

C A N A D A

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

N° : R-3837-2013

**SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ
MÉTRO (SCGM)**

Requérante

c.

**L'ASSOCIATION DES
CONSOMMATEURS INDUSTRIEL DE
GAZ (ACIG)**

Intervenante

**PREUVE DE L'ACIG SUR LES ENJEUX RELATIFS AU PLAN
D'APPROVISIONNEMENT - PHASE 2 DU DOSSIER**

**L'INTERVENANTE, L'ASSOCIATION DES CONSOMMATEURS INDUSTRIELS DE
GAZ (CI-APRÈS «ACIG»), SOUMET RESPECTUEUSEMENT CE QUI SUIT :**

1. La preuve de l'ACIG relative à la phase 2 traitera des quatre éléments suivant :
 - a. Le Plan d'approvisionnement
 - b. Les options d'achat de gaz naturel en remplacement de la capacité d'entrepôt non renouvelée au 1er avril 2013
 - c. Le Projet de déplacement de la structure d'approvisionnement vers Dawn
 - d. L'ajout à la preuve de la pièce B-0082 déposée le 4 octobre 2013 traitant des Critères appliqués à la conception et à l'opération du réseau de distribution.

A - Plan d'approvisionnement

Pièces B-0016, B-0054 et B-0055 -

2. La stratégie du plan d'approvisionnement déposée par Gaz Métro en juin 2013 traite de deux périodes bien distinctes : l'avant 1^{er} novembre 2015 et l'après 1^{er} novembre 2015. À première vue, il semble que Gaz Métro ait agi avec prudence pour sécuriser la capacité ferme de transport pour l'horizon 2014 et 2015.
3. Toutefois, tel qu'expliqué dans la preuve¹, la situation est bien différente pour l'horizon 2016. Gaz Métro y décrit les événements qui accentuent la non-disponibilité de capacités de transport vers son territoire dans l'avenir, soit:
 - la décision RH-003-2011 de l'Office national de l'énergie (l'ONÉ), statuant que TransCanada n'avait pas l'obligation de desservir les clients, n'étant pas un distributeur de gaz;
 - la suspension du projet « *Eastern Mainline Expansion* » en dépit des « *Precedent agreements* » ayant été signés avec TransCanada et Union Gas en 2012; et
 - le Projet Oléoduc Énergie Est de TransCanada, qui consiste, entre autres, à convertir un pipeline de transport de gaz naturel en pipeline de transport de pétrole vers l'est.
4. En fonction de ces événements, Gaz Métro indiquait ne pas avoir toutes les réponses pour lui permettre de statuer sur sa planification d'approvisionnement pour les années 2016 et suivantes.
5. Néanmoins, l'Annexe 6 de cette même preuve indique à la ligne 39 : FTSH (Parkway-EDA) une capacité de $8\,432\,10^3\text{m}^3/\text{jour}$ pour 2016, comparativement à une capacité de $1\,715\,10^3\text{m}^3/\text{jour}$ pour 2014 et 2015. L'écart entre les deux correspond à la capacité accordée en vertu des « *Precedent agreements* » alors que la preuve indique que ces ententes étaient suspendues et qu'au moment d'écrire sa preuve, Gaz Métro ne pouvait statuer sur sa planification d'approvisionnement pour les années 2016 et suivantes.
6. Il va de soi que ces événements étaient suffisants pour susciter l'inquiétude quant à l'accès au marché à compter du 1^{er} novembre 2015.

1 Gaz Métro-2, Document 1, Pièce B-0016, pages 69 et 70

Proposition tarifaire de TransCanada

7. À peine dix jours après le dépôt de la preuve de Gaz Métro à la Régie, TransCanada dépose une nouvelle proposition tarifaire (Proposition tarifaire de TransCanada) à la suite d'une décision de l'ONÉ rejetant la demande de révision par TransCanada de la décision RH-003-2011. L'ONÉ invitait TransCanada à soumettre une nouvelle requête visant à modifier son Tarif. L'audience relative à ce dossier s'est tenue en septembre 2013 et une décision est attendue vers la fin du mois d'octobre (Dossier RH-001-2013).
8. Les modifications proposées par TransCanada ont eu l'effet d'une tornade dans le marché, créant encore plus d'incertitude quant à l'accès aux différents services.
9. Partageant les mêmes préoccupations relativement à la Proposition tarifaire de TransCanada que les distributeurs de l'est (*Market Area Shippers* ou MAS), l'ACIG s'est jointe au regroupement MAS pour intervenir devant l'ONÉ dans le cadre du dossier RH-001-2013.
10. L'ACIG n'a pas l'intention de relater tout le débat qui a eu lieu devant l'ONÉ mais estime qu'il est essentiel d'en mentionner quelques éléments, puisque la décision attendue au dossier RH-001-2013 aura un impact direct sur le plan d'approvisionnement de Gaz Métro et sur les conditions d'accès au marché pour les détenteurs de contrats, et ce, dès l'hiver 2013-2014.
11. En effet, en vertu des conditions du service ferme de transport (FT), les détenteurs de contrats ont la possibilité de détourner les livraisons de gaz naturel à des points autres que ceux indiqués au contrat. Ces diversions permettent, via le marché secondaire, de se départir de capacité lorsqu'elle n'est pas requise, ou à l'inverse, d'accéder à une capacité de transport additionnelle selon les besoins. Divers scénarios ont été abordés lors de l'audience devant l'ONÉ. L'ACIG estime prudent de ne pas spéculer et d'attendre la décision RH-001-2013 avant d'évaluer ses impacts possibles sur le plan d'approvisionnement de Gaz Métro.

L'Entente entre les distributeurs et TransCanada (B-0049)

12. Le 16 septembre 2013, Gaz Métro déposait un document d'entente de règlement entre les distributeurs et TransCanada (B-0049) puis déposait, le 19 septembre, une preuve amendée.
13. L'entente intervenue a eu pour effet de terminer toutes les démarches réglementaires et légales visant à assurer l'accès aux capacités de transport dès le 1^{er} novembre 2015.

14. L'ACIG reconnaît les efforts des 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 de s'approvisionner à Dawn dès 2015.
15. Cela dit, l'ACIG est toujours préoccupée par certains impacts que cette entente aura sur la compétitivité de ses membres.
16. Afin d'illustrer l'impact de cette entente sur les tarifs, l'ACIG a comparé les tarifs de transport en vigueur depuis le 1^{er} juillet 2013 (les « *Compliance Tolls* » découlant de la décision RH-003-2011) avec ceux anticipés au 1^{er} janvier 2015, sur la base des données estimatives fournies lors de l'audience d'information sur l'entente tenue en date du 26 septembre, soit :
- 53% de prime pour tous les tarifs de courtes distances (Triangle)
 - 18% de prime pour tous les tarifs de longues distances (Triangle)
 - 11% de prime pour tous les tarifs des Prairies et du NOL
17. **Comparaison des tarifs actuels (RH-003-2011) et ceux découlant de l'entente²**

Segment	Tarif actuel \$/GJ	Tarif estimé \$/GJ	augmentation	augmentation \$/GJ
Empress - Dawn	1,4218	1,6777	18%	0,2559
Empress - GMIT EDA	1,7294	2,0407	18%	0,3113
Empress - GMIT NDA	1,3441	1,4920	11%	0,1479
Dawn - GMIT EDA	0,5279	0,8077	53%	0,2798
Dawn - GMIT NDA	0,4575	0,7000	53%	0,2425

- 18.
19. Ces augmentations sont substantielles et ne peuvent être prises à la légère. La compétitivité des membres de l'ACIG pourrait être compromise.

² Selon les données estimées, présentées par Gaz Métro lors de l'audience d'information du 26 septembre 2013.

20. Il nous est encore difficile d'évaluer avec précision les augmentations de coûts qui seraient ainsi transférées aux usagers puisqu'il y a encore beaucoup d'incertitudes dans les réponses de Gaz Métro. Le document de présentation indiquait, notamment, la mise en garde suivante :

« Étant donné que l'entente détaillée ainsi que les modèles et scénarios sous-jacents à l'entente des principes sont actuellement en cours d'élaboration et de révision, les chiffres fournis dans cette présentation ne représentent que la meilleure estimation des résultats attendus en date de la présente; »³
(nos soulignements)

21. Par ailleurs, en référence à l'engagement de maintenir des approvisionnement à Empress, et ce, à hauteur de 13 % , à la lumière du contre-interrogatoire, l'ACIG comprend qu'il reste également des clarifications à recevoir.

« (131)... Pour Gaz Métro, ça peut vouloir dire quelque chose, mais l'esprit de l'entente, (...)

*Par la suite, si on s'aperçoit que l'esprit n'est pas bien reflété dans les mots qui sont utilisés ici, on se donne encore la latitude de s'entendre ensemble (...)
(...)*

(132)... Croyez-moi, croyez-moi, si ce n'était pas prématuré, vous auriez eu la réponse très, très rapidement. »⁴

22. Ces augmentations n'ont rien de comparable avec les tarifs approuvés par l'ONÉ pour une période de cinq ans, dans sa décision RH-003-2011. L'ACIG compte sur l'analyse de l'entente détaillée ainsi que sur les modèles et scénarios sous-jacents à l'entente de principe afin de valider sa compréhension fine de l'entente.

3 Pièce B-0077 - Présentation Powerpoint, page 2 (Adobe)

4 Pièce A-0018 NS 2013-09-26 pages 106 et suivantes (Q/R 131-132)

Avantages pour les clients

23. En conclusion de la dernière page de la pièce B-0077, Gaz Métro indique qu'en contrepartie (des engagements de l'entente), Gaz Métro obtient pour le bénéfice de ses clients de nombreux avantages, dont :

« [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. » (nos soulignements)

24. L'ACIG reconnaît que le portrait de la situation est bien différent de celui de l'an dernier, alors que la Régie approuvait la migration de l'ensemble des clients en achat direct de Empress vers Dawn.
25. Devant l'engagement de Gaz Métro de maintenir 13 % de son approvisionnement à Empress, pour une période de six ans, l'ACIG croit qu'il serait approprié pour Gaz Métro de reconsidérer offrir l'option aux clients en achat direct de livrer soit à Empress ou à Dawn. Cette demande serait compatible avec l'avantage obtenu et indiqué ci-dessus, pour le bénéfice de ses clients. Évidemment, dans ce cas, il faudrait aussi trouver des modalités permettant de respecter le principe du partage des bénéfices du portefeuille de transport entre tous les clients de transport énoncé à la décision D-2012-175 (voir la section C qui suit). On pourrait penser à une forme d'encan ou d'appel d'intérêt (*open season* ou autrement) assorti de modalités visant à éviter que les clients en gaz de réseau ne soient pas désavantagés.
26. Naturellement, tant que l'entente n'aura pas été finalisée et quantifiée dans tous les détails, notamment quant à ses impacts précis sur les tarifs, il est difficile de déterminer, avec assurance, la valeur de l'engagement et ses impacts pour les membres de l'ACIG.

B- Les options d'achat de gaz naturel en remplacement de la capacité d'entreposage non renouvelée au 1er avril 2013

Pièces B-0024 et B-0063

Introduction (Demande de la Régie et Réponse/Proposition de Gaz Métro)

27. Dans sa Décision D-2013-035, la Régie a approuvé la proposition de Gaz Métro de ne pas renouveler la tranche d'espace d'entreposage venant à échéance le 31 mars 2013 et de conclure une entente DV pour une durée de six ans, laissant à Gaz Métro la même capacité d'injection et de retrait qu'elle détenait.

28. La Régie indiquait que cette proposition constituait une solution économique par rapport à l'acquisition conjuguée d'espace d'entreposage et de capacité de retrait et d'injection.
29. Dans cette même décision, la Régie ordonnait au distributeur de déposer un rapport permettant de comparer et déterminer les caractéristiques des ententes à être mises en place pour remplacer la tranche d'entreposage non renouvelée. La Régie demandait notamment :
 - identifier les diverses options de remplacement de la tranche d'entreposage de 116,1 106m³ non renouvelée;
 - évaluer le gain potentiel espéré associé à ces options ainsi que les risques, à savoir la variabilité des résultats, en regard du coût de chaque option.
30. Dans sa preuve, Gaz Métro indique qu'il n'y a pas vraiment d'option de remplacement à la réduction des capacités d'entreposage, il s'agit plutôt de définir une stratégie d'achat du gaz naturel.
31. Gaz Métro a également fait l'analyse du gain potentiel associé aux achats sur des bases uniforme et variable.
32. Enfin, Gaz Métro conclut qu'il est difficile de tirer des conclusions quant au scénario à privilégier, ne pouvant prévoir le type d'hiver qui se présentera ni les prix spot qui prévaudront à AECO et à Dawn, et encore moins l'effet combiné de ces facteurs.
33. Gaz Métro indique également que sa stratégie de ne concrétiser d'avance qu'une partie des achats sur la période du 1^{er} décembre au 31 mars, sur une base annuelle, et de conserver une quantité comme marge de manœuvre pour faire face à un hiver chaud ou une baisse de la demande, constitue une approche valable et prudente.

Position de l'ACIG

34. Dans un premier temps, l'ACIG s'est concentrée sur la stratégie proposée par Gaz Métro d'acheter à l'avance une partie de son approvisionnement d'hiver et de concrétiser une autre partie, selon les besoins, en réponse à un hiver plus froid. L'ACIG considère que cette approche permet de rencontrer la demande sans devoir laisser un surplus d'approvisionnement en entreposage en raison d'un hiver plus chaud.

-
35. Le marché à Dawn est suffisamment liquide pour fournir l'approvisionnement lorsque requis. Ainsi, l'ACIG considère que l'approche de Gaz Métro est effectivement valable et prudente.
36. Toutefois, dans un deuxième temps, l'ACIG s'est penchée sur la question de la disponibilité du transport. À priori, l'ACIG n'était pas préoccupée par cette question, puisque l'annexe 6 du plan d'approvisionnement (pièces B-0016 et B-055) montre que le niveau d'approvisionnement rencontre celui de la demande, et ce, avec une prévision des interruptions inférieure à celle du dossier précédent (R-3809-2012, pièce B-0011).
37. L'ACIG comprend que le gaz acheté, sur une base uniforme ou sur une base spot, remplacera le gaz qui autrement aurait été retiré de l'entreposage. Ce gaz sera acheminé au Québec en utilisant les mêmes contrats M-12 de Union Gas et STS de TransCanada tout comme si le gaz provenait de l'entreposage. L'ACIG en arrive à cette conclusion puisque la capacité sous contrat M-12 et STS pour l'année 2012-2013 est la même que pour 2011-2012 et 2013-2014.
38. Enfin, l'ACIG appuie la stratégie d'approvisionnement proposée par gaz Métro pour remplacer la capacité d'entreposage non renouvelée sur la base de ce qui suit :
- L'approvisionnement d'hiver est essentiellement sécurisé pour la période de décembre à mars, avec une certaine flexibilité d'achat additionnel si l'hiver est plus froid. La formule d'un approvisionnement dont les prix sont liés aux indices mensuel (pour la base) et spot (pour les achats ponctuels), permet d'assurer que les approvisionnements refléteront les prix de marché et seront donc compétitifs.
 - Le plan d'approvisionnement montre qu'il y a suffisamment de transport pour rencontrer la demande continue en journée de pointe.
 - Les préoccupations de l'ACIG relativement à l'approvisionnement pour l'hiver 2015-2016 sont moindres. En présumant que la capacité additionnelle requise sera construite, tel que prévu dans l'entente entre TransCanada et les distributeurs (*Settlement Term Sheet*, Pièce B-0049), Gaz Métro devrait alors être en mesure de rencontrer la demande en service continu.
39. Par ailleurs, en raison de la migration de quantités importantes d'approvisionnement vers Dawn, ainsi qu'en raison des modifications qui pourraient résulter de la décision à venir de l'ONÉ dans le dossier RH-001-2013, l'ACIG recommande une surveillance accrue du comportement des marchés, particulièrement celui à Dawn. De plus, un examen détaillé lors du rapport annuel de fin d'année serait opportun afin de permettre des ajustements dans la stratégie future.

C - Projet de déplacement de la structure d'approvisionnement vers Dawn

Pièces B-0022 et B-0061

40. La pièce Gaz Métro-2, Document-4 (B-0022 et B-0061) présente plusieurs modifications à la méthodologie permettant de déterminer les divers tarifs de Gaz Métro ainsi qu'aux *Conditions de services et Tarif* qui découlent du déplacement vers Dawn. Sous réserve de nos commentaires dans la section précédente sur la possibilité d'offrir deux points de livraison, l'ACIG appuie toujours ce déplacement, lequel vise non seulement une réduction des coûts de transport par rapport aux coûts historiques, mais aussi, pour Gaz Métro et ses clients, à se protéger des hausses tarifaires sur le *Mainline* découlant de son abandon progressif, notamment par les distributeurs du Nord-Est de l'Amérique du Nord.
41. Cela dit, à court et moyen termes, Gaz Métro devra conserver du FTLH dans son portefeuille de transport, que ce soit en raison de la congestion entre Dawn et la franchise de Gaz Métro (et de l'incertitude entourant le développement de nouvelle capacité à cet endroit), du fait que certains clients ont signé des ententes de fourniture dépassant la date choisie pour le déplacement à Dawn (1er novembre 2015) ou en raison de l'entente entre TransCanada et les distributeurs du MAS, intervenue le 11 septembre 2013 – laquelle prévoit un minimum de 13% de FTLH pour ces distributeurs jusqu'en 2020.
42. Dans ce contexte, se pose la question de la répartition des coûts et des bénéfices des différents éléments du portefeuille de transport. Dans sa décision D-2012-075, la Régie a affirmé le principe du partage de ces coûts et bénéfices entre tous les clients de Gaz Métro qui utilisent son transport – tant les clients approvisionnés en gaz de réseau que ceux en achat direct :

«[69] La Régie considère que l'argument de Gaz Métro, à savoir que tout bénéfice découlant d'outils de transport détenus par Gaz Métro devrait être partagé entre tous les clients utilisant le service de transport de Gaz Métro, est déterminant. Agir autrement risquerait d'entraîner un problème d'équité entre les clients en gaz de réseau et ceux en achat direct.

(...)

«[80] La Régie considère que l'approche de Gaz Métro permet de faire, à chaque année, le partage des coûts et bénéfices découlant du portefeuille d'outils de transport entre tous les clients du service de transport.

[81] Cette approche respecte également le principe énoncé au paragraphe 69 de la présente décision, à savoir que tout coût/bénéfice découlant d'outils de transport détenus par Gaz Métro doit être partagé entre tous les clients utilisant son service de transport.

[82] La Régie considère que cette approche a déjà été éprouvée puisque c'est le principe sous-jacent de la méthode de fonctionnalisation qui est appliquée actuellement. De plus, la Régie juge que cette approche est beaucoup plus simple d'application et plus équitable pour l'ensemble des clients utilisant le service de transport du distributeur. Cependant, la Régie juge qu'une telle approche requiert du distributeur qu'il adopte une gestion dynamique de son portefeuille d'approvisionnement et saisisse les opportunités qui se présentent à lui afin d'en faire bénéficier l'ensemble de la clientèle utilisant le service de transport du distributeur.

[83] Pour ces motifs, la Régie retient l'interprétation de Gaz Métro quant au partage des coûts et bénéfices de son portefeuille d'approvisionnement.

[84] Par ailleurs, la Régie prend acte de l'engagement de Gaz Métro à présenter, au dossier tarifaire 2014, une nouvelle méthode de fonctionnalisation des achats à être mise en vigueur à partir du 1er novembre 2015. La Régie demande que cette nouvelle méthode repose sur le principe énoncé dans la présente section relativement au mode de partage des coûts et bénéfices du portefeuille d'approvisionnement de Gaz Métro.

[85] Enfin, d'ici le 1er novembre 2015, la Régie maintient la méthode de fonctionnalisation actuelle. »

43. Selon l'ACIG, le principe du partage des bénéfices et des coûts du portefeuille de transport découle, notamment, de son caractère hétérogène. Si ce portefeuille se limitait à un seul type de transport (par exemple, FTSH Dawn-Gaz Métro EDA) et certains outils fonctionnalisés à l'équilibrage, la question ne se poserait pas : les clients en achat direct et ceux en gaz de réseau auraient accès au même marché et paieraient le coût du transport qu'ils utilisent.
44. À l'inverse, et sous réserve du recours à un mécanisme permettant d'attribuer les droits de transport entre les clients de manière équitable (encan, etc.) mentionné à la section précédente, dans la mesure où un portefeuille est

composé de divers contrats de transport offrant un accès limité à différents marchés n'affichant pas le même prix de fourniture, il serait inéquitable d'attribuer les meilleurs droits (i.e. ceux permettant de s'approvisionner au plus bas prix) à une classe particulière de clients sans en partager les bénéfices avec les autres clients, surtout quand les coûts du transport sont déjà partagés entre tous à travers un tarif de transport uniforme et considérant que les clients ne choisissent pas leur point de livraison.

45. Ainsi, lorsqu'on traite du « partage des bénéfices » du portefeuille de transport, on fait surtout référence à la faculté de pouvoir s'approvisionner, et ce, à un endroit plutôt qu'un autre en fonction des conditions qui y sont offertes; d'où le fait d'appeler « valeur du transport » la différence entre le prix de fourniture en deux points différents.

Section 3 : Fonctionnalisation des coûts de fourniture à Empress

46. Tournons-nous maintenant vers la section 3 de Gaz Métro-2, Document-4 (B-0061). Gaz Métro y propose une formule en deux temps pour la fonctionnalisation des coûts de fourniture : à la cause tarifaire et au rapport annuel. À ce deuxième temps, Gaz Métro propose essentiellement d'appliquer *le prix moyen désaisonnalisé des achats de fourniture à Dawn sur les quantités d'achats concrétisées à Empress*. Ce prix serait le quotient entre (i) les coûts totaux d'achats à Dawn selon les « prix réels [à ce point] » moins les coûts fonctionnalisés à l'équilibrage et (ii) le volume des achats à Dawn. Gaz Métro indique que les « prix réels [aux différents points d'achats] » seraient « fonction des indices identifiés mensuellement » (voir page 23).
47. L'ACIG comprend, de cette formule, que le montant qui sera fonctionnalisé au transport découle directement de l'écart entre l'indice de prix à Dawn et celui à Empress appliqué à des livraisons uniformes, et non du coût réellement encouru par Gaz Métro pour la fourniture du gaz de réseau (qui peut lui aussi être fonction de cet indice sans le refléter entièrement). Autrement dit, si Gaz Métro paie sa fourniture à Empress, pour un mois donné, plus cher que l'indice prévalant pendant ce mois à Empress, cette « prime » ne serait pas fonctionnalisée, mais serait plutôt absorbée par le service de fourniture.
48. Dans la mesure où l'indice choisi est représentatif des bénéfices de la faculté de pouvoir s'approvisionner à Empress plutôt qu'à Dawn (ou vice-versa, si l'écart de prix devait un jour s'inverser) cette proposition semble conforme aux principes susmentionnés en supposant que Dawn soit le seul point de livraison pour les clients en achat direct. Cela dit, si la compréhension de l'ACIG s'avérait inexacte, il y aurait lieu de revoir cette formule.

49. En effet, bien que l'ACIG soit d'accord avec le partage des coûts et bénéfices du portefeuille de transport, elle cherche aussi à s'assurer que ce qui ne découle pas strictement du lieu de fourniture (Dawn, Empress, etc.), mais plutôt des autres caractéristiques des contrats de fourniture conclus, ne vienne pas affecter les clients en achat direct. En effet, ces derniers ont choisi de contracter directement leur propre fourniture : c'est l'essence même du service offert aux clients en achat direct. Il serait inéquitable d'ajuster les coûts de transport, par la fonctionnalisation, pour y inclure des impacts découlant de conditions négociées pour la fourniture une fois qu'on a déjà tenu compte du lieu.
50. Par ailleurs, si d'autres points qu'Empress et Dawn (e.g. Iroquois, Kirkwall, etc.) devenaient accessibles et qu'ils permettaient de s'approvisionner à moindre coût, la formule susmentionnée devrait aussi y trouver application, sous les mêmes réserves.
51. Dans un autre ordre d'idées, l'ACIG note que la Régie, par la question 18.1 de sa deuxième DDR, identifie une méthode de fonctionnalisation à l'équilibrage des coûts de fourniture différente de celle de Gaz Métro. L'ACIG s'en remet à la Régie sur cette question.

Section 5 : Frais de livraison à Empress (prime de transition)

52. En introduction à la section 5 de sa preuve, Gaz Métro rappelle la décision D-2012-175 de la Régie :

« [100] Afin de maintenir l'équité envers l'ensemble 1 des clients, la Régie ordonne à Gaz Métro d'appliquer une prime de transition aux clients qui continueront de livrer à Empress après le 1er novembre 2015 parce que leur contrat de gaz naturel n'est pas encore venu à échéance. Dans les autres cas, la Régie ordonne au distributeur de ne plus offrir aux clients le service de transport FTLH après le 1er novembre 2015.

[...]

[102] Dans le but de communiquer le plus rapidement possible à la clientèle éventuellement touchée par les règles encadrant le déplacement du point de livraison des clients en achat direct d'Empress à Dawn, la Régie demande à Gaz Métro de présenter, dans son prochain dossier tarifaire, les modalités précises de cette prime de transition et les modifications à

apporter au texte des Conditions de service et Tarif, tenant compte des orientations énoncées précédemment.»

53. Ici aussi, nous comprenons que l'objectif est de partager les bénéfices découlant du lieu de fourniture entre tous les clients de transport de Gaz Métro. On semble y prendre pour acquis que les clients qui resteront à Empress au-delà du 31 octobre 2015, parce que leur contrat de fourniture ne sera pas échu, auront un avantage par rapport à ceux qui se déplaceront à Dawn, lequel correspondrait au différentiel de prix entre ces deux points, considérant que tous paient un tarif de transport uniforme. Dans la mesure où cet avantage est véritablement présent, il s'agirait essentiellement de la même problématique que celle discutée précédemment.
54. Cela dit, nous comprenons qu'il s'agit surtout ici de clients à prix fixe et que, en conséquence, le prix de leur contrat ne fluctue pas, ou à tout le moins pas nécessairement de la même manière que l'indice de prix à Empress. Il pourrait en être de même des autres clients qui demeureront à Empress : on ne peut pas présumer que le contrat qu'ils ont négocié se base sur l'indice de prix à Empress.
55. Ainsi, il ne faudrait pas non plus pénaliser indûment ces clients si l'écart de prix Empress-Dawn se creusait, dans la mesure où ils n'en profiteraient pas nécessairement mais devraient une prime de transition encore plus importante. Il s'agit d'un risque qui n'était pas connu au moment où ces clients ont signé leurs contrats de fourniture et qui ne devrait pas être assumé par eux. Dans le cas des clients à prix fixe, on arriverait même à l'effet contraire de celui qui était recherché à l'origine par la conclusion d'un contrat à prix fixe, lequel visait justement à réduire le risque du coût d'approvisionnement.
56. À ce stade-ci, nous ne sommes donc pas convaincus du bien-fondé de cette mesure. À tout le moins, nous croyons qu'il faudrait imposer une limite maximale à cette prime, à savoir que la somme de cette prime et du tarif de transport ne devrait pas dépasser le tarif FTLH de TransCanada.

D - Critères appliqués à la conception et à l'opération du réseau de distribution

Pièce B-0022

57. En référence avec la pièce B-0082, déposée le 4 octobre dernier, l'ACIG soutient que cette pièce, faisant partie de la preuve, devrait faire l'objet du même processus réglementaire, soit de permettre des demandes de renseignements avant que les intervenants n'aient à se prononcer.

-
58. Ainsi, afin d'assurer l'équité procédurale, l'ACIG demande à la Régie de reporter l'analyse de cette pièce à la phase 3 du dossier. L'ACIG réserve tout de même son droit de se prononcer sur cette pièce à l'audience sur la phase 2 si la Régie décidait d'en traiter à ce moment.

Le tout respectueusement soumis.

CE 9 OCTOBRE 2013

Lucie Gervais et Olivier Charest
Analystes de l'ACIG