

C A N A D A

REGIE DE L'ÉNERGIE

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

NO. : R-3837-2013 phase 2

SOCIÉTÉ EN
COMMANDITE
GAZ MÉTRO (GM)
Demanderesse

Et

UNION DES
CONSOMMATEURS
(UC)
Intervenante

DEMANDE D'APPROBATION DU PLAN D'APPROVISIONNEMENT
ET DE
MODIFICATION DES CONDITIONS DE SERVICE ET TARIFS
DE SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ MÉTRO À COMPTER DU
1^{ER} OCTOBRE 2013

PLAN D'ARGUMENTATION
DE
L'UNION DES CONSOMMATEURS (UC)

Préambule

UC intervient dans le présent dossier à titre de représentante des droits et intérêts des clients résidentiels de Gaz Métro (GM, ou le Distributeur), lesquels font partie des clients des trois premiers paliers du tarif D1. Dans le cadre de ses interventions, UC accorde une attention particulière aux ménages à faibles revenus et à budget modeste.

UC a abordé les sujets dont elle a traité dans le cadre du présent dossier de telle sorte que la Régie puisse rendre une décision qui tienne compte de l'intérêt des clientèles dont UC défend les intérêts et que cette décision mène à l'établissement de tarifs justes et raisonnables dans le respect du cadre réglementaire.

Les positions et recommandations de UC sont clairement énoncées dans sa preuve, constituée du rapport de son analyste externe, M. Jean François Blain¹, et de son témoignage présenté en audience².

La présente argumentation n'a pas pour but de réitérer tous et chacun des éléments de la preuve de UC mais plutôt de souligner les principaux éléments de son intervention et de préciser certaines de ses conclusions et recommandations. Elle aborde également quelques autres éléments débattus en audience et/ou soumis par d'autres intervenants, ainsi que des questions soulevées par la Régie elle-même.

1. Introduction

Depuis le dépôt de la preuve du Distributeur jusqu'à la conclusion de l'audience, l'examen de la présente demande s'est déroulé dans un contexte d'incertitude en ce qui concerne les modalités, les coûts et la disponibilité des capacités de transport requises par le Distributeur à compter de la troisième année de son Plan d'approvisionnement couvrant la période 2014-2016. Les nombreuses demandes ré-amendées et les informations additionnelles soumises par GM entre le dépôt original de sa demande et jusqu'au terme de l'audience, de mêmes que les demandes d'engagements dont les réponses, dans quelques cas, sont encore attendues en témoignent. (dépôt de l'entente avec TCPL à une semaine de l'audience)

L'approvisionnement en gaz naturel des Distributeurs de l'est du Canada, Union Gaz, Enbridge et Gaz Métro est confronté, pour les prochaines années, à deux défis majeurs :

- 1) obtenir l'approbation par l'Office national de l'énergie de l'entente intervenues entre eux (les Distributeurs de l'Est) et Trans Canada Pipelines (TCPL) et
- 2) assurer sa mise en œuvre de telle sorte que le déplacement de leurs approvisionnements de Empress vers Dawn puisse s'effectuer selon les modalités convenues et dans les délais prévus, soit à compter de la fin 2015.

Advenant que l'approbation de l'Entente soit accordée par l'ONE au cours des prochains mois, les Distributeurs Union et Enbridge devront ensuite obtenir de la Commission de l'énergie de l'Ontario (OEB) les autorisations requises pour construire les actifs nécessaires à sa mise en œuvre.

Il en découle qu'un certain niveau d'incertitude quant à la provenance, la disponibilité et le prix des approvisionnements de Gaz Métro à compter de 2015-2016 persistera au moins pendant les prochains mois et, possiblement, jusqu'à ce que le déplacement des approvisionnements vers Dawn puisse se

¹ C-UC-0019;

² Notes sténographiques du 8 novembre 2013 ;

concrétiser.

Mentionnons par ailleurs que, dans le cadre de sa Politique économique rendue publique le 7 octobre 2013, le Gouvernement du Québec prévoit utiliser une partie des surplus d'électricité dont dispose Hydro-Québec pour attirer de nouveaux investissements ; à cette fin un volume d'énergie de 50 TWh sera offert à tarif réduit dès 2016 pour des projets industriels nécessitant une charge de 15 MW et plus. Cette offre, qui s'appliquera pour une période de 10 ans, pourrait avoir une incidence sur la capacité de Gaz Métro de développer son propre marché du secteur grande entreprise.

En conclusion, les outils de transport et la structure d'approvisionnement de GM seront significativement transformés au cours des 2 à 3 prochaines années et une relative incertitude persistera au cours de cette période. Notamment, les décisions de Gaz Métro en cette matière ne pourront être fixées de manière définitive qu'après l'obtention des autorisations requises pour que l'Entente puisse prendre effet.

C'est dans ce contexte très incertain que UC s'est penché sur la demande de GM.

La demande d'approbation du Plan d'approvisionnement est assujettie, entre autres, aux articles 72, 73, 114 de la loi et au règlement sur la teneur et la périodicité du plan d'approvisionnement et pour le projet d'extension de l'usine LSR au Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie.

2. Conception et opération du réseau

Saturation des capacités du Réseau

Le Distributeur indique qu'il «est à revoir ses façons de faire» GM 2 doc 14 page 24, «qu'il a raffiné ses analyses ce qui a permis d'établir un meilleur diagnostic sur le taux de saturation de certaines régions» et qu'il « prévoit réaliser cet automne une analyse des critères de conception et d'opération qui permettra la révision et, le cas échéant, l'ajout de critères ».

Au terme de l'hiver 2012-2013, Gaz Métro a constaté que certains tronçons/secteurs de son réseau avaient atteint un taux de saturation élevé. (GM 2 doc 14 page 26)

Lors de l'audience les témoins de GM précisent :

«Gaz Métro ... est à réviser ses façons de faire et ses critères qui pourront changer au besoin, et que l'exercice étant en cours n'est pas complété. Il le sera dans les prochains mois. Il fera partie du dossier de renforcement qui sera

proposé pour des mesures permanentes et à long terme, alors ce qu'on présente aujourd'hui, c'est des mesures temporaires à court terme pour la fiabilité du réseau, principalement ceux qui sont saturés»(NS 6 novembre vol 3 page 18).

Ces mesures temporaires sont décrites plus amplement dans la preuve :

- Aux pages 23 à 29 des NS 6 novembre 2013 vol 3, GM décrit les 6 mesures envisagées pour assurer la fiabilité des approvisionnements des secteurs/tronçons dont le taux de saturation est élevé ; ces mesures sont également décrites aux pages 29 à 35 de la preuve (GM-2 doc 14).

Il s'agit de solutions opérationnelles et physiques ;

- une entente de best effort avec TCPL
- l'instrumentation de 12 clients majeurs
- mise en place d'une procédure d'interruption pour des raisons de transmission
- une nouvelle procédure d'attribution du GAI et du GAC
- l'ajout de nombre de jours maximum d'interruption

Dans l'attente de mesures permanentes, Gaz Métro se dit apte à assurer, sur une base transitoire, la fiabilité des approvisionnements pour ses zones de distribution atteignant un niveau de saturation élevé.

Dans un premier temps, UC note que les mesures proposées ne visent que l'hiver 2013-2014 et sont des mesures temporaires. UC appuie les mesures proposées par GM sur une base temporaire, et soumet qu'il serait judicieux de rendre certaines d'entre elles permanentes et/ou d'en élargir l'application.

Notamment, UC estime qu'il serait judicieux d'étendre à un bassin plus large de clients majeurs l'instrumentation permettant de connaître les volumes horaires utilisés réellement par ces clients afin de s'assurer qu'ils respectent les modalités contractuelles de débit horaire, en particulier lors de périodes critiques pendant lesquelles des interruptions sont nécessaires. Ces contraintes ponctuelles seraient ainsi mieux balisées, ce qui améliorerait la capacité de GM de prendre les décisions les plus appropriées, tant sur une base ponctuelle qu'en ce qui concerne l'amélioration du réseau.

En effet, le respect du débit horaire maximum doit pouvoir être mesuré et vérifié en tout temps puisque son non-respect peut fragiliser l'approvisionnement de l'ensemble de la clientèle en certaines circonstances. En cas de non-respect du débit horaire maximum, UC est d'avis que l'imposition de pénalités dissuasives est requis. Une pénalité ne peut notamment être considéré suffisamment dissuasive si sa valeur est inférieure à l'avantage économique que procure un dépassement du débit horaire maximum. Or, de telles pénalités ne peuvent trouver application si les cas de dépassements du débit horaire maximum ne peuvent pas être identifiés.

UC soumet que la Régie devrait approuver les mesures proposées par GM pour l'hiver 2013-2014, ordonner un suivi et le dépôt le plus rapidement possible d'une proposition visant des mesures permanentes, et réserver en conséquence sa décision pour les années suivantes, jusqu'à ce que ces mesures permanentes aient été soumises pour assurer la fiabilité des approvisionnements à plus long terme.

UC recommande donc à la Régie de demander à Gaz Métro d'évaluer la pertinence d'étendre l'instrumentation à un plus grand nombre de clients majeurs, de définir des critères à cette fin ainsi que leurs modalités de mise en œuvre, et de soumettre à brève échéance une proposition à la Régie concernant cet enjeu important.

Ces mesures permanentes pourraient notamment requérir des modifications au texte des Conditions de service du Distributeur afin d'assurer le respect des modalités contractuelles de débit horaire maximal qui lient les clients auxquels elles s'appliquent.

UC soumet également que la mise en place d'une procédure d'interruption pour des raisons de transmission, la nouvelle procédure d'attribution du GAI et du GAC et la modification du nombre de jours maximum d'interruption, sont toutes des mesures positives qui, bien qu'elles ne soient utilisées que de manière exceptionnelles, doivent être à la disposition de GM pour assurer sa bonne gestion des situations extrême sur le réseau.

Maintien ou amélioration du réseau (taille des conduites)

UC est préoccupée par le fait qu'il est difficile de discerner, en certaines circonstances, une opération de maintien (réparation du réseau) d'une opération d'amélioration (augmentation des capacités du réseau).

En effet, lorsque GM doit effectuer un investissement impliquant l'augmentation du calibre des conduites sur une portion de son réseau, des exigences techniques liées à la desserte des clients sont généralement en cause.

Cependant, dans certains cas, le Distributeur peut, ou pourrait, tenir également compte de critères financiers liés à un développement de marché prévu ou espéré. Or, si une augmentation du calibre des conduites d'une portion du réseau est effectuée, entre autres, au motif d'une éventuelle augmentation des volumes à livrer, mais que cette croissance des volumes ne se concrétise pas ultérieurement, des coûts pourraient avoir été inutilement encourus, au détriment de l'ensemble de la clientèle.

UC recommande à la Régie de demander à GM de définir distinctement 1) les critères techniques sur la base desquels les décisions sont prises

relativement au maintien et à l'amélioration du réseau (différentiel de capacité), de même que, d'autre part, 2) les critères financiers sur la base desquels la justification d'un coût additionnel doit être démontrée, incluant, le cas échéant, le traitement des divers coûts alors encourus.

3. Investissements pour l'expansion de l'Usine LSR

GM demande à la Régie d'autoriser un investissement visant l'expansion de son usine LSR afin d'augmenter sa capacité de production de GNL.

L'expansion de l'usine profitera d'abord et avant tout à une filiale de Gaz Métro, GM-GNL, qui désire développer son marché de vente de GNL, une activité non-réglémentée en vertu de la Loi sur la Régie de l'énergie (LRÉ).

Dans la décision D-2013-144 la Régie invitait les intervenants à se prononcer sur la problématique suivante :

«[16] En effet, la Régie est d'avis qu'elle doit préliminairement déterminer si elle a compétence pour examiner (donc éventuellement, autoriser ou refuser) une demande d'investissement pour un actif lié à une activité non réglementée, à l'usage de l'activité non réglementée (tel que présenté en preuve), dont le coût en capital serait assumé par l'activité non réglementée, mais qui serait versé dans la base de tarification.

[17] Autrement dit, est-ce que la construction d'un actif destiné à l'usage de l'activité non réglementée et dont le coût est assumé en totalité par cette dernière doit faire l'objet d'une autorisation de la Régie sous l'article 73 de la Loi?

(UC souligne)

UC n'a pas été en mesure de déposer une argumentation sur le sujet.

UC est néanmoins préoccupée par la possibilité qu'un investissement dans des actifs destinés à effectuer des activités non-réglémentées soit inclu dans la base de tarification et ce même si Gaz Métro, à titre d'actionnaire de GM GNL, s'engage à tenir indemne la base tarifaire et l'activité réglementée.

En audience les témoins de GM ont indiqué (NS vol 3, 6 novembre 2013 à la page 158) :

« il n'y a pas de quantités engagées (GNL) parce qu'aucun prix ne peut être fourni aux clients, ne connaissant pas les règles de partage des coûts» (...)

(UC souligne)

Les bénéfices ou les coûts qui seront, le cas échéant, transférés à GM dans le cadre de ses activités réglementées ne sont donc pas déterminés de façon

définitive pour l'instant.

Gaz Métro affirme cependant qu'aucun des coûts associés à une éventuelle expansion de son usine LSR ne seront transférés aux clients de ses activités réglementées et que, par ailleurs, l'augmentation de capacité de l'usine qui est envisagée pourrait résulter en une réduction des coûts de l'activité réglementée de l'ordre de 2,7 M\$ par an.

UC s'est également préoccupée du fait qu'un réseau autonome pour des petits clients ou des clients de faible consommation serait difficile à établir selon GM à moins qu'il n'y ait présence d'un client majeur. (p.162, NS vol. 3, 6 novembre 2013)

Or, dans sa vision d'un tel développement (qui n'est que très éventuelle) ce client majeur serait d'abord alimenté en GNL par GM-GNL, et il aurait l'option de se convertir au gaz de réseau lorsque celui-ci serait acheminé. (p.192, NS vol. 3, 6 novembre 2013)

Cette situation entrainerait une perte de ses ventes par GM-GNL; or, ceci représente un risque financier pour GM-GNL : «Ça représente un risque pour GM-GNL. Donc, la sous-utilisation de GM GNL et la perte de volume, c'est un risque financier de GM-GNL pour lequel la DAC est indemnisée» (p. 193. Vol. 3, 6 novembre 2013) »

Bien que GM-GNL s'engage à tenir indemne la daQ, UC soumet qu'il subsiste, au niveau des décisions d'affaires, une possibilité de conflit d'intérêt entre Gaz Métro et sa filiale. Les décisions relatives au développement des activités et à la santé financière de l'entreprise réglementée et de sa filiale non réglementée sont tributaires les unes des autres.

UC constate que GM n'a apparemment pas encore réfléchi à cet enjeu selon ce qui ressort des témoignages.

Parmi divers marchés considérés, GM indique que l'approvisionnement en GNL pourrait être destiné notamment 1) à des clients majeurs en régions éloignées, ce qui constituerait, par exemple, une étape de pré-développement de son réseau de transmission et à la construction d'un oléoduc vers la Côte Nord ou 2) faciliter la mise en place de réseaux de distribution autonomes alimentés au GNL, notamment dans le Nord du Québec.

En contre interrogatoire, lorsqu'invitée à préciser sa vision de ces développements éventuels, GM répond

«...la priorité à ce point-ci, c'est de trouver les grands clients qui vont justifier la charge pour amener le GNL.

Si, et une fois si, ça se produit puis il y a la création d'un réseau de distribution en franchise, ce n'est pas arrêté à ce point-ci de savoir si, est-ce que c'est

encore GM-GNL qui vend du GNL à quelqu'un qui lui amène de façon réglementée au réseau de distribution éloigné de Gaz Métro, et c'est là que l'activité réglementée commence ou si toute la chaîne est réglementée ? On n'en est pas là.» (Vol 3, 6 novembre 2013 pages 186-187) :

UC soumet que, concernant l'autorisation requise par Gaz Métro auprès de la Régie pour l'expansion de son usine LSR, la Régie aura à résoudre deux enjeux :

- d'abord, elle devra disposer de la question qu'elle a elle-même soumise aux parties intéressées dans sa décision D-2013-144, à savoir : *est-ce que la construction d'un actif destiné à l'usage de l'activité non réglementée et dont le coût est assumé en totalité par cette dernière doit faire l'objet d'une autorisation de la Régie sous l'article 73 de la Loi?*
- ensuite, que la Régie réponde par l'affirmative ou non, à la question précédente, elle devra s'assurer que les coûts associés à l'investissement dans l'expansion de l'usine LSR, leur amortissement ainsi que les dépenses liées à son exploitation n'aient aucun impact sur le coût de service du Distributeur et sur les tarifs des clients de l'activité réglementée, ce qui inclue la détermination de sa base de tarification et la rémunération sur l'avoir de l'actionnaire.

Selon la décision à être rendue par la Régie quant à la nature de sa juridiction sur cette demande d'approbation UC soumet que certaines décisions s'avéreront nécessaires. Pour ces motifs, **UC recommande à la Régie de demander à Gaz Métro de compléter sa preuve en déposant la méthode de calcul qui sera utilisée pour soustraire l'ensemble de ces coûts liés à l'expansion de l'usine LSR, incluant la rémunération sur la base de tarification, lors de la détermination du coût de service du Distributeur.**

De plus, UC soumet que, quelle que soit la décision de la Régie sur la nature de sa juridiction, s'il y a expansion de l'usine LSR, la Régie devra s'assurer que Gaz Métro tient indemne les clients de son activité réglementée pour tous les coûts et risques pouvant découler de cette expansion et des activités qui y seront liées à l'avenir.

Il nous apparaît également opportun que GM soumette à la Régie les modalités en vertu desquelles sera réglé tout conflit d'intérêt éventuel entre les activités réglementés et non réglementés de sorte que les clients de l'activité réglementée soient, dans tous les cas, tenus indemnes de quelque impact.

UC ne s'oppose pas au développement et à l'utilisation du GNL et, sous réserve des précautions qu'elle recommande à la Régie d'exiger advenant que la

demande d'autorisation de cet investissement relève de sa compétence, n'a pas d'objection à l'expansion de l'usine LSR. **Elle demande toutefois à la Régie de s'assurer que la clientèle réglementée de Gaz Métro ne sera pénalisée d'aucune façon par cette expansion, que ce soit financièrement ou au niveau de la disponibilité de GNL lorsque qu'elle est requise en dernier recours à titre d'outil d'approvisionnement pour répondre aux besoins du réseau de distribution.**

4. Entente entre les Distributeurs de l'Est et TCPL

Gaz Métro a déposé au dossier, le ou vers le 1^{er} novembre 2013, une entente conclue le 31 octobre 2013 entre TCPL et les 3 Distributeurs de l'Est, à savoir Union Gaz, Enbridge et Gaz Métro. Cette entente, conclue tout récemment, devra être soumise pour approbation par l'ONE.

Lors de l'audience du 7 novembre 2013, GM a présenté cette entente et répondu aux questions des intervenants et de la Régie.

Les témoignages présentés par les témoins de GM lors de l'audience du 7 novembre 2013 (page 63-64) indiquent qu'une contestation de l'entente par certains «joueurs» n'est pas exclue, voire même probable. Cependant, elle s'avère satisfaisante pour chacun des trois Distributeurs impliqués et représente, selon les témoignages, le meilleur des scénarios envisageables dans la conjoncture actuelle sinon la moins mauvaise des situations éventuelles.

Soulignons que, le déplacement vers DAWN de la majorité des approvisionnements de GM à un coût et des conditions avantageuses est directement lié à l'approbation de cette entente. À défaut de son approbation et de sa mise en application, il est difficile- voire impossible - de prévoir si une autre entente pourra être conclue ou si les besoins d'approvisionnement des trois Distributeurs, dont ceux de GM, pourraient être satisfaits à long terme, de façon aussi avantageuse, par d'autres moyens et en vertu d'autres conditions.

Le sort des approvisionnements en transport de GM est donc tributaire de l'approbation de cette entente, à défaut de quoi ces approvisionnements devraient être assurés par d'autres moyens et à d'autres conditions à compter de l'horizon 2015-2016. Les scénarios alternatifs qui ont été examinés sont non concluants selon les témoins de Gaz Métro (voir les conclusions concernant les scénarios 1 à 3 pages 6-7-8 de la présentation du 7 novembre 2013 GM 2 doc 32, B-254).

Les caractéristiques des contrats qu'il entend conclure pour disposer d'une capacité de transport adéquate, et la stratégie à mettre en œuvre au cours de la prochaine année ne sont donc pas confirmées pour le moment.

En ce sens, le Plan d'approvisionnement soumis ne satisfait pas toutes les exigences requises par le règlement.

- Règlement sur la teneur et la périodicité du plan d'approvisionnement (L.R.Q.,c. R-6.01, a. 114, 1^{er} al., par.7°, et 2° al. : 2000. C.22, a.51)

1. Le plan d'approvisionnement (...) doit contenir les renseignements suivants :

1° (...)

2° les données sur la demande et sur les approvisionnements sur un horizon (...) d'au moins 3 ans dans le cas des distributeur de gaz naturel, décrivant :

- a) prévisions des besoins de leur marchés (...)
- b) les caractéristiques des contrats d'approvisionnements existants(...) et dans le cas d'un distributeur de gaz naturel, les caractéristiques associées au transport et à l'emmagasinage du gaz naturel ;
- c) les caractéristiques des approvisionnements additionnels requis (...) et dans le cas d'un distributeur de gaz naturel, les caractéristiques associées au transport et à l'emmagasinage du gaz naturel ;

3° les objectifs que le titulaire vise ainsi que la stratégie qu'il prévoit mettre en œuvre, (...) au cours de la prochaine année dans le cas des distributeur de gaz naturel, concernant les approvisionnements additionnels requis tel qu'identifiés au sous paragraphe c du paragraphe 2°, et les caractéristiques des contrats qu'il entend conclure, en définissant entre autres :

- a) les différents produits, outils ou mesures envisagés ;
- b) les risques découlant des choix des sources d'approvisionnement ;
- c) les mesures qu'il entend prendre pour atténuer l'impact ces risques ;
- d) le cas échéant, les mesures qu'il entend prendre pour disposer d'une capacité de transport adéquate ;

PÉRIODICITÉ

4. (...)

Le plan d'approvisionnement visé à l'article 1 doit, par la suite, être soumis annuellement dans le cas d'un distributeur de gaz naturel et ce, au plus tard le 1^{er} août, (...)

6. Dans un délais d'au plus 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 soumet qu'un refus éventuel de l'ONE d'approuver l'entente intervenue entre les Distributeurs de l'Est et TCP, telle que déposée et communiquée dans le présent dossier, constituerait un événement majeur au sens de l'article 5 du Règlement.

Dans ce contexte, UC demande à la Régie d'ordonner à GM :

- **de lui faire rapport de l'avancement de ce dossier (contestations et décision de l'ONE), et**
- **dans l'éventualité où l'ONE refuserait d'approuver l'entente intervenue, de déposer dans les 30 jours de ce refus, conformément à l'article 5, un Plan d'approvisionnement amendé décrivant les moyens mis en place pour remédier cette éventualité.**

En réponse aux questions posées par la Régie en audience, GM indique (pages 37-38, vol 5, 8 novembre 2013) que la satisfaction de ses besoins de flexibilité en matière de transport, dont la répartition volumétrique des capacités short haul et long haul, sera nécessairement conditionnelle à l'approbation de cette entente et que, selon la décision rendue par l'ONE, une évaluation devra être faite pour déterminer le mixte d'outils le plus approprié. Cette analyse de la situation devrait être déposée dans la prochaine cause tarifaire (2014-15).

Ainsi, selon l'une ou l'autre des éventualités, il est pratiquement certain que Gaz Métro sera appelée à amender la planification de ses approvisionnements d'ici la cause tarifaire 2014-2015. Dans ces circonstances, il serait pertinent qu'un Plan amendé pour les 2 dernières années du présent plan soit déposé.

La recommandation de UC à l'effet de n'approuver le Plan d'approvisionnement 2014-2016 de Gaz Métro que pour sa première année d'application est à toute fin pratique une contrainte qu'imposent les circonstances. L'ACIG et le GRAME partagent d'ailleurs ces préoccupations et la conclusion qui s'en dégage par nécessité.

5. Plan d'approvisionnement

a) prévision de la demande

Sur l'horizon du Plan, UC est d'avis que la croissance des ventes de Gaz Métro sera probablement légèrement plus faible que le scénario de base soumis par GM. Différents indices sous-tendent cette conclusion de UC. Ils sont élaborés dans la preuve de UC (voir pages 10 et 11 de la preuve de UC, C-UC-0012) et se résument comme suit :

- les ventes réelles au tarif D1 des années 2008 à 2012 ont été inférieures aux normales climatiques (ventes réelles normalisées) dans une forte proportion de cas et souvent par une marge significative, en particulier lors des premiers et des derniers mois de la période de chauffage (novembre, ainsi que février et mars). Les ventes réelles, même après

- normalisation ont également été plus faibles que les prévisions, plus particulièrement en début et en fin d'hiver et pour la majorité des années couvertes par l'historique;
- pour les grands clients industriels, l'offre de 50 TWh d'électricité en vertu de tarifs à rabais, annoncée dans la Politique économique du Gouvernement du Québec (7 octobre 2013) pourrait avoir une incidence sur le développement des nouvelles ventes de Gaz Métro;
 - les ventes à l'ensemble des clients à petit et moyen débit pourraient également être affectées par l'intention du Gouvernement de consolider les ventes d'électricité tel qu'indiqué dans son Plan économique ;
 - l'amplitude exacte de l'augmentation des coûts de transport de Gaz Métro reste à confirmer et elle sera également liée aux volumes d'approvisionnement réellement disponibles à Dawn à compter de 2016, selon les délais de réalisation du projet Nexus, ce qui pourrait aussi avoir un impact sur la demande de gaz naturel, à tout le moins pour la dernière année du Plan d'approvisionnement 2014-2016.

UC demande à la Régie de tenir compte de ces éléments dans sa décision à venir.

UC soumet que ce contexte milite pour une approbation du Plan d'approvisionnement limitée à la planification opérationnelle de 2013-2014 en ce qui concerne les outils d'approvisionnement ; de plus, le contexte rend pratiquement inévitable le dépôt, d'ici la cause tarifaire 2014-2015, d'un Plan d'approvisionnement amendé couvrant les années 2015 et 2016.

UC soumet que les informations et précisions requises au niveau du transport vont au delà des simples mises à jour devant être déposée annuellement.

b) Période d'approbation

Pour certain des motifs mentionnés plus haut UC soumet que la Régie ne devrait approuver que pour une année le plan d'approvisionnement soumis. De fait, UC soumet pour les motifs exprimés dans sa preuve, motifs partagés par le témoin de l'ACIG, Mme Lucie Gervais, qu'il serait prudent de remettre d'un an l'approbation du Plan d'approvisionnement pour les années 2015 et 2016.

Gaz Métro n'en est pas responsable, mais le contexte actuel demeure en effet très incertain. Plusieurs éléments essentiels du Plan d'approvisionnement demeurent incertains, tributaires de décisions à venir et/ou de facteurs qui sont hors du contrôle du Distributeur.

UC demande à la Régie de retarder d'une année l'approbation de Plan d'approvisionnement pour les années 2015 et 2016

6. Les questions de la Régie

Lors des présentations orales des intervenants en conclusion de l'audience, le 8 novembre 2013, la Régie a adressée deux questions aux témoins des intervenants représentant les intérêts des différentes clientèles, communément appelés les *groupes clients*. Ainsi, les analystes externes de l'ACIG, de la FCEI et de UC ont, à tour de rôle, répondu spontanément à ces questions au meilleur de leurs connaissances et sans engager nécessairement l'opinion de leurs clients respectifs qu'ils n'avaient pas eu la possibilité de consulter préalablement.

- a) Selon les termes de l'entente convenue avec TCPL, les trois distributeurs de l'est doivent conserver des capacités de transport à Empress. Ces quantités de transport ont comme effet que les tarifs de transport à la longue et courte distance seront moins élevés que ce qu'ils auraient été autrement. Le maintien de transport à partir de Empress entraînera pour les clients de service de transport des coûts globaux plus élevés, la Régie demande «croyez-vous que tous les clients de Gaz Métro y compris ceux fournissant leur propre transport devraient assumer ces coûts supplémentaires ?» (NS, 8 novembre 2013 page 210)

En réponse à cette question, M. Blain, agissant à titre d'analyste externe pour UC, a répondu intuitivement que, sur la base des principes généralement applicables, il n'y aurait pas lieu que les clients se procurant leur propre service de transport contribuent aux coûts additionnels liés au maintien à Empress d'un volume d'approvisionnement de 85 000 GJ/j, tel que prévu à l'entente, si en contrepartie ils assument en totalité les risques associés au transport qu'ils contractent. (NS 8 novembre 2013, pages 210 et 211)

Cependant, il s'agit d'une question complexe qui peut être abordée selon deux perspectives. Aussi, après consultation avec M. Blain, UC, désire apporter le complément de réponse suivant.

La question soumise par la Régie repose sur la comparaison de deux scénarios, dont l'un relève d'une hypothèse impossible à connaître présentement, à savoir : en absence d'entente entre les Distributeurs de l'Est et TCPL, les clients qui contractent eux-mêmes leur service de transport auraient-ils pu disposer autrement d'un accès à des services de transport long haul et short haul à des conditions et des taux plus avantageux que ceux dont ils pourront bénéficier advenant que l'entente soit approuvée et mise en application ? Il est impossible de répondre de façon certaine à cette question secondaire qui sous-tend la question principale soumise par la Régie.

Cependant, il apparaît probable que les prix qui seront payés par les clients contractant leur propre service de transport, de même que les options d'approvisionnement auxquelles ils auront accès, seront plus avantageux que

ceux qui auraient prévalu en absence de l'entente intervenue entre les Distributeurs de l'Est et TCPL.

Si tel est le cas, il apparaît raisonnable de considérer qu'ils devraient contribuer aux coûts additionnels liés au maintien d'une quantité minimale d'approvisionnement à Empress, tel que prévu à l'entente, puisqu'il s'agit d'une condition essentielle à la conclusion de cette entente et qu'ils en retireront vraisemblablement des avantages.

Par ailleurs, puisque cette entente, si elle est approuvée par l'ONE, ne prendra effet qu'à compter de la fin de l'année 2015, il n'y a pas d'urgence à en disposer, ni à déterminer, le cas échéant, ses modalités d'application.

Finalement, tel que l'a indiqué le témoin Patrick Cabana au nom de Gaz Métro, il serait souhaitable que le Distributeur puisse examiner cette question de manière approfondie au cours des prochains mois de concert avec les groupes clients et soumettre conséquemment une proposition sur ce sujet à la Régie.

En conséquence, UC recommande à la Régie de réserver sa décision sur cette question et de demander à Gaz Métro d'examiner cette question avec les *groupes clients* dans les prochains mois afin de lui soumettre subséquemment une proposition à cet effet. UC entrevoit certaine problématique d'application, entre autre suite aux règles ayant découlées du dégroupement des tarifs, et les conditions de services applicables. Celle-ci devrait être modifiées pour qu'un client qui contracte son propre service de transport et équilibrage paye un surplus lorsque «son gaz» est livré sur le réseau de GM.... Une réflexion s'impose sur les modalités d'application.

- b) Commenter une stratégie tarifaire où les coûts d'équilibrage seraient diminués de 20M\$ et que les coûts de transport seraient augmentés de 20M\$ suite à la décision D-2013-079, portant sur les changements méthodologiques relatifs à la prévision de la journée de pointe pour D3 et D4

UC est d'avis que cette solution est adéquate et devrait être retenue. UC est confiante que Gaz Métro sera notamment en mesure d'ajuster la fonctionnalisation des coûts de transport et d'équilibrage et leur répartition sur le plan tarifaire de telle sorte que cette proposition de la Régie puisse trouver application en toute équité pour l'ensemble des catégories de clients.

Le tout respectueusement soumis, à Montréal, ce 12 novembre 2013



Me Hélène Sicard, procureur
pour Union des consommateurs