

**COMPLÉMENT DE PREUVE**

**Suivi de la lettre du 23 août 2017**

**de la Régie de l'énergie (A-0128)**

**T A B L E D E S M A T I È R E S**

<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>3</b>
<b>1 PLANIFICATION DE L'APPROVISIONNEMENT .....</b>	<b>3</b>
<b>2 LIENS ENTRE LA PLANIFICATION DE L'APPROVISIONNEMENT ET LA PROPOSITION DE GAZ MÉTRO .....</b>	<b>5</b>
<b>3 PRINCIPE DIRECTEUR RETENU POUR LA FONCTIONNALISATION ET L'ALLOCATION DES COÛTS .....</b>	<b>8</b>
<b>4 SCISSION DE LA PHASE 2 .....</b>	<b>9</b>
<b>5 AJOUT D'INFORMATION AU COMPLÉMENT DE PREUVE .....</b>	<b>11</b>
5.1 Fourniture.....	14
5.2 Transport.....	15
5.3 Équilibrage .....	17

## **INTRODUCTION**

1 Le 23 août 2017, la Régie de l'énergie (« Régie ») faisait parvenir à Société en commandite  
2 Gaz Métro (« Gaz Métro ») une communication (A-0128) lui demandant d'ajouter certains  
3 compléments d'information à la preuve déjà déposée dans le cadre de la phase 2 du présent  
4 dossier. Ainsi, la Régie demandait au distributeur d'expliquer les principales étapes de la méthode  
5 de planification des approvisionnements gaziers et de préciser en quoi les modifications  
6 proposées à l'étude d'allocation des coûts permettent de mieux refléter le mode de planification  
7 des approvisionnements gaziers. De plus, elle demandait que les éléments suivants soient  
8 ajoutés :

- 9 - Concilier chacune des rubriques de coûts de la méthode proposée avec celle de la  
10 méthode actuelle;
- 11 - Expliquer la nature de chacune de ces rubriques de coûts;
- 12 - Justifier la fonctionnalisation de chacune des rubriques de coûts;
- 13 - Justifier le facteur de répartition de chacune des rubriques de coûts;
- 14 - Fournir un texte explicatif du mode de calcul de chacun des facteurs de répartition.

15 Ces sujets sont traités dans le présent document. La question de la division de la phase 2 en  
16 deux étapes distinctes est également traitée, ainsi que le fait que Gaz Métro ne s'associera pas  
17 les services d'un expert pour cette phase, deux sujets également abordés par la Régie dans sa  
18 communication du 23 août (A-0128).

## **1 PLANIFICATION DE L'APPROVISIONNEMENT**

19 Chaque année, Gaz Métro dépose un plan d'approvisionnement détaillé qui doit être approuvé  
20 par la Régie. Dans le plan d'approvisionnement, une section spécifique concerne la « planification  
21 d'approvisionnement » et détaille le processus suivi afin d'établir les outils qui seront requis pour  
22 répondre à la demande des quatre prochaines années. Dans le cadre de la Cause tarifaire 2018  
23 (R-3987-2016), la Régie a approuvé le plan d'approvisionnement sur l'horizon 2018-2021  
24 (décision D-20187-094), détaillé à la pièce B-0195, Gaz Métro-6, Document 1, lequel comprend,  
25 à ses pages 80 à 93, une telle section.

1 Comme il appert des plans d'approvisionnement soumis annuellement pour approbation à la  
2 Régie, la planification d'approvisionnement peut être résumée ainsi :

3 i. Établissement des besoins de la clientèle pour l'année en cours et les quatre années  
4 suivantes. Les résultats de cette étape pour la Cause tarifaire 2018 sont présentés à la  
5 pièce R-3987-2016, B-0195, Gaz Métro-6, Document 1, section 5. De plus, une  
6 présentation à ce sujet a été réalisée dans le cadre de la Cause tarifaire 2018 (séance de  
7 travail du 2 mai 2017, R-3987-2016, B-0190, Gaz Métro-6, Document 6).

8 ii. Calcul du besoin de pointe et du besoin de l'hiver extrême. Les résultats de cette étape  
9 pour la Cause tarifaire 2018 sont présentés à la pièce R-3987-2016, B-0195, Gaz Métro-6,  
10 annexe 6. De plus, une présentation a été réalisée à ce sujet dans le cadre de la Cause  
11 tarifaire 2018 (séance de travail du 2 mai 2017<sup>1</sup>).

12 iii. Comparaison entre les besoins de pointe et le besoin de l'hiver extrême par rapport aux  
13 outils sous contrats. Les résultats de cette étape pour la Cause tarifaire 2018 sont  
14 présentés à la pièce R-3987-2016, B-0195, Gaz Métro-6, Document 1, section 8.1.1.

15 iv. Planification de la structure d'approvisionnement (achat ou disposition d'outils) afin de  
16 concilier les besoins de la clientèle avec les outils sous contrats, et ce, au coût le plus  
17 faible possible (voir R-3987-2016, B-0195, Gaz Métro-6, Document 1, section 8).

18 v. Planification quotidienne et opérationnelle de l'approvisionnement. Ce sujet a été abordé  
19 à la pièce R-3867-2013, B-0184, Gaz Métro-5, Document 4, pages 5 à 17. De plus, une  
20 présentation a été réalisée à ce sujet dans le cadre de la Cause tarifaire 2018 (séance de  
21 travail du 3 mai 2017<sup>2</sup>).

22 La fonctionnalisation, l'allocation et la tarification des coûts ne visent pas à remettre en cause les  
23 méthodes de planification de l'approvisionnement, mais plutôt à répartir équitablement les coûts  
24 entre les clients et à leur tarifer un prix adéquat.

---

<sup>1</sup> Présentation intitulée *Établissement de la demande continue en journée de pointe*. La présentation n'avait pas fait l'objet d'un dépôt à la Régie. Elle est soumise à l'annexe 1.

<sup>2</sup> Présentation intitulée *Entreposage hors franchise*. La présentation n'avait pas fait l'objet d'un dépôt à la Régie. Elle est soumise à l'annexe 2.

## **2 LIENS ENTRE LA PLANIFICATION DE L'APPROVISIONNEMENT ET LA PROPOSITION DE GAZ MÉTRO**

1 Gaz Métro expose dans sa pièce B-0133, Gaz Métro-5, Document 1 ainsi que dans le  
2 complément de preuve, pièce B-0185, Gaz Métro-5, Document 5, ce qui compose le coût  
3 d'approvisionnement et les liens de cause à effet entre les profils de consommation de clients et  
4 les coûts encourus pour l'approvisionnement.

5 Sans reproduire l'ensemble de cette preuve, les paragraphes qui suivent expliquent de façon plus  
6 sommaire ce qui unit la proposition de Gaz Métro et la planification des approvisionnements.

7 Dans la planification des approvisionnements, Gaz Métro calcule un besoin de pointe  
8 principalement à partir d'un modèle de régression<sup>3</sup>. Le facteur explicatif principal de cette  
9 régression est la température<sup>4</sup>. Ceci permet d'obtenir, à une température très froide, une  
10 demande anticipée maximale. La demande anticipée maximale, soit le besoin de pointe, est en  
11 quelque sorte la pointe coïncidente pour laquelle des outils d'approvisionnement doivent être  
12 achetés.

13 Comme il est démontré dans la preuve déposée<sup>5</sup>, en considérant que le distributeur n'ait pas de  
14 contrat préexistant, des outils de transport annuels à la hauteur du besoin de pointe pourraient  
15 être achetés pour approvisionner la franchise. Dans ce cas, la réponse à l'ensemble des besoins  
16 de la clientèle serait assurée. En effet, avec des outils de transport à la hauteur du besoin de  
17 pointe, la demande de toutes les autres journées serait inférieure à la capacité totale du  
18 distributeur.

19 À partir de telles conditions d'approvisionnement, comme l'ensemble des besoins des clients pour  
20 chaque jour de l'année est comblé en fonction du besoin de pointe, alors les clients qui causent  
21 l'entièreté des coûts d'approvisionnement sont également ceux qui causent la pointe. La causalité  
22 des coûts des outils d'approvisionnement est donc fonction de la portion de la pointe attribuable  
23 à chaque client.

---

<sup>3</sup> Certains grands clients sont ajoutés à la marge.

<sup>4</sup> La température de la journée précédente et le vent sont également factorisés.

<sup>5</sup> B-0185, Gaz Métro-5, Document 5, section 2.2.

1 La portion de la pointe attribuable à chaque client est calculée à l'aide du facteur **P**. De façon  
2 simple, l'ensemble des coûts d'approvisionnement pourrait donc être réparti en fonction des  
3 facteurs **P** relatifs de chaque client. Cependant, cette approche n'est pas souhaitable pour deux  
4 raisons. Tout d'abord, Gaz Métro a dégroupé ses tarifs afin de permettre à la clientèle d'acheter  
5 directement des outils d'approvisionnement en créant un service de « transport » et un service  
6 d'« équilibrage » distincts. Ensuite, l'utilisation du facteur **P** uniquement ferait en sorte qu'un client  
7 avec un facteur **P** de zéro profiterait d'un service gratuit pour l'acheminement du gaz naturel.

8 La situation réelle du distributeur dépend aussi de contrats existants qu'il faut considérer. Pour  
9 des raisons d'ajout de flexibilité et de réduction des coûts, Gaz Métro a remplacé certains outils  
10 de transport par des outils d'entreposage en franchise. Ces outils d'entreposage en franchise  
11 répondent à une portion du besoin de pointe, ce qui diminue le besoin d'achat d'outils de  
12 transport.

13 Comme il a été démontré à la section 2.1.4 de la pièce B-0133, Gaz Métro-5, Document 1, pour  
14 maximiser l'effet du remplacement d'outils de transport par de l'entreposage, il faut que l'outil  
15 d'entreposage puisse fournir un équivalent à la pointe et qu'il couvre la même capacité que l'outil  
16 de transport. Pour couvrir la même capacité que l'outil de transport, de l'injection et des retraits  
17 sont nécessaires et font partie du coût de remplacement de l'outil de transport.

18 Pour valider que les outils d'entreposage soient en mesure de remplacer de façon optimale les  
19 outils de transport, un plan d'approvisionnement couvrant l'hiver extrême est calculé. Comme il  
20 est expliqué à la section 2.3.2 de la B-0185, Gaz Métro-5, Document 5, la demande d'hiver  
21 extrême dépassera seulement celle de la pointe lorsque les outils d'entreposage ne peuvent  
22 remplacer de façon optimale les outils de transport. La causalité des coûts des outils  
23 d'entreposage en franchise est donc la même que celle des outils de transport remplacés.

24 En fonction de ces constats, la causalité des coûts d'acheminement (transport et équilibrage  
25 combinés) est la demande relative de chaque client considérée dans la demande de pointe. Cette  
26 causalité des coûts fonctionne, peu importe que les outils achetés pour répondre à la demande  
27 de pointe soient des outils de transport, d'entreposage ou encore une combinaison des deux. Par  
28 contre, cette causalité, exprimée par le facteur **P**, permet difficilement l'établissement d'un service  
29 de transport tel que défini lors du dégroupement tarifaire (soit relativement neutre par rapport au  
30 prix du marché ou du transporteur). De plus, cela permet à certains clients d'obtenir un service

1 gratuit alors que si ces clients devaient assumer directement leur approvisionnement, ils devraient  
2 déboursier un certain coût.

3 La méthode de la demande moyenne et de l'excédent permet de répondre à ces problématiques<sup>6</sup>.  
4 Ainsi, pour le service de transport, un coût théorique équivalant au besoin d'une demande stable  
5 annuelle est établi (coefficient d'utilisation [« CU »] de 100 %)<sup>7</sup>. Ceci fait en sorte qu'aucun client  
6 n'obtient de service gratuit puisque tous les clients ont alors un coût équivalant à un outil de  
7 transport annuel. La proposition de Gaz Métro répond à cette définition tout en considérant le  
8 contexte multipoint d'achat actuel. Ainsi, le coût théorique pour répondre à la demande stable  
9 annuelle est établi à partir du coût moyen des outils de transport annuels détenus, du coût moyen  
10 du gaz de compression (fuel) requis pour transporter la fourniture selon un profil stable annuel et  
11 de la prime de lieu pour transporter la fourniture selon un profil stable annuel pour les achats à  
12 des points différents de la référence (pour la fourniture). Cette démarche permet d'obtenir un coût  
13 reflétant un profil stable d'achat, qui est neutre pour le client et qui offre un tarif concurrentiel aux  
14 clients désireux de s'approvisionner directement (en fonction de livraisons stables).

15 Ensuite, pour le service d'équilibrage, le coût théorique pour répondre à la demande stable  
16 annuelle est déduit des coûts totaux requis pour répondre à la demande de pointe. Le coût  
17 résiduel représente l'excédent de coût requis pour répondre à la demande réelle. Comme les  
18 coûts sont reliés au facteur **P** et que la portion de coût reliée à la demande moyenne (facteur **A**)  
19 a été retranchée des coûts relatifs à la demande de pointe, alors les coûts résiduels ont une  
20 causalité de **P - A**. La causalité de **P - A** peut également être exprimée par le CU de la clientèle,  
21 soit **A/P**, ce qui permet une meilleure comparaison entre clients puisque deux clients ayant un  
22 même CU engendrent les mêmes coûts unitaires<sup>8</sup>. La proposition de Gaz Métro pour l'équilibrage  
23 reflète parfaitement cette réalité dans son traitement, ce qui permet de mieux répartir les coûts  
24 entre les clients.

25 Également, Gaz Métro propose de traiter les coûts qui ne sont pas reliés à la demande de pointe  
26 de façon distincte<sup>9</sup>. Ainsi, lorsque des coûts sont engagés pour des outils qui ne permettent pas  
27 de répondre à la demande de pointe, alors ces coûts ont une causalité différente du facteur **P**.

---

<sup>6</sup> B-0133, Gaz Métro-5, Document 1.

<sup>7</sup> Lors du dégroupement, ce coût théorique équivalait à celui du transporteur sur le tronçon *firm transport long haul* (« FTLH ») entre Empress et la franchise.

<sup>8</sup> Voir la démonstration dans la pièce B-0133, Gaz Métro-5, Document 1, section 2.1.3.

<sup>9</sup> B-0133, Gaz Métro-5, Document 1, section 7.2.

1 Gaz Métro identifie parmi ces coûts les outils excédentaires à la demande de pointe ainsi que les  
2 coûts reliés à la flexibilité opérationnelle. Pour ces deux coûts, comme il n'y a pas de lien de  
3 causalité direct, il est proposé d'utiliser le volume de consommation comme facteur d'allocation.  
4 Selon Gaz Métro, cette proposition constitue une amélioration puisque le traitement actuel de ces  
5 coûts en fonction du profil vient imputer injustement des coûts additionnels aux clients saisonniers  
6 alors qu'ils n'en sont pas plus responsables que les clients dont la consommation est stable.

7 Enfin, Gaz Métro propose de traiter l'interruptible de la même manière que les autres outils  
8 d'approvisionnement. Ainsi, un client qui « offre de l'interruptible » à Gaz Métro se verra allouer  
9 des coûts comme tout autre client, soit en fonction de sa demande moyenne réelle et de sa  
10 demande excédentaire réelle (**P - A** sans modification des paramètres **P** et **A**). Dans la preuve  
11 déposée<sup>10</sup>, les clients sont rémunérés à l'aide d'une prime fixe et variable selon la quantité d'outils  
12 de transport remplacés par l'offre du client. L'interruptible peut alors être évalué par rapport aux  
13 autres outils disponibles (en coût comparable) sans influencer sur l'allocation des coûts puisque la  
14 prime versée au client est directe plutôt qu'en réduction de ses paramètres interruptibles. Pour  
15 Gaz Métro, ceci représente une amélioration notable qui permettra de comparer le coût des outils  
16 interruptibles aux autres outils disponibles. Également, l'utilisation du profil réel pour tous les  
17 clients permet une allocation des coûts plus juste et élimine une distorsion potentielle entre les  
18 clients.

### **3 PRINCIPE DIRECTEUR RETENU POUR LA FONCTIONNALISATION ET L'ALLOCATION DES COÛTS**

19 Dans le cadre du dégroupement des tarifs, la fonctionnalisation et l'allocation des coûts des  
20 approvisionnements gaziers a fait l'objet de plusieurs rapports et témoignages d'experts. Au  
21 terme de ces rapports et témoignages d'experts, la Régie a rendu une décision en faveur de la  
22 méthode proposée par l'expert Sharon L. Chown<sup>11</sup>. Cette décision entérinait le principe de la  
23 demande moyenne et de l'excédent par rapport aux méthodes proposées par Gaz Métro (Théorie  
24 des ensembles) et de l'ACIG (« Peak and Excess »).

---

<sup>10</sup> B-0134, Gaz Métro-5, Document 2.

<sup>11</sup> Décision D-97-047. Dans cette décision, la Régie retenait la méthode de la demande moyenne et de l'excédent proposée par Mme Sharon L. Chown, au nom d'Approvisionnement Montréal, Santé et Service Sociaux (AMSS), dans le dossier R-3323-95.



1 Dans la preuve B-0133 (Gaz Métro-5, Document 1, section 2.1), Gaz Métro analyse le principe  
2 retenu sur la base du rapport et du témoignage de l'expert Chown afin de s'assurer que celui-ci  
3 s'applique toujours dans le contexte actuel. Après analyse, Gaz Métro conclut que :

4 « La méthode de la demande moyenne et de l'excédent retenue lors du dégroupement des  
5 services[...] évoque cette même dynamique et permet de conclure que **les coûts**  
6 **d'approvisionnement doivent être séparés entre les services de transport et d'équilibrage**  
7 **en fonction d'un CU équivalent à 100 %.** »<sup>12</sup>

8 En ce sens, Gaz Métro adopte donc, pour sa preuve, la méthode de la demande moyenne et de  
9 l'excédent présentée dans le rapport et le témoignage de l'expert Chown et ne croit pas  
10 nécessaire d'engager des frais importants pour s'adjoindre les services d'un autre expert dans le  
11 cadre du présent dossier.

12 Le principe directeur qui permet de séparer les coûts entre les services est très important puisqu'il  
13 influence directement l'allocation des coûts qui doit être faite par la suite.

14 Par exemple, en fonction du principe de la demande moyenne et de l'excédent, les coûts alloués  
15 au transport doivent être équivalents aux coûts qu'un client parfaitement stable pourrait encourir  
16 s'il assurait son propre service. Ceci permet d'établir un tarif de transport selon un équivalent de  
17 demande stable. Ensuite, tous les autres coûts d'approvisionnement sont alloués à l'équilibrage  
18 et représentent les coûts occasionnés par le fait que la vaste majorité de la clientèle ne consomme  
19 pas en fonction d'un profil stable.

#### **4 SCISSION DE LA PHASE 2**

20 Dans les lignes qui suivent, Gaz Métro soumet ses commentaires concernant l'annonce faite par  
21 la Régie dans sa communication du 23 août (A-0128) visant à scinder la phase 2 en deux étapes.

22 Le but recherché en dégroupant les tarifs était d'offrir aux clients un plus grand éventail de choix  
23 tarifaires leur permettant de mieux gérer leurs besoins énergétiques. Cela revenait entre autres  
24 à favoriser la libre concurrence dans tous les services disponibles aux consommateurs de gaz  
25 naturel et donc de faire payer le véritable coût de chaque service (à l'exception de la

---

<sup>12</sup> B-0133, Gaz Métro-5, Document 1, p.22.

1 distribution)<sup>13</sup>. Pour les services de fourniture, de transport et d'équilibrage, Gaz Métro est d'avis  
2 que ceux-ci doivent être facturés selon le principe « d'utilisateur payeur », et qu'ils doivent donc  
3 être exempts le plus possible d'interfinancement. Ainsi, fixer l'allocation des coûts pour les  
4 services de fourniture, de transport et d'équilibrage est l'équivalent de fixer les tarifs. Pour le  
5 transport, cela veut dire que l'allocation doit tenir compte du but visé du dégroupement : permettre  
6 un tarif de transport qui soit similaire à celui du marché.

7 Par ailleurs, les choix tarifaires auront également un impact sur l'allocation des coûts. Par  
8 exemple, sous le service interruptible actuel, le client adhérent est considéré recevoir un service  
9 moindre par rapport à un client en service continu puisqu'aucun outil d'approvisionnement n'est  
10 contracté pour lui en période de pointe. Dans cette optique, il importe d'allouer au client en service  
11 interruptible un coût d'équilibrage différent des autres clients. Les paramètres **A**, **H** et **P** du client  
12 sont donc modifiés. Gaz Métro propose de remplacer le service interruptible actuel par une  
13 nouvelle option interruptible<sup>14</sup>. Le client adhérent à cette nouvelle option interruptible ne serait  
14 plus considéré comme bénéficiaire d'un service moindre, mais deviendrait plutôt l'équivalent d'un  
15 fournisseur d'outil pour le distributeur. Selon une telle approche, pour l'allocation des coûts, tous  
16 les clients doivent être considérés également en fonction de leurs facteurs de consommation, peu  
17 importe qu'ils offrent à Gaz Métro une option interruptible ou non. Le bénéfice économique de la  
18 clientèle liée à l'option interruptible peut alors être mesuré et comparé aux autres options  
19 d'approvisionnement du distributeur, ce qui permet d'assurer des économies pour la clientèle (ce  
20 qui n'est pas le cas en fonction du service interruptible actuel). Ainsi, pour faire une allocation  
21 adéquate, il importe d'abord de déterminer qu'elle sera l'offre interruptible à laquelle les clients  
22 auront accès. Or, Gaz Métro soumet respectueusement que la scission de la phase 2 annoncée  
23 par la Régie rendrait difficile, voire impossible, un tel exercice.

24 Comme il importe de réduire le plus possible l'interfinancement dans les services de fourniture,  
25 de transport et d'équilibrage, et que les modifications aux conditions de service peuvent avoir une  
26 influence sur l'allocation des coûts, Gaz Métro réitère que l'ensemble de la phase 2 devrait être  
27 traité en une seule étape et non pas dans deux étapes séparées l'une de l'autre.

---

<sup>13</sup> B-0185, Gaz Métro-5, Document 5, section 5.

<sup>14</sup> B-0134, Gaz Métro-5, Document 2.

## **5 AJOUT D'INFORMATION AU COMPLÉMENT DE PREUVE**

1 Comme expliqué à la section 2, la proposition de Gaz Métro quant à la fonctionnalisation des  
2 coûts tente d'établir un coût théorique pour le transport qui se rapproche le plus possible du coût  
3 d'approvisionnement d'une demande parfaitement stable. Puisque la méthode proposée vient  
4 imputer un coût au transport sur une base différente de la méthode de fonctionnalisation actuelle,  
5 les rubriques de coûts de la méthode proposée ne peuvent pas être directement conciliées avec  
6 celles de la méthode actuelle. Gaz Métro fournit cependant la conciliation indirecte des rubriques  
7 à la pièce Gaz Métro-5, Document 9.

8 Pour approvisionner la franchise, Gaz Métro détermine les outils nécessaires afin de pouvoir  
9 répondre à la demande de pointe (ou dans certains cas, à l'hiver extrême). Dans la pièce B-0190  
10 (Gaz Métro-5, Document 5, Annexe 3), Gaz Métro présentait à l'onglet « Pièce approx DT2017 »  
11 l'ensemble des outils requis pour desservir la pointe, ainsi que les coûts qui en découlent pour  
12 approvisionner la demande de la clientèle. Les informations présentées à cette pièce sont  
13 reprises à la pièce Gaz Métro-5, Document 9, page 1 (onglet « Conciliation »)<sup>15</sup>, afin de comparer  
14 la fonctionnalisation des coûts actuelle et la fonctionnalisation des coûts proposée. Dans les deux  
15 cas, la fonctionnalisation des coûts se base sur le principe de la demande moyenne et de  
16 l'excédent.

17 - **Fonctionnalisation actuelle**<sup>16</sup> : La méthode de fonctionnalisation actuelle des coûts se  
18 base sur l'ordonnancement des outils et sur la demande moyenne prévue en début  
19 d'année<sup>17</sup>. Ainsi, À la Cause tarifaire 2017, les outils sont ordonnancés de la façon  
20 suivante, jusqu'à concurrence de la demande moyenne (et donc fonctionnalisés au  
21 service de transport) : les outils TCPL LH, LH et SH Dawn en échange et une partie de  
22 l'outil TCPL SH Parkway. Une partie du coût de l'outil TCPL SH Parkway est donc  
23 transférée vers l'équilibrage alors que l'outil suivant, le SH Dawn, est entièrement  
24 fonctionnalisé à l'équilibrage. La prime d'achat multipoint est également allouée en totalité  
25 au transport. De plus, certains outils de transport sont cédés, ce qui entraîne des revenus

---

<sup>15</sup> Les informations sont également reprises aux pages 2 à 4 de la pièce Gaz Métro-5, Document 9 afin concilier les coûts avec ceux déposés dans le cadre de la Cause tarifaire 2017.

<sup>16</sup> Gaz Métro-5, Document 9, page 1 (onglet « Conciliation »), colonnes 2 à 4.

<sup>17</sup> B-0133, Gaz Métro-5, Document 1, sections 6.1.

1 d'optimisation et un transfert de coûts entre le transport et l'équilibrage. Certains coûts  
2 d'inventaire et de frais reportés temporaires sont également fonctionnalisés en transport.

- 3 - **Fonctionnalisation proposée**<sup>18</sup> : Gaz Métro propose plutôt de calculer la portion  
4 équivalente à un CU de 100 % à partir de tous les outils qui pourraient être utilisés pour  
5 répondre à un tel profil de demande. Cette façon de procéder, plutôt que l'attribution  
6 directe d'outils, permet de calculer un coût désaisonnalisé qui reflète mieux une demande  
7 annuelle stable<sup>19</sup>. Comme le coût est calculé par rapport à tous les outils annuels de  
8 transport, il n'y a pas de coût spécifique par outil, mais plutôt un coût total pour tous les  
9 outils. Ainsi, avant la prime d'achat multipoint, sur des coûts d'outils de transport annuels  
10 de 272,3 M\$, 230,2 M\$ sont fonctionnalisés en transport<sup>20</sup>. Ce montant est inférieur au  
11 coût fonctionnalisé pour les outils de transport dans la méthode actuelle (en incluant les  
12 coûts de transport saisonniers inclus dans le service de transport dans la méthode  
13 actuelle) qui est de 242,2 M\$<sup>21</sup>. L'écart s'explique par le fait que les coûts de transport  
14 sont alloués en fonction du coût moyen de tous les outils annuels plutôt que par  
15 l'ordonnancement. De plus, pour les coûts de compression, un taux désaisonnalisé est  
16 utilisé dans la méthode proposée alors que l'usage réel plus grand en hiver dans la  
17 méthode actuelle fait en sorte que le coût de la compression est légèrement plus élevé.  
18 Au niveau de la prime d'achat multipoint, le montant fonctionnalisé est inférieur à celui  
19 obtenu avec la méthode actuelle. L'écart de 9,2 M\$ constaté à la ligne 35  
20 (23,6 M\$ - 14,4 M\$) s'explique par un calcul désaisonnalisé de la prime alors que le  
21 montant actuel inclut une portion de coût saisonnier dû à la variation mensuelle des outils  
22 fonctionnalisés au transport. Dans la fonctionnalisation actuelle, un calcul de transfert de  
23 coût du transport vers l'équilibrage à la fin de l'année viendra corriger la situation<sup>22</sup>.

24 En ce qui a trait aux coûts reliés à l'inventaire, qu'ils soient des coûts d'opération ou issus de la  
25 base de tarification, ceux-ci sont exclus du transport et de la fourniture dans la fonctionnalisation  
26 proposée. En effet, Gaz Métro explique à la pièce B-0133, Gaz Métro-5, Document 1, section 4,  
27 qu'une demande totalement stable aurait forcément un inventaire nul en tout temps (les quantités

---

<sup>18</sup> Gaz Métro-5, Document 9, page 1 (onglet « Conciliation »), colonnes 5 à 7.

<sup>19</sup> B-0133, Gaz Métro-5, Document 1, sections 6.1, 6.2 et 6.3.

<sup>20</sup> Gaz Métro-5, Document 9, page 1 (onglet « Conciliation »), l.15.

<sup>21</sup> Gaz Métro-5, Document 9, page 1 (onglet « Conciliation »), total coûts transport dans la fonctionnalisation actuelle, l.9 à 18.

<sup>22</sup> D-2015-177.

1 reçues ętant ęquivalentes aux quantitęs consommęes en tout temps). Tous les frais relięs ę  
2 l'inventaire devraient donc ętre allouęs en ęquilibrage.

3 Une fois les coűts fonctionnalisęs entre les services de transport et d'ęquilibrage, un exercice  
4 supplęmentaire de fonctionnalisation peut ętre fait ę l'intęrieur męme du service d'ęquilibrage. En  
5 effet, dans la męthode de fonctionnalisation actuelle, les coűts d'ęquilibrage sont subdivisęs entre  
6 les coűts « d'espace » et de « pointe » ę l'aide de l'ordonnancement des outils et de la moyenne  
7 d'hiver. Par contre, l'analyse de Gaz Mętro pręsentęe ę la pięce B-0133, Gaz Mętro-5,  
8 Document 1, section 2.1.3, dęmontre que la consommation moyenne d'hiver n'a pas d'effet sur  
9 le coűt d'approvisionnement. Gaz Mętro explique ęgalement ę la section 2.1.4 de la męme pięce  
10 que pour remplacer un outil de transport par un outil d'entrepasage, l'outil d'entrepasage doit  
11 pouvoir couvrir l'ęquivalent de capacitę qui ętait couverte par l'outil de transport. Pour fournir la  
12 męme couverture, cela peut nęcessiter des injections et des retraits multiples. Cependant, sans  
13 ces injections et ces retraits, l'outil de transport ne pourrait pas ętre remplacę en pointe. Les coűts  
14 d'injections et de retraits sont donc intrinsęques au remplacement d'outil pour desservir la pointe.

15 Enfin, il est mentionnę ę la section 7.2 de la pięce B-0133 que certains coűts ne sont pas relięs ę  
16 la demande de pointe calculęe dans le plan d'approvisionnement et que ceux-ci ne doivent pas  
17 ętre allouęs selon le profil des clients. Ainsi, ces coűts sont traitęs de façon distincte.

18 L'allocation des coűts par service dęcoule de l'ensemble de ces calculs. Les pięces B-0192 et  
19 B-0193, respectivement Gaz Mętro-5, Document 5, Annexe 5 et Annexe 6, pręsentent l'allocation  
20 des coűts actuelle et proposęe qui se base sur la fonctionnalisation des coűts expliquęe  
21 pręcędemment. Une colonne a ętę ajoutęe ę l'onglet « Allocation » de chaque pięce afin de fournir  
22 la ręfęrence du coűt pręsentę dans chaque rubrique.

23 Les sections qui suivent expliquent la raison pour laquelle certains facteurs de rępartition ont ętę  
24 revus. Il est ę noter que la pięce Gaz Mętro-5, Document 10 pręsente un texte explicatif du mode  
25 de calcul de chacun des facteurs.

## **5.1 FOURNITURE**

### Gaz Métro-5, Document 9, page 6 (onglet « Fourniture »)

1 Le service de fourniture est un service dont les coûts sont désaisonnalisés, c'est-à-dire que les  
2 coûts qui devraient demeurer au service de fourniture sont les coûts reliés à l'approvisionnement  
3 d'un profil théorique avec un CU de 100 %.

4 Par contre, dans la méthode d'allocation actuelle, certains coûts saisonniers sont alloués en  
5 fourniture. Ainsi, on y retrouve les coûts reliés à l'inventaire (valeur de la fourniture dans les sites  
6 d'entreposage). Dans la méthode proposée, Gaz Métro démontre que les coûts d'inventaire sont  
7 reliés au besoin d'équilibrage de la clientèle et qu'ils sont causés par l'ensemble des clients avec  
8 un profil de consommation saisonnier, et non pas seulement par les clients au service de  
9 fourniture du distributeur<sup>23</sup>. Comme ces coûts sont fonctionnalisés à l'équilibrage dans la  
10 proposition de Gaz Métro, alors la catégorie « Inventaires » de la base de tarification est sans  
11 objet.

12 Le fonds de roulement constitue l'écart entre le moment où les clients paient pour leur fourniture  
13 et le moment où Gaz Métro paie ses fournisseurs. Ce coût est évalué au moment de la Cause  
14 tarifaire et est fonction du coût de la fourniture prévue au budget et du délai moyen de paiement  
15 au fournisseur. Le coût de fourniture est lui-même directement fonction des volumes prévus être  
16 consommés<sup>24</sup>. Chaque unité consommée cause alors le même coût au niveau du fonds de  
17 roulement. L'utilisation des ventes annuelles (en volume) permet donc une allocation des coûts  
18 adéquate.

19 Ensuite, la rubrique des coûts non amortis représente la valeur du compte d'écart de prix de  
20 fourniture. Normalement, après le transfert des coûts de fourniture vers l'équilibrage pour l'effet  
21 de saisonnalité, ce compte devrait être exempt de saisonnalité. À l'origine, au dégroupement des  
22 tarifs, le transfert des coûts vers l'équilibrage n'était pas prévu. Ainsi, le facteur de répartition  
23 utilisait l'écart entre la consommation moyenne d'hiver et la consommation moyenne annuelle  
24 pour allouer ces coûts. Cependant, puisque le coût est désaisonnalisé, une allocation en fonction  
25 du volume est maintenant plus appropriée.

---

<sup>23</sup> B-0133, Gaz Métro-5, Document 1, sections 2.2.6, 2.3.2 et 4.

<sup>24</sup> Le calcul du fonds de roulement pour la Cause tarifaire 2017 est présenté à la pièce R-3970, B-0244, Gaz Métro-6, document 2, p.11.

1 L'autre changement apporté concerne l'impôt sur le revenu. Techniquement, comme Gaz Métro  
2 tarifie le coût d'achat à sa clientèle et que les coûts sont désaisonnalisés, alors le revenu net de  
3 fourniture devrait être nul pour tous les clients. Gaz Métro propose donc d'utiliser les ventes  
4 annuelles du service de fourniture (volume) pour allouer ces coûts.

## **5.2 TRANSPORT**

### Gaz Métro-5, Document 9, page 7 (onglet « Transport »)

5 Le service de transport est un service dont les coûts se rapprochent le plus possible des coûts  
6 qui seraient encourus pour desservir les besoins théoriques d'une clientèle ayant un CU de 100 %  
7 (soit une demande totalement stable). Les coûts sont donc désaisonnalisés et se rapprochent  
8 des coûts du marché du transport pour desservir une clientèle à la demande entièrement stable.

9 Encore une fois, dans l'allocation actuelle, certains coûts saisonniers sont alloués en transport.  
10 On y retrouve les coûts saisonniers reliés à l'inventaire. Cependant, tout comme pour la  
11 fourniture, Gaz Métro propose plutôt de fonctionnaliser ces coûts à l'équilibrage.

12 Pour le fonds de roulement, Gaz Métro propose l'utilisation des ventes annuelles du service de  
13 transport. Ce coût est évalué au moment de la Cause tarifaire et est fonction du coût de transport  
14 prévu au budget et du délai moyen de paiement au fournisseur. Comme les coûts de transport  
15 proposés sont directement fonction des volumes consommés (ce qui permet de respecter le  
16 principe de la demande moyenne en tout temps), alors les ventes annuelles du service de  
17 transport (en volume) permettent d'obtenir la meilleure relation causale.

18 Ensuite, la rubrique des coûts non amortis représente les différents frais reportés inscrits au  
19 service de transport. Comme le service de transport est désaisonnalisé, ces frais reportés ne  
20 peuvent comporter de saisonnalité. Gaz Métro propose donc d'utiliser le volume de  
21 consommation des clients plutôt que l'écart entre la consommation moyenne d'hiver et la  
22 consommation moyenne annuelle pour allouer ces coûts.

23 Pour les revenus de transport, Gaz Métro propose d'isoler les revenus du gaz d'appoint  
24 concurrence (« GAC ») et de les allouer directement.

25 Au niveau des coûts de transport, dans l'allocation actuelle, tous les coûts sauf l'impôt sur le  
26 revenu et le rendement sur la base de tarification sont alloués en fonction des ventes annuelles

1 du service de transport (volume). Gaz Métro propose d'allouer les coûts de la même façon  
2 qu'actuellement, sauf en ce qui concerne l'impôt sur le revenu et le GAC. Puisque le service de  
3 transport reflète les revenus et les coûts de transport désaisonnalisés, le revenu net de transport  
4 pour chaque type de client devrait être nul (les coûts devraient être équivalents aux revenus).  
5 Ainsi, Gaz Métro propose plutôt d'allouer les coûts de l'impôt en fonction des ventes annuelles  
6 du service de transport. Pour le GAC, Gaz Métro propose une allocation uniquement à la clientèle  
7 ayant consommé du GAC.

8 Au niveau des différentes rubriques, celles-ci font référence aux pièces sur lesquelles les coûts  
9 sont fonctionnalisés. Ainsi, les coûts de la pièce comptable sur laquelle les coûts sont  
10 fonctionnalisés selon la méthode de l'ordonnement sont répartis en fonction des grandes  
11 catégories qu'on peut y retrouver. Par exemple, la rubrique « Prime fixe (FT) » est le cumul des  
12 coûts de la pièce R-3970-2016, B-0253, Gaz Métro-8, Document 8, page 1 pour les lignes 3, 4,  
13 12 et 13<sup>25</sup>. Les rubriques de l'allocation des coûts sont donc une représentation écourtée de la  
14 pièce B-0253.

15 Dans la méthode d'allocation proposée, les rubriques sont aussi reprises de la pièce qui  
16 fonctionnalise les coûts du transport (Gaz Métro-5, Document 5, Annexe 3, onglet « Coût  
17 transport DT2017 »). Les rubriques décomposent ce qui constitue le coût de transport théorique  
18 pour une demande à 100 % de CU : coût des outils de transport annuels, coût de compression  
19 désaisonnalisé et coût du différentiel de lieu désaisonnalisé.

20 Enfin, il est proposé à la pièce B-0185, Gaz Métro-5, Document 5, section 3.4, de fonctionnaliser  
21 les coûts associés aux conduites de Champion en distribution et d'allouer ces coûts de la même  
22 façon que les conduites de transmissions. Aucun facteur d'allocation n'a donc été associé aux  
23 coûts des conduites de Champion dans la méthode d'allocation proposée, alors que le facteur  
24 FB01TN est utilisé dans la méthode actuelle. Pour des fins de comparaison, le coût a tout de  
25 même été ajouté aux coûts de transport<sup>26</sup>.

---

<sup>25</sup> Bien que les coûts soient majoritairement fixes, ils peuvent également inclure des coûts de compression (SH) et des coûts de frais reportés.

<sup>26</sup> Gaz Métro-5, Document 9, p.1, ligne 36.



### **5.3 ÉQUILIBRAGE**

#### Gaz Métro-5, Document 9, page 8 (onglet « Équilibrage »)

1 Le service d'équilibrage est un service dont les coûts sont constitués de tous les coûts  
2 d'approvisionnement excédentaires reliés à la desserte d'une demande saisonnière. Ces coûts  
3 sont le reflet du besoin de pointe excédentaire à une demande théorique à 100 % de CU.

4 Dans la méthode de fonctionnalisation actuelle, ces coûts sont séparés entre deux sous-  
5 fonctions : l'espace et la pointe. Or, Gaz Métro démontre dans sa preuve B-0133, Gaz Métro-5,  
6 Document 1, à la section 2.1.3, de la que seule la variation de la pointe a une influence sur les  
7 coûts excédentaires. Ainsi, dans sa proposition, Gaz Métro fonctionnalise les coûts requis pour  
8 répondre à la demande de pointe seulement en fonction de la pointe de la clientèle. Par contre,  
9 Gaz Métro identifie deux types de coûts qui ne sont pas requis pour répondre à la demande de  
10 pointe : les coûts reliés à la capacité excédentaire à la pointe et les coûts reliés à la flexibilité  
11 opérationnelle.

12 Dans l'allocation actuelle, comme les coûts sont fonctionnalisés selon l'espace et la pointe,  
13 chaque rubrique est allouée selon le facteur espace (FB05E – écart entre la demande moyenne  
14 hiver et la demande moyenne annuelle) ou pointe (FB05P – écart entre la demande de pointe et  
15 la demande moyenne hiver) ou une combinaison des deux. Dans l'allocation proposée, les coûts  
16 sont plutôt alloués en fonction de la pointe seulement (FB05E – défini dans la nouvelle allocation  
17 comme étant l'écart entre la demande de pointe et la demande moyenne annuelle). Également,  
18 dans l'allocation proposée, certains coûts ont été retranchés des coûts alloués en fonction de la  
19 pointe et se retrouvent sous leurs propres rubriques : les coûts reliés à la demande excédentaire,  
20 à la demande de pointe et les coûts de la flexibilité opérationnelle.

21 L'allocation proposée remplace donc les facteurs FB05E (**H-A**), FB05P (**P-H**) par un nouveau  
22 facteur FB05E (**P-A**), ajoute un nouveau facteur FB01E en fonction de ventes annuelles  
23 d'équilibrage (volume) pour les coûts non reliés au profil et remplace les facteurs de revenus  
24 FB07EP (revenus reliés à la pointe) et FB07EE (revenus reliés à l'espace) par les facteurs  
25 FB07ES (revenus reliés au profil) et FB07EPT (revenus non reliés au profil).

26 En ce qui a trait aux différentes rubriques, tout comme pour le transport, celles-ci reprennent les  
27 rubriques des pièces faisant état de la fonctionnalisation des coûts. Dans la méthode actuelle, les  
28 différents sites et services fonctionnalisés selon la méthode d'ordonnement sont repris

1 (R-3970-2016, B-0253, Gaz Métro-8, Document 8, page 2) alors que dans la méthode proposée,  
2 ce sont les types de coûts en excédent d'une demande théorique de 100 % de CU qui sont repris,  
3 (Gaz Métro-5, Document 5, annexe 3, onglet « Équilibrage »), soit les coûts excédentaires  
4 d'approvisionnement (par rapport à une demande théorique de 100 % de CU), les coûts échoués  
5 non reliés à la température et la flexibilité opérationnelle.