmentation du nombre maximum de jours d'interruption. C'est un élément sur lequel nous nous sommes déjà prononcés dans différents dossiers, à savoir qu'augmenter le nombre de jours d'interruption signifie que l'on augmente la consommation de mazout. C'est-à-dire qu'il y a des consommateurs de gaz naturel qui vont

s'interrompre, certains vont interrompre leurs opérations au complet, mais d'autres vont substituer le gaz naturel par du mazout, ce qui n'est pas souhaitable environnementalement.

Nous comprenons qu'actuellement il n'y a pas d'autre choix. Mais cela reste... cela reste malgré tout quelque chose de non souhaitable et ce qui est souhaitable et qui sera possiblement vu en phase 3 du présent dossier, c'est de s'assurer que Gaz Métro ait un plan d'investissement en infrastructure adéquat pour résoudre les situations d'engorgement qui l'obligent à augmenter le nombre maximum de jours d'interruption actuellement.

En ce qui concerne les contrats « best efforts » qui ont été conclus avec TCPL, c'est un outil louable, il est très souhaitable que Gaz Métro ait conclu ce type d'entente. Ce type d'entente fait partie de ce que la Régie a approuvé lorsqu'elle approuve un plan d'approvisionnement. Puis ce que... ou plus particulièrement ce sont les caractéristiques générales de ces contrats qui font partie de ce que la Régie a approuvé.

Le fait que ces contrats existent déjà, parce que des situations d'urgence sont survenues et ont amené Gaz Métro à agir, n'empêche pas le

fait qu'ils ont à être considérés dans l'exercice de planification que consiste le plan. Et la Régie, donc nous recommandons qu'elle approuve les caractéristiques de ces contrats ou qu'elle les valide ou qu'elle les ratifie.

Nous sommes conscients qu'il y a... donc à la fois ces outils réduisent le risque d'interruption - donc ce qui va dans le sens de ce que nous mentionnons - nous sommes confiants... nous sommes conscients que ce n'est pas une solution à long terme, qu'une entente « best efforts » est par définition risquée.

Et là-dessus j'aimerais attirer votre attention sur une variation dans les propos de Gaz Métro, qui a qualifié deux différents contrats « best efforts » qu'ils ont soumis au présent dossier. Les contrats « best efforts » de court terme, qui ont été présentés par le panel 1, aux notes sténographiques du six (6) novembre deux mille treize (2013), aux pages 73 et 74. Dans leur cas le panel disait que c'est risqué. Il disait, je vous cite :

Donc, on pense qu'évidemment il y a un risque, on sait que c'est Gaz Métro qui est responsable de gérer son

réseau, on pense que c'est un risque acceptable, mais il n'y a pas de garantie puis ce n'est pas nécessairement... puis ça ne nous apparaît pas être une solution à long terme.

Par contre, au sujet de l'autre contrat de « best efforts » qui est l'entente de long terme entre TCPL et Gaz Métro et les deux autres distributeurs, l'autre panel, c'est-à-dire monsieur Patrick Cabana aux notes sténographiques du sept (7) novembre deux mille treize (2013), à la page 139, disait :

J'ai beaucoup d'avocats dans le choix du terme « best efforts » en droit et en précédent, « best efforts » c'est très fort. « Best efforts », il y a une obligation de démonstration très lourde de la part de TransCanada de démontrer qu'ils ont fait tout ce qui était en leur possible pour faire en sorte de matérialiser les projets.

Donc c'est deux approches très différentes et ce que je vous sou mets c'est que c'est la première qui est plus proche de la réalité. « Best efforts »,

évidemment c'est une obligation de moyen et non pas de résultat. Il y a un risque et donc c'est à juste titre que le premier panel disait que ce n'est pas une solution à long terme. Et donc pour le long terme, c'est au niveau de la stratégie d'investissement qu'il faudra résoudre de façon plus permanente le problème d'engorgement de certaines parties réseau.

(11 h 58)

Je passe à mon sous-sujet suivant qui est l'entente TCPL, entre TCPL et Gaz Métro et deux autres distributeurs.

Là encore, Gaz Métro en audience, et c'est aux notes sténographiques du sept (7) novembre deux mille treize (2013) à la page 170, et surtout aux lignes 11 et 12, a argumenté par ses témoins qu'elle ne demande aucune décision de la Régie quant au contrat, quant à ce contrat de long terme avec TCPL. Elle a argumenté que ce contrat n'est pas un contrat au sens de l'article 72 dont les caractéristiques font partie du plan d'approvisionnement que la Régie approuve. Mais que seuls les contrats spécifiques subséquents de mise en oeuvre de ce contrat global seront, eux, des contrats au sens de l'article 72.

Ce que je vous soumets c'est que c'est une interprétation erronée de la Loi. Le contrat TCPL-Gaz Métro et avec les deux autres distributeurs est un des contrats dont les caractéristiques font partie du plan d'approvisionnement que la Régie doit approuver. Et nous recommandons de l'approuver de façon générale parce qu'il permet le maintien de la stratégie de déplacement du point principal d'approvisionnement de Gaz Métro à Dawn à partir du premier (1er) novembre deux mille quinze (2015).

Là encore il y a un risque à cause de l'usage des termes « Best Efforts », mais à la fois les termes « Best Efforts » sont employés, mais en plus il y a certaines obligations spécifiques qui sont énoncées de construire des gazoducs spécifiques entre Parkway et Maple, ce qui nous rassure à cet égard quant au degré de certitude que ce contrat se réalisera.

Nous avons appuyé le transfert à Dawn et l'appuyons toujours, pas nécessairement parce qu'il est écrit dans le ciel que les prix gaz plus transport resteront éternellement plus bas à Dawn qu'à partir d'Empress, mais parce qu'il y a un problème réel de décroissance de l'offre à Empress qui, comme nous l'avions dit, comme nous l'avions

soumis dans un dossier antérieur, justifie d'aller dans un point, un point d'approvisionnement que l'on pourrait appeler multisources à Dawn qui peut recevoir à la fois du gaz de l'Ouest mais du gaz également de différentes sources. Et que ça soit à d'autres autorités de régler les enjeux environnementaux propres à certaines sources sur lesquelles nous avons une certaine vision mais sur laquelle la Régie n'a pas à décider au présent dossier.

Et tout en gardant une certaine part dont le pourcentage a varié, maintenant c'est dix pour cent (10 %), mais une certaine part d'approvisionnement qui continuerait de provenir d'Empress et puisque, comme nous l'avons déjà plaidé, cela maintient une diversité de sources d'approvisionnement qui est souhaitable. Et qui est souhaitable notamment s'il devait y avoir des changements quant aux sources d'approvisionnement plus proches du point de Dawn.

Nous avons fortement souhaité que l'entente, et c'est ce que nous avons cru voir dans le projet d'entente, le précontrat qui avait été soumis à la Régie initialement, le MOU, que les engagements de TCPL permettraient d'éviter le

risque qu'il y ait un détour d'acheminement du gaz de Dawn par le Michigan, le Minnesota pour revenir à Emerson sur la ligne principale.

Nous comprenons que l'article 8.1e) de l'entente maintienne au transporteur TCPL la possibilité d'utiliser ce chemin pour continuer, pour contourner, en fait pour continuer de contourner un éventuel engorgement entre Parkway et Maple. Nous comprenons que ça sera une option de dernier recours puisque l'intention exprimée à l'entente par TCPL est de construire les gazoducs requis entre Parkway et Maple. Et donc, même si nous aurions souhaité que cette possibilité soit complètement écartée, elle demeure, mais nous sommes confiants qu'elle ne sera pas ou peu utilisée.

(12 h 05)

Également, nous constatons que l'entente TCPL-Gaz Métro et les deux autres distributeurs prévoit différents autres points possibles d'approvisionnement à « short haul ». Il y aurait d'une part des points d'approvisionnement en provenance de Niagara-Chippewa qui passerait par Kirkwall et un point d'approvisionnement par la ligne iroquois à Waddington. C'est mentionné

explicitement dans les annexes que j'avais, soit que j'avais interrogé des témoins de Gaz Métro, mais nous comprenons que l'intention de Gaz Métro, à l'heure actuelle, est ce qu'elle doit être, c'est-à-dire de continuer de se positionner à Dawn et que dans l'immédiat, il n'est pas prévu que ces sources alternatives d'approvisionnement, ces points d'alternatives d'approvisionnement soient utilisés. Là encore, comme le témoin, madame Brigitte Blais l'a indiqué, l'avantage d'avoir un point multisources à Dawn serait perdu si Gaz Métro se mettait à contracter voire même à spéculer sur des approvisionnements alternatifs en provenance de ces points puisque ces points ne sont pas multisources et sont principalement liés à des approvisionnements de gaz de schiste sur lesquels différentes choses peuvent se passer. Ce n'est pas seulement du point de vue environnemental que nous avons... qu'il y a des préoccupations à avoir mais également quant à la sécurité d'approvisionnement puisqu'il y a, un peu comme madame Blais l'a mentionné, il y a un rapport majeur attendu de l'EPA qui pourrait changer la donne, les coûts et les volumes disponibles.

Une autre clause de cette entente est la

limitation à cinq pour cent (5 %) de provenance québécoise du gaz qui serait distribué au Québec sûr, et mettons six, disons que ce serait sur les trois réseaux est, nord et Sainte-Sophie, de Gaz Métro, donc ce serait l'ensemble des volumes distribués sur ces trois réseaux qui servirait à quantifier le cinq pour cent (5 %) et dans le cinq pour cent (5 %), on inclurait déjà l'approvisionnement en biométhane à Sainte-Sophie qui représente déjà zéro point cinq pour cent (0,5 %) de cet approvisionnement.

Nous comprenons la logique financière pour TCPL d'avoir exigé qu'au-delà du cinq pour cent (5 %), que Gaz Métro paie quand même le transport de ce gaz même s'il ne circulerait pas dans le réseau de TCPL. Comme madame Blais l'a mentionné, nous l'appuyons lorsque cette clause est appliquée à un éventuel approvisionnement en gaz de schiste québécois mais pour des motifs d'intérêt public, nous vous avons soumis que la Régie devrait encourager Gaz Métro à tenter d'apporter une nuance à cette clause de manière à ce que son approvisionnement de source biogazière ou biométhanière ne soit pas restreint.

L'approvisionnement en gaz biométhane constitue en

effet un approvisionnement fortement encouragé et subventionné par les gouvernements du Québec et du Canada. Cet approvisionnement cadre plus particulièrement avec les objectifs du Québec d'autonomie énergétique, de valorisation de ses résidus organiques et de réduction de sa production de méthane issue de la biodégradation des déchets. Nous sommes pleinement conscients que le développement du biogaz actuellement au Québec est là. Donc, on ne sait pas si on arrivera au cinq pour... donc pour l'instant on est loin du cinq pour cent (5 %) mais on parle de deux mille trente (2030) dans l'entente. Et théoriquement, si tout le potentiel disponible était développé, y compris le potentiel biogazier des résidus forestiers comme madame Blais l'a souligné, alors la majeure partie des besoins gaziers du Québec pourrait théoriquement être satisfaite. Et avec cette limite de cinq pour cent (5 %), ça signifie que tout développement biogazier qui dépassera cette limite sera pénalisé économiquement puisque le biogaz nouveau aura un coût de transport fictif qui l'accompagnera, qui sera le coût de transport de TCPL... sur le réseau TCPL résultant de cette entente.

(12 h 10)

Par conséquent, même si la Régie a simplement à approuver les caractéristiques de l'entente et que l'entente elle-même, son texte, aura à être approuvé par d'autres instances dont l'Office national de l'énergie, il nous semble que dès à présent, dans sa décision au présent dossier, la Régie pourrait user de son influence pour recommander à Gaz Métro de tenter de retirer le biogaz méthane du champ visé par cette limite de cinq pour cent (5 %). Et le fait de dire cela, c'est quelque chose qui sera utile lors du débat ultérieur devant l'Office national de l'énergie. Parce que l'Office national de l'énergie, elle, pourra réellement changer le texte, le mot à mot de l'entente. Et si la Régie, c'est-à-dire dans sa décision, dans sa décision elle pourrait rejeter le texte, tel qu'il apparaît là et demander aux parties de renégocier et de modifier ce texte quant à la clause du cinq pour cent (5 %), de manière à exclure le biogaz et le biométhane. Et si la Régie a déjà exprimé son opinion là-dessus dans sa décision, ça aidera à la suite du processus réglementaire devant l'Office national de l'énergie.

Il y a un élément qui a été affirmé... toujours sur le cinq pour cent (5 %), il y a un élément qui a été affirmé par Gaz Métro à l'effet que dans le calcul de la base, du cent pour cent (100 %) à partir... du cent pour cent (100 %) et du cinq pour cent (5 %) qui servent à cette clause-là, qu'on ne tient compte que du réseau réglementé de Gaz Métro et non pas d'autres clients que Gaz Métro peut avoir, notamment de GNL. Il y a le... il a été fait mention du biogaz municipal de Rivière-du-Loup, qui sert à alimenter des véhicules dans le cadre du projet Route bleue.

Donc Gaz Métro a indiqué : ne vous inquiétez pas, c'est juste la partie réglementée. Ce serait souhaitable que l'entente soit interprétée de cette manière-là, mais si je lis l'entente il y a, à certains endroits aux pages 13 et 14 de l'entente, où le texte emploie à la fois les mots « LDC » - qui désigne Gaz Métro - et en plus les mots « system supply customers ». Il est clair que les mots « system supply customers », ça c'est la daQ, c'est la clientèle réglementée de Gaz Métro.

Mais il y a un endroit où on emploie les mots « LDC » sans employer aussi les mots « system

supply customers », et c'est à l'article 8.1c)d), qui est l'article du cinq pour cent (5 %). Donc pourquoi est-ce qu'à tous les autres endroits on a utilisé les mots « system supply customers » et pas à cet endroit?

Donc, il y a un risque que les volumes non réglementés de gaz naturel distribué par Gaz Métro à des clients non réglementés entrent dans les calculs du cent pour cent (100 %) et du cinq pour cent (5 %). Donc, comme il y a déjà du biométhane qui est utilisé à Rivière-du-Loup et possiblement à d'autres endroits, cela va... ça nous rapproche de l'atteinte du cinq pour cent (5 %).

Je passe à une autre section de ma plaidoirie, qui est l'autorisation d'investissement en gaz naturel liquéfié. Nous comprenons que la Régie a soustrait de la présente audience la question de la répartition des coûts. Mais nous soumettons à votre attention qu'il serait peut-être souhaitable de réintégrer cette question dans le débat avant qu'une décision finale soit rendue, à la fois sur la juridiction et sur la décision elle-même, au mérite de l'autorisation si la Régie juge qu'elle a juridiction.

La raison en est la suivante. Gaz Métro

propose un investissement qui - et c'est établi dans la preuve - servira en partie à la daQ. On peut dire que c'est une petite partie, mais ce n'est pas zéro. Il y a une partie de cet investissement qui va servir, qui va être utile à la daQ. Mais parallèlement Gaz Métro propose un coût zéro de cet investissement pour la daQ. C'est-à-dire trois choses.

D'une part que la charge d'investissement... la charge, pardon, d'amortissement de cet investissement qui sera alloué à la daQ, soit de zéro. Donc, même pour la quote-part qui... même si on faisait, si on calculait une quote-part de l'investissement qui sert à la daQ, même cette quote-part ne sera pas payée par la daQ, sa charge d'investissement, sa charge d'amortissement sera de zéro.

D'autre part, qu'il y aura un rendement zéro sur la base de tarification de l'ensemble de l'investissement, donc même la part daQ de celui-ci. Et troisièmement, qui a un risque zéro d'être forcé d'absorber dans les charges le coût non amorti de l'investissement s'il venait à être... à devenir échoué.

Comme la Régie ne se prononce pas à cette

étape sur la répartition des coûts, on ne sait pas si la Régie va accepter cette proposition de Gaz Métro.

(12 h 15)

Par exemple, on peut se demander est-ce qu'il est souhaitable, est-ce que la Régie a à être contente que les clients non réglementés de gaz naturel liquéfié interfinancent la part de l'investissement LSR qui bénéficiera à la daQ. Est-ce que la Régie a à se désintéresser de cela en disant : « Mon rôle, selon l'article 5, n'est que de protéger les clients réglementés de Gaz Métro? »

Je vous soumets que non, que la Régie, selon les critères de l'article 5, notamment la notion d'intérêt public à laquelle on peut ajouter les deux notions d'équité et de développement durable qui sont à cet article, devraient amener la Régie à être aussi équitable envers les clients réglementés que les clients non réglementés de gaz naturel. D'autant plus qu'il y a eu une très bonne preuve présentée par Gaz Métro qui indique que le service de gaz naturel qui sera offert à des clients non réglementés c'est quelque chose qui va dans le sens de l'intérêt public, du développement durable, qui est très louable du point de vue

environnemental et social.

Donc, si la Régie va dans ce sens, la conclusion serait que le coût de l'investissement dont on demande l'autorisation n'est pas égal à zéro pour la daQ, il est égal à quelque chose qui correspondrait, selon une formule de calcul à définir, mais qui correspondrait à la valeur, la part de la valeur de cet investissement pour la daQ.

Donc, dans le cadre global des décisions que nous jugeons souhaitables de la part de la Régie sur ce sujet, il nous apparaît, enfin nous souhaitons qu'à la fois pour la charge d'amortissement, donc qui se retrouvera ultérieurement dans les tarifs, dans les charges tarifaires, que la part daQ de cet investissement soit allouée à la daQ, même chose pour le rendement sur la base de tarification.

Quant au risque, c'est-à-dire le risque que si l'investissement devient échoué, qu'il aurait à être absorbé, que sa part non amortie aurait à être absorbée entièrement aux charges, là sur ce point on peut comprendre que, comme l'initiateur est le volet non réglementé de Gaz Métro, on pourrait comprendre que le risque soit assumé entièrement

par la fonction non réglementée. Donc, si l'investissement devient échoué que ce serait GM GNL qui en assumerait, qui assumerait la totalité des charges non amorties.

Mais si l'investissement fonctionne, s'il ne devient pas échoué, ce serait la répartition telle que je vous l'ai proposée il y a quelques instants.

Donc, si le coût, si la Régie devait juger que le coût d'investissement n'est pas nul pour la daQ, dans ce cas nous vous soumettons, et c'est en continuité avec les représentations écrites que nous vous avons transmises sur la juridiction, qu'une autorisation est requise selon l'article 73, alinéa 1, premièrement. Et le montant qui... De toute façon la demande est déjà faite devant le présent tribunal, donc on n'a pas à décider si on peut le faire dans un cause, si on le ferait dans une cause séparée ou pas, mais le montant daQ de cet investissement est celui qui sert à l'application de l'article 1 du Règlement sur les cas prévoyant une autorisation.

Et dans ce cas, il n'est pas nécessaire de se demander si l'investissement aurait besoin d'être approuvé selon d'autres alinéas de l'article

73, même si nous vous plaidons qu'effectivement deux autres alinéas s'appliqueraient puisqu'il s'agit d'étendre, modifier ou changer l'utilisation du réseau, de la partie LSR du réseau. Puisqu'au moins certains aspects de l'usine LSR, à la fois existante et dès l'ajout futur, donc vont... C'est-à-dire d'une part... Attendez, je vais reprendre les choses une par une.

D'une part, on étend l'usine LSR existante. C'est le premier mot de deuxièmement. On modifie certains aspect de LSR, de la partie de l'usine LSR déjà existante. Et on change l'utilisation d'une partie de l'usine LSR déjà existante puisque, notamment, le poste de contrôle servira à contrôler d'autre chose que ce qu'il contrôle, que ce qu'il contrôle actuellement en plus.

Et également, on pourrait argumenter que l'article 73, alinéa 1, quatrièmement, s'applique également à savoir que l'on effectue une restructuration des activités de l'usine, de l'usine LSR actuelle afin d'en soustraire une partie de l'application de la présente Loi. C'est la partie de l'usine LSR déjà existante qui serait dorénavant dédiée au nouvel ajout pour la clientèle GNL.

(12 h 20)

Si par contre vous étiez d'opinion que le coût d'investissement doit rester nul pour la clientèle réglementée, je vous ai plaidé par écrit que si le coût est nul, aucune autorisation n'est requise. Et je ne suis pas sûr que je veux maintenir cette recommandation. Ça m'a beaucoup torturé. Jongler avec les différentes composantes du règlement d'application, du règlement sur les conditions et l'écart requérant une autorisation de la Régie de l'énergie.

Pour ce qui est de la loi, c'est clair qu'il n'y a pas de limitation de coûts. Donc, ce n'est pas dans l'article 73 que se trouve la limitation de coûts. Donc, même si le coût est nul, ce n'est pas de la loi que viendrait le fait qu'aucune autorisation serait requise. C'est le fait que pour l'application de 73.1 et 73.2, il y a, à l'article 1, alinéa 1, un critère de coûts et à l'alinéa 1, on dit qu'une autorisation est également requise pour les projets dont le coût est inférieur au seuil énoncé au paragraphe 1 du premier alinéa. Donc est-ce qu'un coût zéro est un coût, est quand même un coût mais un coût inférieur au seuil énoncé au paragraphe 1?

Ça fait que, en tout cas, ce serait beaucoup plus simple si vous mettiez un petit coût pour la daQ, comme ça vous auriez à donner l'autorisation mais si le coût est nul... en tout cas, nous vous avons écrit que, on peut argumenter que l'autorisation n'est pas requise mais, en fait, un contre-argument serait de dire bien si l'autorisation n'est pas requise quand on est dans 73.1, bien elle ne devrait pas être requise, quand le coût est nul, quand on est dans 73.2. Donc, si on étend, on modifie ou change l'autorisation d'un réseau à coûts nuls, est-ce que quand même il ne devrait y avoir aucune autorisation de la Régie pour réaliser cet investissement? C'est, donc, vous voyez la portée de mon dilemme là-dessus.

Donc, sur le fond, si après tout cela vous décidez que vous avez à statuer sur l'autorisation, nous vous recommandons de l'accorder et je vais référer à la question du critère nécessaire versus prudemment acquis et utile. Comme c'est un investissement, c'est le critère de prudemment acquis et utile qui s'applique, et prudemment acquis et utile pour la daQ.

Donc, on sait que l'investissement LSR serait en partie utile à la daQ et si son coût est

nul ou faible, il y a des chances qu'il soit prudemment acquis même si l'initiateur était la partie non réglementée de Gaz Métro. La Régie n'a pas à se demander si cet investissement est nécessaire puisque le critère de nécessité s'applique aux charges et même pour les charges, je pense que depuis que la Régie existe, à la fois la Régie de l'énergie et la Régie du gaz naturel, je pense que la notion de nécessité des charges a été interprétée de façon très flexible et non contraignante parce que jamais la Régie ne s'est mise à fouiller dans les différentes charges d'un distributeur ou d'un transporteur et à se mettre à éliminer tout ce qui n'est pas nécessaire.

Donc, même si le critère de nécessité s'appliquait, il devrait être interprété de façon large. Donc, comme j'ai mentionné, parce que c'est utile à la daQ, parce que c'est prudemment acquis pour la daQ et aussi, pour une troisième raison qui fait que pour non pas la daQ mais la clientèle de gaz naturel liquide, que c'est dans l'intérêt public, selon l'article 5, de l'approuver. Je vous soumetts, donc, comme ça a été plaidé notamment par le GRAME tout à l'heure, que c'est un autre élément dont la Régie peut tenir compte dans l'approbation,

non pardon, dans l'autorisation de cet investissement.

Donc ça complète mes représentations. Je vous remercie beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

Maître Neuman, est-ce que vous auriez le même discours, je suis sur le GNL sur... il y a quelques minutes ce que vous venez de nous dire, est-ce que vous auriez le même discours juridique si c'était un tiers, donc du non réglementé, mais qui n'aurait aucun lien avec Gaz Métro? Est-ce que vous auriez le même discours juridique?

Me DOMINIQUE NEUMAN :

Oui et, en fait j'ai pensé à une chose et je n'ai pas réussi à savoir comment est-ce qu'on traitait ce type d'investissement : les poteaux électriques qui parfois servent aussi au téléphone.

LE PRÉSIDENT :

En fait, il y a avait une entente entre ... Me

DOMINIQUE NEUMAN :

Oui, c'est ça.

LE PRÉSIDENT :

... Bell Canada et Hydro-Québec. Il y a une entente.

Me DOMINIQUE NEUMAN :

Oui. Ça. Là, dans ce cas-là, je pense que l'entièreté de l'actif est un actif d'Hydro-Québec et qu'il y a une entente de paiement par Bell Canada. Mais si jamais on était dans une situation où l'actif était, je ne sais pas, à propriété partagée, avec un prorata qui serait indivis, qui serait la propriété du Distributeur et un prorata qui serait la propriété de Bell Canada, ce serait en principes la même règle.

(12 h 25)

LE PRÉSIDENT :

En fait, je ne suis peut-être pas certain que lorsqu'on prend... si c'était un promoteur totalement - un promoteur de GNL - totalement indépendant de la daQ, totalement indépendant de Gaz Métro, pas une filiale, qui voudrait se brancher, faire un autre train de liquéfaction puis se brancher à ça pour faire, sur l'intérêt public dire : bien ça va être bon pour l'ensemble des Québécois, est-ce que selon vous, Gaz Métro n'aura rien à dire parce que ça sert l'intérêt du Québec, puis on prend ça sur l'article 5?

Me DOMINIQUE NEUMAN :

Ah, non. Gaz Métro a besoin... on parle d'un cas où

Gaz Métro est d'accord, mais il y a une entente entre les deux utilisateurs. Et l'autorisation doit être émise par la Régie également, donc c'est... O.K. Puis là je ne veux pas rentrer dans le fait qu'il peut y avoir des... sur la question de savoir : est-ce que Gaz Métro serait obligée de donner accès à un tiers étant donné son monopole et tout ça, je ne veux pas rentrer là-dedans. Mais si un tiers veut conclure une entente avec Gaz Métro pour partager... partager un gazoduc, donc ils doivent d'abord faire une entente avec Gaz Métro et s'il y a une part d'investissement qui requiert l'autorisation de la Régie, la Régie doit donner son autorisation également.

LE PRÉSIDENT :

Merci.

Me DOMINIQUE NEUMAN : Je vous remercie bien. LE

PRÉSIDENT :

Alors, Maître Regnault. Voulez-vous commencer durant la pause dîner à... Oui, non, je suis tout à faire conscient que vous allez passer après dîner, Maître Sicard, si vous voulez bien, rendu à cette heure-ci. Je voulais juste voir avec maître Regnault si vous voulez avoir plus de temps pour

commencer durant le dîner à préparer votre réplique, ou si vous voulez prendre ça à la fin, après maître Sicard.

Me VINCENT REGNAULT :

Regardez, je vous dirais il est midi trente (12 h 30). Si vous nous donniez jusqu'à deux heures moins quart (13 h 45), moi c'est certain que ça me permettrait de couvrir... de faire ce que j'ai à faire pour revenir en réplique à l'égard des argumentations des intervenants de ce matin. Puis de m'ajuster avec ce que dira maître Sicard par la suite.

LE PRÉSIDENT :

Parfait. On va... Maître Sicard, ça vous va de revenir pour treize heures quarante-cinq (13 h 45)? Me

HÉLÈNE SICARD :

Si c'est votre décision, je vais revenir. Mais j'ai une argumentation, un plan d'argumentation écrit qui est assez élaboré, que je vais déposer. Je n'ai pas l'intention de le lire. Je ne fais jamais ça. Je vais, pour une période de peut-être dix, un gros maximum quinze (15) mais c'est vraiment cinq à dix minutes, souligner certains points et laisser maître Regnault réfléchir. Mon argumentation a été déposée depuis tôt ce matin, là.

LE PRÉSIDENT :

Je m'excuse?

LA GREFFIÈRE :

Le plan est déjà déposé. Me

HÉLÈNE SICARD :

Oui, puis j'ai des copies pour tout le monde. LE

PRÉSIDENT :

Bon, écoutez, on va... Ça vous va si on poursuit? Me

VINCENT REGNAULT :

Absolument.

LE PRÉSIDENT :

Alors, on va poursuivre. Quinze (15) minutes.

Quinze (15) minutes, après ça on ferme les micros,

Maître Sicard. Et si c'est pas assez clair on va

fermer la lumière. Vous savez l'année passé c'est

arrivé, on a tout fermé fait que c'est pas

compliqué!

Me HÉLÈNE SICARD :

La prochaine fois, je vous invite à les fermer avec maître

Neuman. Parce que je lui avais offert de

passer avant lui et il m'a dit : non, non, non,

quinze (15) à vingt (20) minutes, ça va être

beaucoup plus court!

LE PRÉSIDENT :

On le croit toujours.

Me HÉLÈNE SICARD :

On le croit toujours. LE

PRÉSIDENT :

Alors, Maître Sicard, on vous écoute.

PLAIDOIRIE PAR Me HÉLÈNE SICARD :

Alors je vais déposer... Monsieur le Greffier, je m'excuse elle est brochée, mais je ne vais pas la lire, Monsieur le Sténographe. Alors pour tout le monde. Je vais vous en donner chacun une et voilà, il y a quelques copies de plus.

Alors Hélène Sicard pour l'Union des consommateurs. Je vais essayer d'être efficace. Le préambule vous dit qui est UC et notre preuve a été présentée par monsieur Blain. C'est toute notre preuve, c'est son témoignage et son texte.

L'introduction vous souligne le cadre d'incertitude dans lequel on se trouve à l'heure actuelle et même j'ai noté, de la plaidoirie de mon confrère ce matin, qu'il nous a dit d'ailleurs - ce n'est pas dans son texte mais c'était vers les paragraphes 16 et 17 - qu'il nous présente des choses en fonction des informations disponibles. C'est-à-dire il y a beaucoup de choses qui ne sont pas disponibles à l'heure actuelle.

Il nous dit également, lorsqu'il traite...

il était entre les paragraphes 31 et 32, là, en passant, il nous dit qu'il dépose un plan pour trois ans, qu'il y a des incertitudes, qu'il y a des choses pour deux mille quatorze (2014), mais qu'il y a beaucoup d'incertitudes pour deux mille quinze (2015) et deux mille seize (2016). Il indique partager ces incertitudes exprimées par les intervenants, il reconnaît celles-ci et il nous dit qu'il pourra modifier à terme le plan d'approvisionnement lors d'un autre dépôt pour tenir compte de la situation actuelle.

(12 h 33)

Je saute « Conception du réseau », vous pourrez le lire. Je saute « Maintien et amélioration », vous pourrez le lire. J'arrive à l'usine LSR.

Expansion de l'usine. Nous n'avons pas plaidé. Oups! Désolée, je n'étais pas en état de vous plaider ce sujet. Par contre, j'ai des commentaires à vous faire. L'usine LSR est un actif réglementé à l'heure actuelle. Donc, il est évident de par l'article 73 que, si on y fait des modifications, votre autorisation est requise.

Là où UC a un problème c'est les motifs pour lesquels cette autorisation est demandée.

Parce que les buts sont nobles, mais les buts répondent-ils au contexte réglementaire et répondent-ils aux activités réglementées que vous régissez de Gaz Métro. Puis, malheureusement, après tout ce que nous avons entendu pendant les audiences, moi, je suis obligée de vous dire que non.

Ce que l'on offre à la daQ est minime et on retrouve d'ailleurs, ça a été dit en audience et on le retrouve dans le plan d'argumentation de mon confrère où on nous dit :

Le nouveau train va pouvoir être utilisé...

Je suis aux paragraphes 118, 119 et 120 de l'argumentation.

... va pouvoir être utilisé pour répondre aux besoins de GM GNL et pourra également être utilisé...

S'il y a un moment de crise ou un bris d'équipement, pour la daQ.

Par contre, il y a une restriction, et on est aux paragraphes 120 et 121 :

Également, le nouveau train pourrait être utilisé en cas d'urgence si le liquéfacteur actuel brise. Ceci est

toutefois tributaire du fait que le nouveau liquéfacteur ne soit pas pleinement utilisé afin de répondre à la demande de GM GNL.

J'ai posé des questions en audience sur un conflit d'intérêts éventuel s'il y avait du développement. Mais ici, pour moi, il y a un conflit d'intérêts certain dans le sens où même si GM GNL décide d'assumer tous les coûts parce qu'il a besoin de cet actif, et c'est vraiment GM GNL qui a besoin de cet ajout, la daQ ne pourra être desservie si elle en avait un besoin criant que subsidiairement aux besoins de GM GNL.

Mon autre problème par rapport à ça c'est si la daQ a vraiment besoin d'une sécurité; à quel coût? Et je ne vous parle pas de répartition des coûts et je ne vous parle pas de qui va assumer les coûts au bout du compte par entente. Moi, je vous parle de coûts bruts. Pour faire cette installation c'est quoi le coût?

Et le paragraphe 9 de l'article 2 du Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie nous dit :

Le cas échéant, ...

Quand on vous présente un projet, on doit vous

présenter les autres solutions envisagées accompagnées des renseignements visés au paragraphe précédent dont les coûts et la faisabilité, et caetera.

Donc, s'il y a une sécurité à apporter à la daQ, ne croyez-vous pas qu'il y a des alternatives beaucoup moins dispendieuses que d'ajouter tout ce train de liquéfaction. Si on ajoute un train parce qu'il y a un besoin de gaz naturel liquéfié à injecter dans le réseau parce que la daQ en a besoin, c'est une chose. Mais là on ajoute un train, et c'est noble de vouloir développer, desservir les régions éloignées, et on n'est pas contre ce but-là. Sauf que ce n'est pas des activités réglementées vendre du GNL à la Côte-Nord.

Alors, oui, vous avez juridiction. Mais, malheureusement, j'en arrive à la conclusion qu'il n'y a pas d'utilité pour la daQ considérant les investissements qui vont devoir être faits.

Et en plus, il y a possibilité de conflit d'intérêts entre ces deux entreprises liées, à court terme s'il y a un besoin, et à plus long terme si on étend le réseau.

Je passe maintenant, et si par hasard vous

décidiez de quand même tout autoriser ça, c'est dans notre argumentation, on vous demande d'imposer des réserves sérieuses quant aux coûts à être assumés par la charge locale. Je parle comme si j'étais devant Hydro-Québec, là, mais je veux dire par la daQ. Je m'excuse.

12 h 37

Alors l'entente entre les distributeurs de l'Est et TCPL, je fais de nouveau oups! parce que je comprends, d'abord l'entente a été déposée très tard et du témoignage des gens de l'ACIG entre autres, et même Gaz Métro a été très transparente qu'il n'y a pas de garantie que cette entente va être reconnue. Si cette entente n'est pas acceptée, et je vous dirais même si elle l'est avec d'autres conditions que les gens doivent renégocier, mais on se retrouve en application de... je vous soumetts, de l'article 6 du Règlement sur la teneur et la périodicité du plan d'approvisionnement qui prévoit que :

Dans un délai d'au plus trente (30) jours après tout événement majeur qui perturbe ses approvisionnements, le titulaire doit déposer pour approbation un plan

d'approvisionnement décrivant la nature de l'événement, les risques associés et les moyens en place ou les mesures qu'il prévoit pour y remédier.

UC vous soumet que cette entente, là, c'est un événement majeur. C'est un événement majeur qui va subvenir... on le voit venir, mais il n'est pas là encore, qui va subvenir le jour où l'entente sera acceptée ou refusée.

Et à la limite donc, il faudrait qu'on soit informé du déroulement de tout ce qui va dans cette entente et que le jour où cette entente est acceptée ou refusée, en vertu de l'article 6, il faudra déposer pour approbation un plan d'approvisionnement nouveau qui va inclure l'entente ou qui va exclure l'entente, parce que les mesures qu'on nous présente sans l'entente, et on nous les a présentées en audience, sont non concluantes. De la façon dont les témoignages ont été rendus, là, quand on nous présentait les alternatives de l'entente, pour UC, ça nous appert non concluant. Les témoins nous ont... Et Gaz Métro ne nous a pas vraiment offert d'alternatives de transport solides à cette entente.

Et comprenez-nous bien, UC est en accord

avec le déplacement vers Dawn et essayer de tout déplacer vers Dawn, mais il faut trouver la meilleure façon possible de s'approvisionner en transport pour deux mille quinze (2015) et deux mille seize (2016). Et d'ailleurs, l'article 1 du Règlement sur la teneur et la périodicité du plan d'approvisionnement le demande. Et on n'a pas d'information définitive sur la stratégie. Et ce n'est pas la faute de Gaz Métro. Mais sa stratégie d'approvisionnement en transport, on ne sait pas où on s'en va. Et ce n'est pas la faute de Gaz Métro.

Alors, vous êtes limité quant à l'approbation que vous pouvez faire. Vous devez envisager l'application dès maintenant de cet article 6 et demander que Gaz Métro revienne devant vous avec un plan plus définitif dès que cet événement, qu'il y aura une conclusion à cet événement majeur. Alors, ça, ça couvre la périodicité.

Évidemment, pour ce qui est de la prévision de la demande, UC est d'avis que la prévision réelle serait un peu plus faible que ce qui est prévu. Mais si vous voulez approuver la prévision de la demande ou faire vos commentaires sur ce qui est proposé pour les prochains trois ans, ça, on

n'a pas de problème avec ça. Tout ce qu'on vous dit, c'est que ça devrait être un peu moins.

Maintenant, les questions de la Régie. Je vais vous remettre... À la première question que vous avez posée, ça m'a ramenée bien en arrière, et je vais vous déposer deux pages qui sont des extraits de la décision D-2001-78 rendue à l'époque dans le dossier de dégroupement des tarifs. Ce n'est pas dans l'argumentation, Maître Turgeon, si vous le cherchez. Je vais le donner. Alors, il s'agit des pages... Je n'ai pas eu le temps de vous faire des copies. Alors, elles sont recto verso.

À l'époque, vous avez posé la question ou la Régie a posé la question : Est-ce qu'il doit y avoir un coût supplémentaire finalement pour les gens qui prennent leur propre transport à cause des coûts que cette entente va imposer à Gaz Métro et aux distributeurs de l'Est? D'abord, dans un premier temps, c'est sous réserve, l'entente n'est pas acceptée encore. Les coûts, on ne les connaît pas encore. Mais je tiens à vous remettre un petit peu dans le contexte du dégroupement des tarifs. UC à cette époque-là, et je suis au paragraphe qui suit immédiatement 3.3.3, UC était à l'époque ARC/FACEF, premier paragraphe donc après ce 3.3.3 :

[...] se montre fort préoccupée des effets négatifs potentiels et réels qui sont susceptibles d'affecter le distributeur et ses usagers les plus captifs [...].

Dernier paragraphe dans le bas de la page :

Selon FACEF/ARC, il est important de s'assurer que cet avantage de profiter de tarifs et de services éclatés conférés aux grands consommateurs de gaz ne nuise d'aucune façon aux consommateurs résidentiels. Le dégroupement ne doit pas de plus se faire au détriment du distributeur qui doit compenser certaines pertes ou se procurer de nouveaux outils.

12 h 45

Je vous amène maintenant au bas de la page 66, la deuxième phrase du dernier paragraphe dans le bas de la page :

Certes, la Régie est consciente que selon la preuve, la conception du tarif dégroupé de transport s'est fait dans le contexte de l'existence d'un seul transporteur. Cependant, le

distributeur pourra adapter sa structure tarifaire en matière de transport, le cas échéant, si le contexte « pipelinier » devait changer et ainsi permettre un approvisionnement plus diversifié de la franchise.

Je tourne la page, à la page 67. Puis je vais prendre une seconde de plus pour me prendre un verre d'eau.

SCGM a évoqué à plusieurs reprises les efforts qu'elle déploie en vue de raccorder son réseau de distribution aux réserves gazières de la côte Est canadienne. Elle indique que ce projet s'inscrit dans sa stratégie de diversification [...].

Je saute au paragraphe suivant.

La réalisation d'un tel projet exigerait des engagements à long terme et SCGM est d'avis que tous les clients en bénéficieront. En conséquence, elle propose que tous les clients assument conjointement les engagements contractuels requis pour

mettre en place les nouvelles
infrastructures.

Je saute de paragraphe.

La Régie réitère que l'objectif du
dégroupement est de fournir aux
clients la possibilité de faire des
choix réels en matière
d'approvisionnements gaziers, en
tenant compte de leurs besoins propres et
de leur tolérance aux risques.

Approuver le moratoire tel que demandé par
SCGM, reviendrait à imposer une
entrave à l'émergence d'un libre accès au
marché, contrairement à l'esprit
même du dégroupement.

C'est un peu dans le sens de ce paragraphe que
monsieur Blain vous a répondu, mais UC tient à
apporter des nuances au témoignage que monsieur
Blain a rendu, parce que c'est un problème très
complexe. Et c'est là que je vous invite à lire le
paragraphe suivant.

De plus, dans le présent dossier, les
éléments en preuve ne permettent
aucunement de juger de la pertinence
de l'ensemble de cette proposition.

Enfin, la Régie ne peut présumer de la
décision qu'un autre banc...

et, ça, c'est vous,

... pourrait rendre dans le dossier
spécifique à venir.

Et ça, c'est vous. Avant de rendre une décision,
par contre, il va falloir regarder quelle est la
décision, quels sont les coûts et quels sont les
coûts et les risques que vont assumer ces clients
dégrouvés. Mais on ne peut... Ce que je vous
soumets, c'est que vous ne pouvez prendre une
décision immédiatement, sauf la décision de
regarder cette problématique et de vous réserver
les droits de vous pencher sur cette problématique-
là, parce que l'ouverture vous a été donnée dans
cette décision, qui date déjà de deux mille un
(2001), de regarder la problématique que vous avez
posée, et, je pense à bon droit, maître Simon
Turmel a posé cette question-là. Mais il faut
regarder les coûts.

Et il faut que tous les clients... Gaz
Métro s'est dit ouverte à regarder certaines choses
avec les clients. Peut-être que tous les groupes
clients et Gaz Métro devraient une fois qu'on
connaîtra les coûts regarder ça et en arriver

possiblement à vous faire une recommandation.

Ça termine mes représentations. Je vous remercie. Bon appétit.

LE PRÉSIDENT :

Merci, Maître Sicard. Ça va aller. Bon appétit à vous aussi. Maître Regnault, deux heures dix (2 h 10).

Me VINCENT REGNAULT :

Parfait.

LE PRÉSIDENT :

Ça vous va?

Me VINCENT REGNAULT :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Deux heures dix (2 h 10), retour pour la réplique. Merci.

SUSPENSION DE L'AUDIENCE

(14 h 10)

REPRISE DE L'AUDIENCE

LE PRÉSIDENT :

Maître Regnault, quand vous voulez.

RÉPLIQUE PAR Me VINCENT REGNAULT :

Monsieur le Président, Madame la régisseuse,

Monsieur le régisseur. Le fin mot de cette histoire, en tout cas sur les notes sténographiques. Après, ce sera à vous d'écrire le vrai fin mot de toute cette histoire. Alors, ça ne sera pas très long. Peut-être revenir sur l'argumentation de quelques-uns des intervenants, pas tous, et sur quelques points bien précis, me faire peut-être rassurant dans certains cas ou peut-être rétablir, quant à moi, les faits à certains égards.

Peut-être dans un premier temps donc, vous avez entendu maître Sarault exposer la vision des choses de la part de l'ACIG. Il vous a notamment parlé de préoccupation de l'ACIF au niveau de leur compétitivité qui découle de l'augmentation des tarifs qui va survenir suite à l'entente. C'est évidemment aussi une préoccupation qu'a Gaz Métro dans la mesure où ce sont des clients importants pour l'entreprise.

Mais je pense que ce qui est important de bien réaliser, puis de ne jamais perdre de vue avec toute cette histoire-là avec TransCanada, c'est quelle était l'alternative. Et quand on parle d'une hausse des tarifs de cent cinquante-cinq pour cent (155 %), c'est par rapport à quoi? C'est par

rapport à la situation actuelle et c'est par rapport à une situation qui était intenable à court terme.

Alors, je comprends qu'on voit la hausse comme étant, quand on la regarde en chiffres, c'est une hausse de cent cinquante-cinq pour cent (155 %), mais il faut voir quelle aura été la réalité dans douze (12) mois, dans dix-huit (18) mois, dans vingt-quatre (24) mois.

La réalité, je pense que c'est ce que vous avez comme preuve devant vous, c'est que TCPL aurait accumulé des manques à gagner de centaines de millions de dollars. Et je peux vous garantir que TransCanada ne serait pas restée les bras croisés à, et son actionnaire, ne serait pas restée les bras croisés à accepter cette perte-là.

Alors, c'est important d'avoir une vision globale de la chose, de toujours voir les deux côté de la médaille quand on regarde les effets de l'entente qui est intervenue avec TCPL.

Peut-être un très, très court commentaire aussi à l'égard du « long term amortization account » (le LTAA) dont maître Sarault vous a parlé. C'est certain qu'il y a des chiffres qui sont projetés à l'heure actuelle. Ces chiffres-là

sont projetés en fonction de prévisions qui ont été faites par TCPL. Et évidemment, la nature d'une prévision, c'est qu'on n'arrive jamais exactement sur elle, on arrive parfois en dessous, on arrive parfois au-dessus. Et le chiffre donc qui est présenté, c'est un chiffre qui n'est pas coulé dans le béton, qui n'est pas figé, qui pourrait être amené à augmenter, mais qui pourrait aussi être amené à descendre dans la mesure, et c'est ce que monsieur Rhéaume vous a expliqué lors de son témoignage, qui pourrait être également amené à diminuer si les volumes qui sont transportés sur TCPL sont plus élevés que prévus. Je pense que c'est important de garder ça aussi à l'esprit.

Maître Sarault vous a parlé de l'impact du déplacement sur le prix de la molécule, vous a expliqué que, malheureusement, monsieur Henning ne vous avait donné qu'un côté de la médaille dans la mesure où il a donné son opinion à l'égard de l'impact du déplacement sur le coût de la molécule à Dawn. J'ai souri lorsque j'ai entendu ça, pas parce que je ne trouvais pas ça sérieux comme argument, mais c'est simplement parce que je me suis souvenu, je crois que c'est maître Sarault qui, lorsqu'il a contre-interrogé le panel de Gaz

Métro, a parlé d'économie cent un puis du principe de l'offre et de la demande que si un endroit, le prix de la molécule descendait, par exemple, à Dawn, ça voulait dire que le prix allait monter à Empress, ou inversement.

Et la réflexion que je me suis faite, c'est que s'il y a effectivement un tel principe de balancier, si à un endroit le prix demeure stable, comme le dit monsieur Henning selon son opinion, à ce moment-là, à l'autre endroit à Empress, le prix devrait demeurer relativement stable également. Alors, je pense que, par déduction, on a en quelque sorte la preuve que maître Sarault aurait souhaité avoir, c'est-à-dire que l'impact du déplacement à Dawn sur le prix de la molécule, sur le prix de la molécule à Empress.

C'est évidemment pas ce qu'il y a de plus nécessairement, de plus scientifique ce que je viens de vous expliquer là, quelque chose de peut-être un peu plus solide, je vous inviterais à aller consulter, aller voir dans la pièce Gaz Métro-2, Document 1, qui est la pièce maîtresse de Gaz Métro en matière de plan d'approvisionnement où on vous présente les « futures » sur un horizon de plusieurs années, jusqu'en deux mille dix-sept

(2017) de mémoire. Et vous remarquerez que les « futures » pour le différentiel de prix entre Dawn et Empress est environ quarante sous (40 ¢) le gigajoule sur l'horizon deux mille dix-sept (2017). (14 h 15)

Alors évidemment, les gens qui planifient les « futures » sont bien au cou... qui chiffrent les « futures » sont bien au courant du marché, sont bien au courant assurément du fait que Gaz Métro a l'intention de se déplacer vers Dawn et considèrent cet élément-là dans leurs prévisions et malgré ça, ce qu'on constate c'est qu'il y a un différentiel de prix entre Dawn et puis Empress qui est environ 40 sous (0,40 \$).

Ça me fait d'ailleurs penser, lorsque je vous ai parlé d'entrée de jeu de la question de la compétitivité des membres de l'ACIG et de leurs préoccupations à cet égard-là, je voulais aussi vous mentionner, faire mention de l'économie qui est projetée avec les nouvelles données, qui est projetée, là, avec le déplacement vers Dawn. On vous a parlé d'une somme de quarante-deux - quarante-cinq millions (42 M\$ - 45 M\$) avec un différentiel de prix à quatre vingt sous le gigajoule (0,80 \$/GJ).

Or, j'ai mentionné il y a un instant que les prévisions des « futures » sur l'horizon deux mille dix-sept (2017) faisaient état d'un différentiel de lieu d'environ quarante sous (0,40 \$). Donc là on parle d'une, puis vous vous souviendrez peut-être, à quatre vingts sous (0,80 \$) de différentiel de lieu, on parle d'une économie d'environ quarante-deux millions (42 M\$), à cinquante-cinq sous (0,55 \$), on parle d'une économie d'environ soixante-dix-neuf millions (79 M\$), c'est ce qu'il y a dans l'engagement 4, pardon, alors à quarante sous (0,40 \$), je n'ai pas fait de calcul, je pense que c'est une simple règle de trois. À quarante sous (0,40 \$) de différentiel de lieu, on se retrouve avec une économie bien au-delà du quatre vingts millions (80 M\$) en question. Alors je pense que c'est un autre élément à prendre en considération lorsqu'on regarde les impacts économiques de l'entente avec TCPL.

Trois éléments, SÉ/AQLPA maintenant. Trois éléments, rapidement. Le premier sur les fameux contrats « best effort ». On a entendu des témoins vous expliquer leur perception de leur interprétation de l'obligation qu'a contracté TCPL. Peut-être juste donner une saveur un peu plus

juridique à ça. En droit, il y a, je me souviens, il y a des obligations, il y a différents types d'obligations mais il y a une obliga... il y a des obligations morales qui n'ont absolument aucune conséquence. Je peux m'engager moralement à bien des choses, il n'y a jamais personne qui va pouvoir forcer l'exécution de cette obligation-là si elle est morale et il y a différents types d'obligations en droit. On en a parlé. Il y a des obligations de moyen, il y a des obligations de résultat, des obligations de garantie.

Pour moi, que ce soit l'une ou l'autre de ces trois obligations-là, ça demeure une obligation, ça demeure un engagement à faire quelque chose. Là où il y a une distinction qui est importante en droit, c'est sur les moyens d'exonération. Et je ne veux pas rentrer là-dedans mais ce que je veux simplement dire c'est que, une obligation de moyen, l'obligation de moyen qui a été prise par TCPL, c'est une obligation qui n'est pas moins bonne qu'un autre type d'obligation.

Moi, comme professionnel, n'importe quel professionnel, on a tous une obligation de moyen à l'égard de nos clients. Ça ne veut pas dire qu'on est pas obligé de remplir notre obligation si ça ne

nous tente pas, si on ne le savait pas, si on a été paresseux. Ça veut dire qu'il faut prendre tous les moyens nécessaires. Je pense que ça c'est clairement établi. J'avais un petit extrait de doctrine qu'on avait sorti à un moment donné parce qu'on était curieux de voir qu'est-ce que, de se rappeler ce qu'on avait appris sur les bancs d'école, parce que ça fait quand même assez longtemps. J'ai regardé ça puis on a remis un extrait du livre « Les obligations » de Vincent Karim, où il explique justement que l'obligation de moyen ou de diligence, c'est une autre façon de l'appeler, c'est une obligation où :

le débiteur s'engage envers le créancier à agir avec prudence et diligence lors de son exécution. Il doit, comme toute personne raisonnable, utiliser tous les moyens mis à sa disposition dans le but d'obtenir le résultat, sans toutefois pouvoir garantir au créancier l'atteinte de ce résultat.

Alors, je ne veux juste pas qu'on fasse dire à l'obligation de moyen ce qu'elle n'est pas, ou qu'on fasse dire ce qu'elle n'est pas à ce qu'elle

est, là, c'est une obligation qui produit ses effets à l'égard de TransCanada et il n'y a aucun doute dans l'esprit de Gaz Métro que TCPL va mettre tous les efforts nécessaires pour respecter cette obligation-là.

Rapidement aussi parler du fameux cinq pour cent (5 %) dont il a été question dans l'argumentation de maître Neuman. Il dit, bon, il essaie de... il vous explique que dans l'obligation en question, on ne prévoit pas que, si à l'égard du « Gas Metro System »... Je vous invite juste à regarder, à lire le sous-article dans son ensemble. Donc 8.1, le paragraphe c) qui commence par « during the term » et là, vous avez toute une énumération mais ce qui est important, c'est le petit i) qui est un préambule éventuellement à l'obligation à l'égard du cinq pour cent (5 %) et ça dit bien clairement « the LDCs shall meet their System Supplied Customers' transportation service requirements ». Donc on est définitivement clairement, quant à moi, ici dans un contexte de la desserte ou des volumes qui servent au système de distribution de Gaz Métro. On n'est pas dans les réseaux comme celui dont il a été question à Rivière-du-Loup ou d'autres types de réseaux, je

pense que c'est clairement l'intention des parties que le cinq pour cent (5 %) s'applique à l'égard des volumes qui sont distribués par Gaz Métro, en tant que distributeur réglementé par la Régie de l'énergie.

À mon sens, cette clause-là, elle est clairement prévue pour éviter justement que les distributeurs, les trois distributeurs, contournent le système de transport de TCPL qui sert à desservir le système de Gaz Métro, le réseau de distribution de Gaz Métro. On n'est pas là pour considérer d'autres projets qui pourraient se faire dans le non réglementé. Je pense que c'est clairement pas l'objectif de la clause.

Dernier élément qui surgit lors de l'argumentation de SÉ/AQLPA, puis c'est peut-être pour corriger une incompréhension ou un malentendu, mais fondamentalement la demande d'investissement elle n'est pas faite à un coût zéro par la daQ. Il y a un investissement qui est fait par Gaz Métro, il y a un investissement qui est fait par Gaz Métro et qui permet donc d'avoir un actif qui est réglementé, mais qui est utilisé à une fin... à des... en partie, qui est utilisé à une fin non réglementée.

Alors quelle est... ce que la Régie nous a dit au fil des ans à l'égard du traitement de ce genre d'actif-là, c'est elle nous a dit : bon, bien vous avez un actif qui est dans votre base de tarification, mais à certains égards vous utilisez cet actif-là à des fins non réglementées. Alors ce que vous allez faire c'est que vous allez calculer les coûts qui sont associés à l'utilisation par l'activité non réglementée de cet actif-là et vous allez déduire ce coût-là du revenu requis pour la daQ.

Alors la distinction - puis c'est peut-être de là que vient parfois l'affirmation que c'est... il y a zéro investissement pour la daQ - c'est qu'il n'y aura pas de coût pour la daQ, dans la mesure où toutes les charges qui sont associées à cet actif-là qui est inclus dans la base de tarification vont être éventuellement déduites du revenu requis et faire en sorte qu'effectivement ça va être à un coût net de zéro pour la daQ.

Quelques mots au sujet d'UC. Je suis malheureusement sorti de l'audience de ce matin avec l'impression que l'UC était opposée à la demande d'investissement de Gaz Métro, à l'égard de l'usine de LSR, et j'ai pris évidemment le temps de

lire son argumentation durant la pause du midi pour constater qu'elle ne s'y opposait pas. Fait que j'étais, j'ai trouvé ça étrange de sentir ou de percevoir un « disconnect », si vous me permettez l'expression, entre son argumentation écrite et ce qu'elle est venue vous expliquer.

J'étais toutefois rassuré, là, en lisant son argumentation quant au... quant à la position d'UC à l'égard de la demande d'investissement. Je comprends et je partage, Gaz Métro comprend et partage aussi l'ensemble des préoccupations que peut avoir UC à l'égard des coûts, à l'égard du fait de s'assurer que ce sont les bons coûts qui sont déduits du revenu requis pour éventuellement être refileés à GM-GNL, s'assurer que la clientèle réglementée soit tenue indemne.

Je pense que UC, la Régie peut compter sur Gaz Métro. Gaz Métro partage les mêmes préoccupations. Je pense qu'il n'y a pas personne qui est ici devant vous pour tirer avantage de la situation. Gaz Métro a proposé un projet avec une méthode de partage de coûts. Pour l'instant, la Régie a décidé de traiter de la demande d'investissement en tant que telle pour éventuellement traiter de la méthode de partage de

coûts. Lorsqu'on traitera de la méthode de partage de coûts, on aura l'occasion de présenter la méthode et de vous démontrer qu'à notre avis la méthode qu'on vous propose répond justement aux préoccupations que peut avoir UC.

(14 h 26)

Peut-être une chose que j'ai comprise dans son argumentation verbale que je n'ai pas retrouvée dans son argumentation écrite, et je veux juste m'assurer qu'il n'y a pas de malentendu ici. Mais j'ai compris de la part de maître Sicard que Gaz Métro se trouvait en conflit d'intérêts parce que si le second train de liquéfaction était utilisé à cent pour cent (100 %), la daQ serait incapable d'utiliser du GNL. Et je pense que c'est à ce moment-là que je me suis malheureusement... j'ai perdu un peu, sans dire ma contenance, mais j'ai réagi un peu plus fortement parce que je ne voudrais certainement pas que la Régie reste avec cette impression-là.

Entendons-nous, il y a deux trains de liquéfaction à l'usine LSR. Le premier train de liquéfaction sera toujours entièrement dédié aux besoins de la daQ. Ce que l'on a expliqué c'est que le second train de liquéfaction pourrait, de deux

choses l'une en fait. Si, dans le cadre de la liquéfaction régulière, le second train de liquéfaction pourrait être utilisé pour liquéfier du GNL, du gaz naturel pour les besoins de la daQ. Parce que, selon nous, ça permettrait d'optimiser les opérations. Puis on dit aussi que le second train de liquéfaction pourrait être utilisé pour la daQ si le premier train venait à briser. D'accord?

Le seul bémol qu'il y a c'est que si le premier train, celui qui est entièrement dédié à la daQ, venait à briser et que le second train était utilisé à cent pour cent (100 %), entièrement utilisé pour les besoins de GM GNL, à ce moment-là on se retrouverait dans une situation qui est beaucoup plus problématique.

Et la raison pour laquelle à l'heure actuelle le projet qui est devant vous c'est de dire que le train numéro 2, ultimement va être utilisé prioritairement pour GM GNL, c'est que GM GNL s'engage à assumer la totalité des coûts qui sont associés à cet investissement-là quel que soit le niveau de ses propres ventes. Elle assume tout le risque. Et le raisonnement qui, je pense, économiquement va de soi c'est que si j'accepte de prendre, si je prends tous les coûts, j'accepte

tous les risques à l'égard d'un actif, bien à ce moment-là il faut que je sois capable de l'utiliser comme bon me semble.

Donc, c'est ce que je voulais clarifier. C'est que ce n'est pas vrai qu'en temps normal, si GM GNL utilise effectivement le train numéro 2 à cent pour cent (100 %) de sa capacité, bien la daQ va toujours pouvoir utiliser l'usine LSR actuelle. Juste clarifier ça parce que dans les propos de maître Sicard je n'ai pas perçu cette nuance et je trouvais ça important de la ramener ici cet après-midi.

Dernière petite chose au sujet de l'entente avec TCPL. Maître Sicard vous a parlé de l'article 6 du Règlement sur la teneur et la périodicité du plan d'approvisionnement. Je vais vous avouer que c'est une question qui est fort intéressante de savoir ce que constitue une interruption majeure des approvisionnements au terme de l'article 6. On a nous-mêmes eu un certain nombre de discussions à l'interne puis je pense qu'à l'heure actuelle on n'a pas vraiment statué sur ce que ça signifiait.

Mais il y a une chose qui est certaine, Monsieur le Président, c'est que depuis... depuis déjà plus de douze (12) mois, dix-huit (18) mois

que Gaz Métro contemple l'idée de se déplacer vers Dawn. Et je pense que nous avons fait preuve d'une grande transparence. On a, je crois, volontarisé le plus possible les informations relatives à ce projet que nous avons. Nous vous avons transmis le lendemain de sa conclusion l'entente de principe qui est intervenue le dix (10) septembre avec TransCanada. Nous vous avons transmis aussi le lendemain de sa conclusion l'entente finale qui a été conclue par TransCanada.

Vous pouvez compter sur la collaboration et la transparence de Gaz Métro pour continuer à vous tenir informé des développements dans ce dossier-là, pour tenir également l'ensemble des parties prenantes, les intervenants en premier lieu informés des développements dans ce dossier-là.

Et vous pouvez compter sur nous pour revenir devant vous lorsque le besoin s'en fera sentir pour vous faire part des plus récents développements.

Alors je veux juste rassurer tout le monde, là. Je pense qu'il n'y a pas de choses qui vont se faire ici en cachette ou en catimini. Je pense qu'on a tous intérêt à être au courant des décisions qui doivent être prises, des

renseignements qui sont disponibles aussi pour prendre ces décisions-là.

14 h 31

Alors, ça complète les propos que j'avais en réplique. Évidemment, ça va me faire plaisir de répondre si vous avez des, à des questions si vous en avez. Sinon, bien, je vais vous souhaiter une bonne réflexion et une bonne rédaction.

LE PRÉSIDENT :

Maître Regnault, je veux juste essayer avec vous d'être bien certain que je vous comprends.

Concernant la question du train de liquéfaction, le deuxième, celui qui est devant nous pour être autorisé, si je comprends bien, vous me dites que ce train-là pourrait être partagé jusqu'au moment où il y aurait, où le non-réglementé en aurait besoin à cent pour cent (100 %). Est-ce que c'est bien ça que je dois comprendre?

Me VINCENT REGNAULT :

C'est effectivement la preuve qui est devant vous. C'est qu'il est possible que le train de liquéfaction, le deuxième train de liquéfaction soit utilisé pour liquéfier le gaz naturel pour la daQ dans la mesure où c'est plus efficient, c'est plus efficace en termes de coût pour l'ensemble de,

pour la daQ et pour évidemment l'activité non réglementée.

LE PRÉSIDENT :

D'autre part, je voudrais juste voir si vous avez la même compréhension que moi de la preuve qu'on a entendue de la part de certains de vos témoins. Je pense que c'est maître Imbleau qui nous disait que la partie de pourcentage, là, que ce soit un pour cent (1 %) ou vingt pour cent (20 %) ou dix pour cent (10 %), du réservoir, le montant n'est pas important, mais c'est que ce projet-là a besoin d'avoir ce... à perpétuité cet espace-là dans le réservoir. Est-ce que c'est... J'essaie juste, pendant que je vous ai, de bien comprendre.

Me VINCENT REGNAULT :

Le souvenir que j'ai du témoignage de monsieur Imbleau, c'est que, effectivement, on lui a demandé si on présumait que la capacité, le volume de dix millions de mètres cubes (10 Mm³) demeurerait disponible à long terme. Et il a répondu oui. C'était effectivement sa réponse. Et ce qu'il a dit, si ce n'était pas possible, c'est que c'était susceptible de faire mourir le projet. Et, moi, ce que je vous ai dit, d'ailleurs si vous me permettez, lors de mon argumentation principale,

c'est que cette capacité-là qui est réservée aux fins de l'activité non réglementée, elle ne cause pas de préjudice ou elle ne met pas en péril la sécurité d'approvisionnement de la daQ, parce qu'elle est compensée par l'outil de maintien à la fiabilité.

LE PRÉSIDENT :

Oui. Ça, j'ai bien entendu. Donc, c'est comme ça que vous réconciliez en fait les deux parties? Me VINCENT

REGNAULT :

Exact.

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Merci beaucoup, Maître Regnault. Me

VINCENT REGNAULT :

C'est moi qui vous remercie. LE

PRÉSIDENT :

Ça a clarifié des choses. Alors, écoutez, il nous reste à remercier en fait le personnel, l'équipe de la Régie, le service de sténographie, ainsi que madame Lebuis. Donc, si la tendance se maintient, on va avoir fini pour trois heures (3 h), ça, c'est certain. Écoutez, merci beaucoup. On attend donc l'engagement numéro 8 de vendredi. Donc, tant que l'engagement n'est pas rentré, on considère que le dossier est toujours en suspens. D'ici là, bonne

fin de journée. Pour le cinq (5) décembre, on va vous... dès qu'on aura... Il faut d'abord que, chez vous, rendre quelque chose, qu'on examine, alors on fera un suivi serré de la chose. Merci.

FIN DE L'AUDIENCE

Nous, soussignés, ROSA FANIZZI et CLAUDE MORIN, sténographes officiels dûment autorisés à pratiquer avec la méthode sténotypie et sténomasque certifions sous notre serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle de la preuve en cette cause, le tout conformément à la Loi;

Et nous avons signé :

ROSA FANIZZI
Sténographe officielle

CLAUDE MORIN
Sténographe officiel