

CANADA

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

PROVINCE DE QUÉBEC
District de Montréal

No. R-3837-2013

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

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

Régie de l'énergie
DOSSIER: R-3837-2013 PHASE 2
DÉPOSÉE EN AUDIENCE
Date: 12 NOVEMBRE 2013
Pièces n°: NON COTÉE

ARGUMENTATION DE GAZ MÉTRO

LA DEMANDERESSE DÉCLARE RESPECTUEUSEMENT CE QUI SUIT :

I. ENTENTE INTERVENUE AVEC TRANSCANADA

1. Depuis quelques années, Gaz Métro constate le déclin de la production de gaz naturel provenant du bassin sédimentaire de l'ouest canadien disponible pour la clientèle de Gaz Métro de même que la hausse des tarifs applicables sur le transport longue distance :
 - B-0054 Gaz Métro-2, Document 1, Annexe 13, Rapport d'ICF, p. 32.
2. Afin d'assurer la suffisance des approvisionnements pour sa clientèle à un tarif raisonnable, Gaz Métro a entrepris de déplacer sa structure d'approvisionnement vers Dawn, déplacement que la Régie a approuvé avec sa décision D-2012-175;
3. Toutefois, la décision rendue subséquemment par l'Office national de l'énergie (« ONÉ ») dans le dossier RH-003-2011 a fait en sorte qu'en avril 2013, TransCanada a suspendu son projet d'accroître les capacités de transport à partir de Dawn qui aurait permis au projet de déplacement de la structure d'approvisionnement vers Dawn de se concrétiser :
 - B-0054, Gaz Métro-2, Document 1, Annexe 15, Lettre de TransCanada datée du 29 avril 2013.
4. Ce faisant, le projet de déplacement vers Dawn, tel qu'envisagé et présenté par Gaz Métro et autorisé par la Régie dans le cadre du dossier R-3809-2012, ne pouvait plus se réaliser ni les économies espérées;

-
5. De surcroît, les actions et projets de TransCanada, notamment Énergie Est et l'octroi de capacités de transport non-renouvelables, faisaient en sorte que Gaz Métro aurait pu ne plus disposer des capacités suffisantes pour alimenter sa clientèle dès le 1^{er} novembre 2015;
 6. Par conséquent, Gaz Métro s'est vue dans l'obligation d'examiner diverses alternatives qui l'ont amenée à envisager la construction d'infrastructures de transport conjointement avec Union Gas Limited (« Union Gas »);
 7. Ce projet de Gaz Métro et Union Gas, combiné à un projet d'Enbridge Gas Distribution Inc. (« Enbridge ») (le projet « GTA »), de même qu'une demande de TransCanada devant l'ONÉ afin de faire modifier certaines conditions de service ont résulté en un acrimonieux débat judiciaire sur plusieurs fronts (ONÉ, Commission ontarienne de l'énergie et Cour supérieure de l'Ontario);
 8. C'est dans ce contexte d'incertitude susceptible de perdurer durant une période potentiellement très prolongée, que Gaz Métro, Union Gas et Enbridge ont entrepris des discussions avec TransCanada afin de tenter de trouver un compromis mutuellement acceptable pour tous;
 9. Après des semaines de négociation, les parties en sont venues dans un premier temps à une entente de principe et ensuite, à une entente finale :
 - B-0247 Pièce Gaz Métro-2, Document 29.
 10. En vertu de cette entente historique, 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;
 11. TransCanada a également accepté de contribuer par une réduction de son taux de rendement, abaissant celui-ci du 11,5% autorisé dans la décision RH-003-2011 à un taux effectif de 9,1% sur la période 2015-20120, soit une contribution de TransCanada relativement équivalente à ce que recommandait Gaz Métro, Union et Enbridge à l'ONÉ dans le dossier RH-003-2011; ceci représente une contribution de l'ordre d'environ 45M\$/an par TransCanada ce qui est un gain significatif selon Gaz Métro considérant l'univers réglementé dans lequel évolue TransCanada et où l'un des principes fondamentaux est qu'une utilité publique devrait normalement avoir l'opportunité raisonnable de récupérer ses coûts incluant un rendement raisonnable :
 - A-0055, Témoignage de Patrick Cabana, 7 novembre 2013, N.S., Vol. 4, pp. 18-19.

-
12. De leur côté, Gaz Métro, Union et Enbridge ont accepté de :
- conserver une portion de leurs approvisionnements gaziers à Empress jusqu'au 31 décembre 2020 (85 TJ/j pour Gaz Métro et Union Gas respectivement et 265 000 TJ/j pour Enbridge); pour Gaz Métro, cela représente environ 10% des capacités de transport totales qu'elle a contractées, incluant les clients en achat direct ne possédant pas leur propre transport;
 - payer un tarif de SH qui permettrait à TransCanada de récupérer son coût de service pour le Triangle de l'Est;
 - payer une contribution additionnelle afin de permettre à TransCanada, pour la période allant du 1^{er} janvier 2015 au 31 décembre 2020, de récupérer les sommes perdues sur les tronçons des Prairies et du nord de l'Ontario (« NOL ») en raison du transfert de certaines capacités du LH au SH, contribution étalée toutefois sur une période de 16 années, soit du 1^{er} janvier 2015 au 31 décembre 2030 afin d'amoindrir l'impact tarifaire (« *bridging contribution* »);
 - de ne pas construire des infrastructures qui se substitueraient à celles de TransCanada avant le 1^{er} janvier 2031.
13. De l'avis de Gaz Métro, il s'agit d'une entente équitable pour toutes les parties prenantes qui résulte en des tarifs justes et raisonnables pour sa clientèle;
14. Il est indéniable que les tarifs qui résulteront de l'entente seront plus élevés que les tarifs ordonnés par l'ONÉ dans sa décision RH-003-2011 mais ces derniers n'étaient pas viables à brève échéance;
15. Pour Gaz Métro, il ne fait pas de doute que cette entente est prudente considérant les divers scénarios qu'il était possible d'imaginer en fonction des informations disponibles durant la négociation et la finalisation de l'entente;
16. Les scénarios alternatifs à l'entente mettaient en péril le déplacement vers Dawn et donc la sécurité d'approvisionnement à terme ou résultaient en des tarifs déraisonnables pour la clientèle de Gaz Métro;
17. Le premier scénario alternatif était de poursuivre les débats judiciaires sur tous les fronts. L'issue finale de ces débats, appels inclus, n'aurait été connue que dans plusieurs années, créant une incertitude importante et privant la clientèle de Gaz Métro des économies annuelles dont elle bénéficiera à compter du 1^{er} novembre 2015 :
- A-0055, Témoignage de Patrick Cabana, 7 novembre 2013, N.S., Vol. 4, p. 21.

-
18. En admettant que Gaz Métro avait gagné sur toute la ligne, TransCanada aurait matérialisé une perte potentielle de l'ordre de 500 à 600M\$ alors que son rendement autorisé est d'environ 200M\$. TransCanada serait retournée très rapidement à l'ONÉ afin que de nouveaux tarifs soient fixés et que le manque à gagner accumulé dans un compte de frais reportés soit récupéré de la clientèle; des estimations permettent de croire que les tarifs LH et SH qui auraient pu résulter d'une telle situation auraient été plus élevés de 45% à 60% et ce, sans compter les coûts associés à la construction par Gaz Métro et Union Gas de nouvelles infrastructures de transport :
- A-0055, Témoignage de Patrick Cabana, 7 novembre 2013, N.S., Vol. 4, pp. 22-24.
19. Le second scénario alternatif était d'abandonner le déplacement vers Dawn, malgré ce que Gaz Métro avait annoncé à la Régie l'an dernier, et conserver une bonne portion des approvisionnements en LH;
20. Ce scénario était toutefois trop risqué car Gaz Métro aurait pu se retrouver à être le dernier client de TransCanada, les autres distributeurs ayant une plus grande facilité à désertter le service de transport de TransCanada en raison de leur proximité géographique avec d'autres infrastructures de transport. TransCanada aurait même dans ce scénario pu voir se matérialiser des manques à gagner de l'ordre de 400 à 500M\$ entraînant des hausses de tarifs tout de même très élevées à être supportées par les clients, même sans déplacement à Dawn :
- A-0055, Témoignage de Patrick Cabana, 7 novembre 2013, N.S., Vol. 4, pp. 25-26.
21. Le troisième scénario alternatif était de poursuivre le combat judiciaire jusqu'au bout et de voir l'ONÉ fixer des tarifs selon des principes directeurs semblables à ceux de l'entente intervenue, soit :
- Les utilisateurs du Triangle de l'est, principalement les trois distributeurs, paient un tarif qui permet à TransCanada de récupérer son coût de service pour ce même triangle;
 - Les manques à gagner accumulés par TransCanada seront assumés par l'ensemble de la clientèle.
22. Ce genre de scénario était susceptible de générer des hausses du tarif SH de l'ordre de 69% à 84%, encore une fois résultant en un impact tarifaire sérieux :
- A-0055, Témoignage de Patrick Cabana, 7 novembre 2013, N.S., Vol. 4, p. 27.
23. 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;

-
24. Celle-ci résulte en des tarifs SH de l'ordre de 82¢/m³ entre Dawn et GMi-EDA, incluant les investissements par TransCanada de l'ordre de 350 à 400M\$ pour fournir des capacités suffisantes dans le Triangle de l'Est, soit un montant bien inférieur au tarif de 1,73\$/m³ que demandait TransCanada il y a quelques mois seulement pour tout nouveau SH à être construit :
 - A-0055, Témoignage de Patrick Cabana, 7 novembre 2013, N.S., Vol. 4, pp. 43-44, 105.
 25. L'entente met également fin à une incertitude malsaine, par exemple dans le cas d'IFFCO qui doit voir la question du transport du gaz naturel qu'elle consommera réglée afin de finaliser le financement avec ses investisseurs :
 - A-0055, Témoignage de Patrick Cabana, 7 novembre 2013, N.S., Vol. 4, pp. 68-69.
 26. Ultimement, l'entente et le déplacement des approvisionnements qui l'accompagne signifiera des économies annuelles pour la clientèle de Gaz Métro de l'ordre de 47M\$ dans les années à venir, incluant l'impact probable du prix de la molécule plus élevé à Dawn qu'à Empress;
 27. D'un point de vue plus général, l'entente signifie aussi un déplacement vers Dawn de façon ordonnée dans le marché sans créer de brusques mouvements susceptibles d'influencer plus fortement les prix de la molécule;
 28. L'obligation de conserver du LH 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 SH autour de l'objectif de 50%; ultimement, pour des motifs d'équité entre les trois distributeurs, Gaz Métro n'avait pas le choix de conserver une portion de ses approvisionnements en LH :
 - A-0055, Témoignage de Patrick Cabana, 7 novembre 2013, N.S., Vol. 4, pp. 174-176.
 29. Sans cette concession de Gaz Métro, Union Gas et Enbridge, soit il n'y aurait pas eu d'entente, soit le principe de l'inclusion du coût de service de TQM dans les tarifs de TransCanada aurait pu être remis en cause; ce qui devait être évité :
 - A-0055, Témoignage de Patrick Cabana, 7 novembre 2013, N.S., Vol. 4, pp. 33, 116-118.
 30. Bref, Gaz Métro est convaincue que l'entente intervenue était globalement la meilleure entente possible pour l'ensemble des parties prenantes;

31. En termes d'échéancier, il y aura un vote au Task Toll Force (« TTF ») le 27 novembre prochain et l'entente sera déposée auprès de l'ONÉ pour approbation d'ici le 31 décembre 2013 :

➤ A-0055, Témoignage de Patrick Cabana, 7 novembre 2013, N.S., Vol. 4, p. 20.

II. PLAN D'APPROVISIONNEMENT

a) *Généralités*

32. Demande d'approbation faite en vertu de l'article 72 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (LRE) et du *Règlement sur la périodicité et la teneur du plan d'approvisionnement* (le « Règlement ») ainsi que suite à des suivis ordonnés par la Régie;

33. Certains intervenants ont suggéré à la Régie d'approuver seulement l'année 2014 du plan d'approvisionnement. Cette suggestion semble fondée notamment sur les incertitudes qui prévalent à l'égard des approvisionnements, surtout pour l'année 2016 qui sera la troisième année du plan :

➤ A-0059, Témoignage de Lucie Gervais, 8 novembre 2013, N.S., Vol. 5, pp. 93-98.

34. Bien que Gaz Métro comprenne les préoccupations de ces intervenants, elle croit que les incertitudes qui peuvent prévaloir ne devraient pas faire en sorte que la Régie ne se prononce pas sur les années 2015 et 2016 du plan;

35. En effet, même si la Régie approuve le plan pour les années 2015 et 2016, ceci ne signifie pas qu'il sera figé et donc impossible à modifier pour tenir compte de l'évolution de la situation;

36. Gaz Métro demande donc à la Régie de se prononcer sur les trois années du plan d'approvisionnement déposé, en fonction évidemment des renseignements présentement disponibles et sujet aux modifications qui devront y être apportées afin de tenir compte de l'évolution de la situation;

b) *Le plan d'approvisionnement*

37. En fonction d'un certain nombre d'hypothèses, la prévision de la demande annuelle faite dans le présent dossier prévoit une légère augmentation de la demande avant interruption sur l'horizon trois ans du plan d'approvisionnement de Gaz Métro;

38. Au-delà de la prévision de la demande annuelle, Gaz Métro a aussi calculé la demande en journée de pointe – en fonction d'une méthode qui fut ultimement rejetée par la Régie dans sa décision D-2013-179 – ainsi que celle qui surviendrait advenant un hiver extrême;

39. En fonction de résultats obtenus dans le cadre de ces divers exercices prévisionnels, Gaz Métro a contracté les outils nécessaires afin de répondre aux besoins de la clientèle;
40. Toutefois, dans sa décision D-2013-179, la Régie a refusé la modification proposée par Gaz Métro afin de calculer le débit en journée de pointe mais a permis à Gaz Métro de conserver les outils d'approvisionnement identifiés pour l'année 2014;
41. La Régie juge toutefois que les coûts additionnels reliés à la conservation des outils d'approvisionnement devraient être alloués différemment;
42. Dans le cadre des audiences, Gaz Métro s'est engagé à déposer à la Régie d'ici le 15 novembre prochain une stratégie tarifaire aux termes de laquelle « les coûts d'équilibrage seraient diminués de 20 M\$ et les coûts de transport seraient augmentés de 20 M\$ et de modifier les pièces affectés par ce changement. Il s'agit de l'engagement 8

III. STRATÉGIE DE DIVERSIFICATION DES INDICES D'ACHAT À DAWN

43. Dans ses décisions D-2011-053 et D-2012-175, la Régie a demandé à Gaz Métro de diversifier les indices utilisés lors de l'achat de fourniture qui, historiquement, avait recours à l'indice AECO auquel était ajouté un différentiel de lieu dans le cas des achats effectués d'avance à Dawn;
44. Dans cette perspective, Gaz Métro a examiné les divers indices disponibles sur le marché. Elle en a identifié 4 susceptibles d'être retenus pour finalement en choisir deux, NYMEX et NGX-Dawn, en sus de l'indice AECO, afin de mettre en œuvre sa stratégie de diversification des indices :
 - B-0057, Gaz Métro-2, Document 2.
45. Gaz Métro propose donc de retenir ces trois indices (AECO, NYMEX et NGX-Dawn) dans le cadre de sa stratégie de diversification, à proportions égales;
46. La question s'est ensuite posée de savoir si cette diversification des indices devait s'appliquer uniquement aux achats effectués d'avance ou si celle-ci devait s'appliquer à l'ensemble des volumes achetés;
47. Une étude de ces deux scénarios a montré que l'application de la stratégie aux seuls achats effectués d'avance, les achats spots étant faits uniquement selon l'indice NGX-Dawn, donnait un poids relatif trop élevé à l'indice NGX-Dawn;
48. Par conséquent, Gaz Métro propose d'appliquer sa stratégie de diversification des indices à l'ensemble des volumes qu'elle achète;

-
49. Par ailleurs, la stratégie de diversification des indices d'achats entraîne l'utilisation d'indices qui se transigent normalement en dollars américains (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;
 50. Gaz Métro propose d'effectuer ces transactions en dollars canadiens;
 51. Si la Régie demande à Gaz Métro d'effectuer les transactions en dollars américains, Gaz Métro propose qu'un mécanisme soit mis en place afin de faire en sorte qu'elle ne puisse pas bénéficier ou être pénalisée par les fluctuations du taux de change lors de transactions effectuées en dollars américains, celles-ci étant entièrement hors de son contrôle;
 52. 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 :
 - B-0225 (Gaz Métro-2, Document 7), Q/R 17-1.
 53. La difficulté dans l'approche 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 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 :
 - A-0059, Témoignage de Frédéric Morel, 8 novembre 2013, N.S., Vol. 5, pp. 18-22.
 54. Par ailleurs, 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;
 55. À l'heure actuelle, un achat fait à Dawn est décomposé en deux portions : une portion qui représente le coût de la fourniture à AECO et une portion qui représente le coût du transport entre Empress et Dawn (le « différentiel de lieu »);
 56. La première portion est fonctionnalisée à la fourniture pour être prise en compte lors de l'établissement du tarif;
 57. La seconde portion est décomposée en F, C, T et É : la portion F est fixée en fonction du prix moyen de transport du marché entre AECO et Empress. La portion C est fonction du prix moyen de la compression établi selon le ratio du marché entre Empress et Dawn. Le transport est établi à partir du prix de transport annuel du marché entre Empress et Dawn. Et enfin, le É est obtenu en soustrayant le F, le C et le T du différentiel de lieu, soit le solde du différentiel de lieu;

-
58. Dorénavant, Gaz Métro propose de ne plus décomposer le prix d'achat en 2 portions pour les fins de la fonctionnalisation mais plutôt d'effectuer cette opération sur le coût global. Ainsi, la portion F serait fixée en fonction du prix annuel du gaz à Empress. Le C serait fonction du prix moyen de compression établi selon le marché entre Empress et Dawn. Le T serait pour sa part fonction du prix de transport annuel du marché entre Empress et Dawn. Enfin, le É serait obtenu en soustrayant le F, C et T du prix global d'achat;
59. Il s'agit donc d'une méthode de fonctionnalisation similaire à celle actuellement utilisée mais appliquée au prix global d'achat plutôt qu'au seul différentiel de lieu;

IV. DÉPLACEMENT VERS DAWN

60. 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 sur son prix du transfert des approvisionnements vers Dawn;
61. Tel que requis par la Régie dans sa décision D-2012-175, Gaz Métro a mandaté Monsieur Bruce Henning d'ICF afin qu'il examine les effets du transfert des approvisionnements à Dawn;
62. Entre autres constats, Monsieur Henning a indiqué que Union Gas rapportait des volumes de transaction à Dawn d'environ 10 TJ/j, soit presque 100 milliards de mètres cubes par année. Il ajoutait que les futurs nouveaux achats de molécule de Gaz Métro à Dawn constituaient, à l'heure actuelle, une augmentation d'environ 2,5% des volumes de gaz naturel transigés :
- B-0225, Gaz Métro-2, Document 7, Q/R 13.2.
63. De l'avis de Monsieur Henning, cette augmentation des volumes transigés aura un effet, si effet il y a, variant entre négligeable et minimal :
- B-0225, Gaz Métro-2, Document 7, Q/R 13.2.

a) Service de compression

64. Le questionnement entourant le service de gaz de compression découle de la cause tarifaire 2013 lors de laquelle ce service fut identifié comme un enjeu et un suivi à faire dans le cadre du déplacement vers Dawn;

65. Ce déplacement fait en sorte que le gaz naturel sera 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. Ceci rend impossible pour Gaz Métro de fournir à l'avance le ratio exact de compression qui serait requis un mois donné;
66. Cette impossibilité à fournir un ratio exact exigerait que la notion de déséquilibre volumétrique du gaz de compression soit introduite dans les tarifs;
67. Face à une telle complexité, Gaz Métro propose plutôt l'abolition de ce service à compter du 1^{er} novembre 2015 pour dorénavant fournir elle-même le gaz de compression nécessaire;
68. 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 actuels reliés à l'utilisation des capacités de transport entre Dawn et le territoire de Gaz Métro;
69. Enfin, des modalités de transition devraient être mises en place pour les clients en achats directs qui demeureront à Empress au-delà du 1^{er} novembre 2015 :
 - B-0022, Gaz Métro-2. Document 4, section 2.5.

b) *Méthode de fonctionnalisation de la fourniture*

70. Conformément à la décision D-2012-175, Gaz Métro propose dans le présent dossier une nouvelle méthode de fonctionnalisation de la fourniture qui pourrait s'appliquer à compter du 1^{er} novembre 2015, moment du déplacement de la structure d'approvisionnement à Dawn;
71. Cette méthode a toujours pour objectif de répartir le coût de la molécule entre les divers services;
72. 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 de l'année sur une base réelle, tant pour les achats effectués à Dawn que pour ceux qui demeureront à Empress :
 - B-0061, Gaz Métro-2, Document 4, section 3.2, p.24.
73. 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 :
 - A-0059, Témoignage de Marie-Stella Downs, 8 novembre 2013, N.S., Vol. 5, p. 50.

c) Méthode de fonctionnalisation du transport

74. Gaz Métro propose d'ajouter une étape additionnelle à la méthode de fonctionnalisation actuelle applicable au transport afin de tenir compte des résultats réels de fin d'année;
75. Les résultats réels permettraient d'établir la valeur moyenne annuelle (A) réelle à partir de laquelle serait calculée la fonctionnalisation des coûts des capacités de transport entre les services de transport et d'équilibrage;
76. Cet ajout à la méthode permet de mieux allouer les coûts aux bons endroits, ceux-ci étant récupérés des utilisateurs de chacun des services;
77. Gaz Métro ne prétend pas que l'ajout proposé fasse en sorte que les coûts soient dorénavant parfaitement répartis. 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;
78. D'ailleurs, la FCEI reconnaît que les modifications proposées par Gaz Métro donnent des résultats plus équitables dans deux des trois situations possibles (année plus chaude, année plus froide et baisse de la demande à débit stable);
79. Par ailleurs, dans le cas où les résultats sont moins équitables (demande débit stable moins grande), c'est parce qu'il est présumé que Gaz Métro ne 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 :
 - Témoignage de Marie-Stella Downs, 7 novembre 2013, N.S., Vol. 4, pp. 237-238.
80. De l'avis de Gaz Métro, l'ajout proposé permet de faire payer aux utilisateurs du transport les coûts réellement générés par leur demande et, comme le reconnaît aussi la FCEI, de faire payer les trop-perçus ou les manques à gagner par les utilisateurs des services respectifs :
 - B-0225, Gaz Métro-2, Document 7, Q/R 19;
 - C-FCEI-0010, p. 4-5.
81. Par ailleurs, la méthode que propose Gaz Métro 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 :
 - A-0055, Témoignage de Marie-Stella Downs, 7 novembre 2013, N.S., Vol. 4, pp. 236-237.

d) Frais de livraison

82. Conformément à la décision D-2012-175, Gaz Métro propose dans le cadre du présent dossier une méthode afin d'établir les frais de livraison qui s'appliqueront aux clients qui continueront à livrer leur gaz naturel à Empress après le 1^{er} novembre 2015;
83. Ces frais de livraison ont pour objectif de maintenir l'équité entre les clients qui livrent à Dawn et ceux qui livrent à Empress, ces derniers bénéficiant d'un coût de molécule plus bas mais ayant accès au même tarif de transport;
84. Les frais de livraison 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 :
- B-0061, Gaz Métro-2, Document 4, section 5.2, pp. 30 à 34.
85. 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 12 factures que reçoivent annuellement les quelques 2500 clients en achat à prix fixe, soit 30 000 factures :
- B-226, Gaz Métro-2, Document 25, Q/R 11;
 - A-0059, Témoignage de Frédéric Morel, 8 novembre 2013, N.S., Vol. 5, p. 59.
86. Considérant la variation entre le différentiel de lieu réel et celui projeté à la Cause tarifaire 2013, appliqué à l'année 2016, l'exercice de mise à jour pourrait permettre aux clients en achat à prix fixe d'économiser globalement environ 400 000 \$, valeur décroissante jusqu'en septembre 2018, date où tous les contrats auront été transférés :
- A-0059, Témoignage de Marie-Stella Downs, 8 novembre 2013, N.S., Vol. 5, pp. 55-56.
87. Avec environ 2500 clients en achat à prix fixe, cela représente une économie moyenne d'environ 160\$ par client pour l'année 1. Gaz Métro ne recommande donc pas de se lancer dans ce genre d'exercice;
88. L'ACIG a suggéré que la somme des frais de livraison et du tarif de Gaz Métro ne dépassent pas le tarif de transport de TransCanada :
- C-ACIG-0020, p. 13, § 56.

89. Gaz Métro est d'avis que l'approche suggérée par l'ACIG est inéquitable car dans certaines circonstances, cela pourrait avoir pour effet de favoriser les clients qui demeurent à Empress, au détriment de ceux qui se sont déplacés à Dawn :

➤ A-0055, Témoignage de Marie-Stella Downs, 7 novembre 2013, N.S., Vol. 4, pp. 198-201.

e) Préavis d'entrée et de sortie du service de transport

90. Dans sa décision D-2012-175, la Régie ordonnait 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;

91. Au niveau du préavis d'entrée, celui-ci devra dorénavant être donné avant le 1^{er} 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;

92. En ce qui a trait au préavis de sortie, Gaz Métro est d'avis que, considérant la situation actuelle au niveau des capacités disponibles dans les marchés primaire et secondaire, le risque de voir une migration significative des clients utilisant présentement le service de transport est très faible;

93. Ceci dit, Gaz Métro propose de modifier le texte des *Conditions de service et Tarifs* afin qu'une cession ne puisse se faire que si celle-ci était opérationnellement possible et rentable :

➤ B-0061, Gaz Métro-2, Document 4, section 6.2, pp. 38 à 41.

f) Multi-points de l'ACIG

94. Dans le cadre de l'entente avec TransCanada, Gaz Métro a accepté de conserver 85 TJ/j en LH;

95. L'ACIG souhaiterait que les clients qui le demandent puissent livrer leur gaz naturel à Empress et utiliser les capacités LH de Gaz Métro plutôt que de livrer le gaz naturel à Dawn;

96. Or, 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, la demande de l'ACIG revient à la demande de livraison multi-points qui a été examinée dans le cadre du dossier R-3809-2012;

97. Ce genre de service pose plusieurs défis sans procurer d'avantages significatifs, tel qu'il l'a été plus amplement exposé dans le dossier R-3809-2012, ce qui avait d'ailleurs conduit la Régie à ne pas pousser plus loin cette possibilité dans sa décision D-2012-175;
98. À tout événement, il est toujours loisible pour les clients qui le souhaitent d'acheter leur fourniture à Empress et de la livrer à Dawn en contractant leur propre transport;
99. Par contre, selon l'ACIG, cela ferait en sorte que ce type de client se verrait facturer partiellement en double le transport entre Empress et Dawn. En effet, ce client payerait tout d'abord le transport de sa molécule entre Empress et Dawn et ensuite le transport de la molécule entre Dawn et le territoire de Gaz Métro qui inclut une portion du coût de transport LH, d'où la double facturation;
100. L'ACIG omet de considérer que le prix d'achat de la molécule à Dawn inclut une portion « transport » entre Empress et Dawn – le différentiel de lieu – et donc que le client qui achète la molécule à Empress et la livre à Dawn est assujéti à la même facturation que le client qui achète et livre sa molécule à Dawn;

V. OPTIONS D'ACHAT EN REMPLACEMENT DES CAPACITÉS D'ENTREPOSAGE NON RENOUVELÉES

101. Cette portion de la demande de Gaz Métro découle du non renouvellement de certaines capacités d'entreposage qui étaient détenues auprès d'Union Gas à Dawn;
102. 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 de lui soumettre un rapport examinant les diverses options d'achat disponibles;
103. 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'ajuster si l'on connaît un hiver plus chaud;
104. 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 »;
105. 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;
106. 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;
107. 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;

108. 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;
109. En conséquence, Gaz Métro propose 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;

VI. DEMANDE D'INVESTISSEMENT À L'USINE LSR

110. Le projet d'augmentation de la production de GNL à l'usine tire son origine dans la demande croissante de ce type de produit dans divers secteurs, induite notamment par les diverses législations environnementales qui entrent peu à peu en vigueur (SPEDE, Zone Emission Control Area (ECA)); il y a à l'heure actuelle toute une mouvance en faveur de l'utilisation du GNL dans plusieurs secteurs :
 - Transport terrestre (Route Bleue);
 - Transport maritime (traversiers);
 - Industries non desservies par le réseau gazier actuel, notamment sur la Côte-Nord (Alouette).

➤ A-0054, Témoignage de Martin Imbleau, 6 novembre 2013, N.S., Vol. 3, pp. 114-118.
111. L'utilisation du GNL procure des avantages économiques 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 :
 - A-0054, Témoignage de Martin Imbleau, 6 novembre 2013, N.S., Vol. 3, pp. 113 et 118.
112. Ceci dit, Gaz Métro demande la présente autorisation à la Régie parce qu'elle considère que ceci 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 être réglementé de façon intermittente;
113. De l'avis de Gaz Métro, il s'agit d'un actif destiné à la distribution du gaz naturel au sens entendu par l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (« LRE ») :
 - B-0074, lettre du procureur soussigné datée du 20 septembre 2013 au sujet de la juridiction de la Régie à l'égard de la présente demande d'investissement.

-
114. Sans reprendre l'ensemble de cette argumentation, l'investissement 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 :
- A-0054, Témoignage de Dave Rhéaume, 6 novembre 2013, N.S., Vol. 3, p. 140.
115. Subsidiatement, Gaz Métro indique que si l'investissement projeté devait être considéré comme un actif en soi, 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;
116. Il s'agit-là du test établi par la Régie dans sa décision D-2012-041, au paragraphe 66 :
- « [66] La question est plutôt de voir si l'activité de transformation du biogaz en biométhane fait partie du droit exclusif de Gaz Métro. »
117. Or, Gaz Métro a mis 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;
118. En effet, l'agrandissement fournira une redondance aux équipements actuels. Cette redondance aurait d'ailleurs pu palier à un ralentissement de la liquéfaction survenu en décembre 2012 à la suite du bris d'une pièce d'équipement;
- A-0054, Témoignage de Dave Rhéaume, 7 novembre 2013, N.S., Vol. 4, p. 9.
119. Aussi, 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 :
- A-0054, Témoignage de Martin Imbleau, 6 novembre 2013, N.S., Vol. 3, pp. 125 et 200-201.
120. 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;
121. Cette condition s'explique par le fait que GM GNL desservira ses clients sur une base ferme. Dans la mesure où, contractuellement, elle s'engage à assumer tous les coûts associés à l'agrandissement quels que soient les volumes vendus, c'est-à-dire qu'elle assume tous les risques, elle doit en contrepartie avoir l'assurance que l'actif sera en tout temps disponible pour répondre à ses besoins;

-
122. Au niveau économique, l'agrandissement permet de maximiser l'utilisation des actifs réglementés et d'en diminuer les coûts qui sont supportés par la daQ. En effet, les coûts d'utilisation de l'usine LSR diminuent pour la clientèle de l'activité réglementée ainsi que les coûts de distribution;
123. Enfin, à plus long terme, le développement de la filière du GNL dans les industries constitue du pré-développement de réseaux de distribution dans des régions qui ne sont pas desservies par Gaz Métro;
- A-0054, Témoignage de Martin Imbleau, 6 novembre 2013, N.S., Vol. 3, pp. 113 et 117.
124. 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 est assujéti à la juridiction de la Régie puisqu'un actif ne peut être réglementé de façon intermittente :
- D-2011-108 :
- « [17] La Régie est d'avis qu'une conduite de raccordement ne peut être réglementée de manière intermittente. Cette situation serait juridiquement intenable.
- [...]
- [20] Dans ce contexte et considérant que la Régie est un organisme de régulation économique à caractère multifonctionnel, autonome et indépendant ce qui milite en faveur de lui donner à sa compétence toute l'étendue voulue afin qu'elle puisse exercer son rôle de régulation à l'égard des activités et des actifs réglementés de Gaz Métro, la Régie est d'avis que dans la mesure où les actifs nécessaires au service de réception sont utilisés en tout ou en partie pour transporter du gaz naturel destiné à être livré par canalisation aux consommateurs situés dans le territoire exclusif de Gaz Métro, elle a juridiction pour fixer un tarif à l'égard de cette activité. »
- (nos soulignés)
125. Le critère de la nécessité soulevé par la Régie devrait être considéré avec précaution. À notre avis, un actif « nécessaire » est nécessairement « utile ». L'inverse n'est toutefois pas vrai. Prenons l'exemple des bureaux d'affaires de Gaz Métro. Ils sont certes utiles mais certainement pas nécessaires à l'exploitation d'un réseau de distribution. Gaz Métro aurait pu, par exemple, décider de louer ses bureaux d'affaires plutôt que d'en être propriétaire et de les inclure dans sa base de tarification;
126. D'ailleurs, l'article 49, par 2^o, LRE ordonne à la Régie d'établir la base de tarification en fonction des actifs qui sont utiles, et non pas nécessaires, pour l'exploitation du réseau de distribution;

-
127. Comme mentionné auparavant, Gaz Métro croit que l'assujettissement de l'agrandissement à la juridiction de la Régie est cohérent avec ses 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 canalisations souterraines de distribution qui tomberaient alors clairement sous la juridiction de la Régie;
128. 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* :
- Rentabilité infinie puisque aucun coût à la charge de la daQ;
 - Impact à la baisse sur les tarifs;
 - Impact à la hausse sur la qualité de prestation du service de distribution de gaz naturel.
129. Ceci dit, pour Gaz Métro et sa clientèle, l'important n'est pas tant de savoir si l'agrandissement se fera sous l'égide de la Régie ou non mais bien de connaître 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 :
- A-0054, Témoignage de Martin Imbleau, 6 novembre 2013, N.S., Vol. 3, pp. 210 et 223.
130. Par ailleurs, Gaz Métro souhaite revenir sur l'aspect des volumes d'entreposage qui sont réservés dans les réservoirs de l'usine LSR. La possibilité que la limite de $10 \cdot 10^6 \text{ m}^3$ soit revue à la baisse a été évoquée. De l'avis de Gaz Métro, il n'y a aucune 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 garantie par l'outil de maintien de la fiabilité contracté pour compenser la perte par la daQ des $10 \cdot 10^6 \text{ m}^3$ réservés pour l'activité non réglementée;
131. Gaz Métro rappelle qu'une baisse de cette limite signifierait à toutes fins pratiques la mort du projet;

132. Or, dans la mesure où ce projet procure des avantages à la daQ et ce, à aucun coût, 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 que financiers ci-dessus mentionnés :
- A-0054, Témoignage de Martin Imbleau, 6 novembre 2013, N.S., Vol. 3, pp. 203-204.
133. En terminant, Gaz Métro réitère qu'elle est astreinte à un échéancier très serré. Elle devra au plus tard au début février 2014 décider si elle va de l'avant avec le projet ou pas. Une décision de la Régie au début janvier 2014 sur la méthode de partage des coûts est donc nécessaire pour permettre à Gaz Métro de disposer de cet élément parmi d'autres afin de prendre une décision au plus tard début février 2014, notamment en raison du fait que les prix fournis dans le cadre de l'appel de soumissions demeurent valide jusqu'au début février :
- A-0054, Témoignage de Martin Imbleau, 6 novembre 2013, N.S., Vol. 3, pp. 174-175.

VII. CONCEPTION ET OPÉRATION DU RÉSEAU DE DISTRIBUTION

134. Dans sa décision D-2012-158 relative au plan d'approvisionnement 2013, la Régie demandait à Gaz Métro de lui soumettre un suivi annuel relativement à la saturation du réseau dans certaines régions dans le cadre des rapports annuels, et ce, « *tant que la situation de saturation du réseau demeurera critique dans au moins une région desservie par le réseau* » (par. 118);
135. D'autre part, dans cette même décision, 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 2014, « *un document faisant état des critères qu'elle applique à la conception et à l'opération de son réseau de distribution* » (par. 110);

a) Critères de conception et d'opération du réseau de distribution

136. Gaz Métro a présenté 23 critères de conception et d'opération du réseau (distribution et transmission) :
- Pièce B-0082, Gaz Métro-2, Document 14, p. 8 et suivantes.

137. Parmi ses critères, Gaz Métro prend en considération les coûts de chaque projet :

- La notion de coûts est considérée dans la sélection de l'infrastructure « appropriée » (critère de conception) pour répondre aux besoins de la clientèle;
 - Gaz Métro ne choisira donc pas toujours la solution la moins chère si les besoins de la clientèle le requiert;
 - A-0054, NS, vol. 3, 6 novembre 2013, Contre-interrogatoire de Dave Rhéaume, p. 48 et suivantes;

b) Taux de saturation – hiver 2012-2013

138. Tel qu'indiqué précédemment, dans sa décision D-2012-158, la Régie demandait à Gaz Métro de présenter, dans le cadre des rapports annuels, un rapport relatif au niveau de saturation du réseau;

139. Gaz Métro a saisi l'occasion que lui procurait le suivi relatif aux critères de conception et d'opération du réseau pour présenter, dès le présent dossier, les niveaux de saturation du réseau dans certaines régions;

140. En Estrie et au Saguenay, les taux de saturation pour l'hiver 2012-2013 étaient respectivement de 112,5 % et 108,2 % (avant interruptions);

- Prenant en compte les pressions minimales offertes par l'intermédiaire des ententes *Best Effort* avec TCPL, ces taux de saturation pouvaient être ramenés à 89,8% en Estrie et à 97,2 % au Saguenay;
 - Un raffinement des analyses ont permis à Gaz Métro de cibler plus précisément le taux de saturation de deux tronçons en Estrie qui affichaient, à l'hiver 2012-2013, les taux de saturation suivants (avant interruption) :
 - Le taux de saturation du tronçon Sabrevois/Courval était de 95,5% (72,3% avec *Best Effort*) ;
 - Le taux de saturation du tronçon Waterloo/Windsor était de 143,3% (127% avec *Best Effort*).
- Pièce, B-0082, Gaz Métro-2, Document 14, p. 26.

c) *Mesures pour l'hiver 2013-2014*

141. « Alors à ce moment-là, pour nous, le tronçon Waterloo/Windsor représentait un enjeu au niveau de la capacité des réseaux puisqu'on est en haut de cent pour cent (100 %), c'est pour ça que Gaz Métro a mis en place des mesures pour permettre d'assurer la fiabilité de l'approvisionnement pour l'hiver prochain qui s'en vient, deux mille treize/deux mille quatorze (2013-2014).
- A-0054, témoignage de Simon Garneau, 6 novembre 2013, N.S., Vol. 3, p. 23.
142. Six mesures temporaires et à court terme :
- Solutions opérationnelles et physiques : pression abaissée en aval du réseau de transmission en Estrie et changement d'équipement de régulation au Saguenay;
 - *Best Effort* (pression minimale au poste de livraison) consentis par TCPL pour 3 ans, renouvelables : 4550 kPa à Waterloo (réseau Estrie) et 4650 kPa à St-Maurice (réseau Saguenay) :
 - La pression minimale des *Best Effort* n'est pas garantie mais permet néanmoins de limiter les risques à un niveau acceptable à court terme ;
 - A-0054, témoignage de Dave Rhéaume, 6 novembre 2013, N.S., Vol. 3, pp. 72 et 73 ;
 - A-0054, témoignage de Dave Rhéaume, 6 novembre 2013, N.S., Vol. 3, pp. 96 et 97.
 - Instrumentation de 12 clients interruptibles majeurs afin de permettre une lecture en temps réel du débit des clients;
 - Interruptions pour raisons de transmission : possibilité d'interrompre à des températures supérieures que celles considérées pour les interruptions justifiées pour des raisons de transport;
 - Mesure exceptionnelle pour 2013-2014 : un client interruptible majeur qui se verrait interrompre davantage en raison des interruptions pour raisons de transmission a demandé un accommodement à Gaz Métro ;
 - Ce client pourrait continuer de consommer si :
 - la capacité demandée réelle sur le réseau est inférieure à la capacité disponible,
 - le client démontre sa capacité de s'interrompre à très court terme;

-
- Procédure d'attribution du gaz d'appoint contre les interruptions (GAI) et du gaz d'appoint concurrence (GAC) :
 - Analyse permettant de déterminer les températures nécessitant une interruption pour raisons de transmission,
 - Prise en considération du niveau de saturation du réseau dans la région où est formulée la demande de GAI ou GAC,
 - GAI accordé seulement si le taux de saturation maximal du réseau est respecté (100% après interruption),
 - GAC accordé seulement si le taux de saturation maximal du réseau est respecté (100% après interruption) et respect du nombre de jours d'interruption prévu aux *Conditions de service et Tarif* pour l'ensemble de la clientèle interruptible;
 - Gaz Métro soumet que l'utilisation de la pression minimale contractuelle de TCPL (plutôt que *Best Effort*) pour déterminer le taux de saturation à respecter pour les fins de l'octroi de GAI réduirait les revenus de distribution;
 - B-0233, Gaz Métro-2, Document 26, réponses à la demande de renseignements no. 8 de la Régie, question 3.2;
 - A-0054, témoignage de Dave Rhéaume, 6 novembre 2013, N.S., vol. 3, pp. 99 et 100.
 - Augmentation du nombre de jours d'interruption permis aux *Conditions de service et Tarif* (pour approbation par la Régie)
143. Avec ces mesures temporaires, les taux de saturation anticipés pour l'hiver 2013-2014 (après interruption) sont les suivants :
- Estrie (total) : 82,2%
 - Estrie Sabrevois/Courval : 84,2%
 - Estrie Waterloo/Windsor : 81,2%
 - Saguenay : 89,4%
- Pièce B-0082, Gaz Métro-2, Document 14, p. 30.

d) Mesures permanentes dans une perspective de long terme

144. Dans les prochains mois, Gaz Métro proposera des mesures permanentes afin de résoudre les enjeux de capacité du réseau ;

➤ Pièce B-0082, Gaz Métro-2, Document 14, p. 40.

LE TOUT, RESPECTUEUSEMENT SOUMIS.

Montréal, le 12 novembre 2013

(s) Vincent Regnault

M^e Vincent Regnault
M^e Hugo Sigouin-Plasse
Procureurs de la demanderesse
1717, rue du Havre
Montréal (Québec) H2K 2X3
téléphone : (514)-598-3102
télécopieur : (514)-598-3839
adresse courriel pour ce dossier : dossiers.reglementaires@gazmetro.com