

CANADA  
PROVINCE DE QUÉBEC  
DISTRICT DE MONTRÉAL  
N° : R-3867-2013 Phase 2

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ  
MÉTROPOLITAIN

(ci-après «GAZ MÉTRO »)

Demanderesse

ET

FÉDÉRATION CANADIENNE DE  
L'ENTREPRISE INDÉPENDANTE (section  
Québec) (FCEI), 630, boul. René Lévesque Ouest,  
bureau 2880, Montréal, Québec, H3B 1S6

(ci-après «FCEI »)

Intervenante

---

**DEMANDE D'INTERVENTION DE LA FÉDÉRATION CANADIENNE DE L'ENTREPRISE  
INDÉPENDANTE RELATIVEMENT À LA DEMANDE RELATIVE AU DOSSIER  
GÉNÉRIQUE PORTANT SUR L'ALLOCATION DES COÛTS ET LA STRUCTURE  
TARIFAIRE DE GAZ MÉTRO R-3867-2013 Phase 2**

---

**LA FCEI EXPOSE RESPECTUEUSEMENT CE QUI SUIT :**

**I. NATURE DE L'INTÉRÊT ET REPRÉSENTATIVITÉ DE LA FCEI**

1. La FCEI entend intervenir auprès de la Régie de l'énergie dans le dossier concernant la demande relative au dossier générique portant sur l'allocation des coûts et la structure tarifaire de Gaz Métro suite à la décision procédurale D-2016-126, rendue par la Régie de l'énergie le 4 août 2016.
2. La FCEI est composée dans une large part de petites et moyennes entreprises (PME) assujetties aux tarifs de petits et moyens débits de SCGM. La FCEI est l'association patronale qui défend les petites et moyennes entreprises d'ici et qui, par ses représentations auprès des pouvoirs et organismes publics, leur permet de prospérer économiquement au bénéfice de l'ensemble des citoyens et citoyennes du Québec.
3. La FCEI regroupe plus de 24 000 PME québécoises œuvrant dans tous les secteurs d'activités économiques et dans toutes les régions du Québec.
4. La FCEI a un intérêt évident à participer à l'audience au dossier générique portant sur l'allocation des coûts et la structure tarifaire de Gaz Métro, en ce que la décision à être rendue par la Régie de l'énergie aura une répercussion directe et immédiate sur le déroulement et les activités auxquelles sont assujettis ses membres.

5. La FCEI favorise l'accès au gaz naturel et à l'électricité à tous ceux qui en font la demande afin de favoriser la concurrence entre les sources d'énergie disponibles. Cette concurrence est un élément essentiel pour assurer un service de distribution de qualité à coûts raisonnables et, par incidence, le développement à long terme des distributeurs d'énergie.
6. Ce développement à long terme doit tendre vers la réduction du coût de service de chaque distributeur, diminuant en conséquence les coûts d'utilisation de l'énergie et permettant ainsi aux entreprises québécoises d'être encore plus compétitives sur les marchés nationaux et internationaux.
7. La FCEI appuie le principe tarifaire de l'utilisateur-payeur, visant la réduction des niveaux d'interfinancement entre les classes tarifaires ainsi que le maintien de structures tarifaires simples et efficaces et souscrites au principe de la stabilité tarifaire.

## **II. MOTIFS À L'APPUI DE L'INTERVENTION ET DE LA PARTICIPATION DE LA FCEI ET CONCLUSIONS RECHERCHÉES**

### **Révision des services de fourniture, transport et équilibrage**

8. Dans ce dossier, Gaz Métro propose une révision importante de la fonctionnalisation et de la tarification des coûts d'approvisionnement. La FCEI a analysé attentivement la preuve déposée. Cela dit, dans sa décision D-2016-126, la Régie demande à Gaz Métro de produire un complément de preuve considérable sur ces questions. Il va sans dire que la FCEI souhaitera prendre connaissance de cette nouvelle documentation. Cette preuve est susceptible de modifier l'analyse et les questionnements de la FCEI. Dans les circonstances, il apparaît prématuré d'identifier des enjeux précis en lien avec ces questions. Cela dit, la FCEI peut d'ores et déjà annoncer qu'elle entend questionner Gaz Métro relativement aux enjeux suivants :
  - l'utilisation du profil réel versus prévu pour l'allocation des coûts échoués;
  - l'allocation du coût de l'entreposage hors franchise en fonction du profil seulement;
  - la fonctionnalisation des coûts liés aux ajustements d'inventaire à l'équilibrage;
  - l'abolition des frais de migration au service de fourniture.

### **Refonte du service interruptible**

9. Au cours des dernières années, le portrait des approvisionnements a évolué de manière importante. Les besoins ont changé avec l'évolution de la clientèle et des méthodes de prévision du besoin de capacité. Les outils ont également changé avec le déplacement de la structure d'approvisionnement vers Dawn.
10. En réponse à ces changements, Gaz Métro propose une refonte importante de son service interruptible. Le service interruptible serait constitué de deux composantes. Une option interruptible de pointe avec un nombre de jours d'interruption et une probabilité d'interruption faible. Une option interruption saisonnière avec un nombre de jours d'interruption et une probabilité d'interruption élevée. De plus, contrairement à la pratique actuelle, le tarif interruptible serait complètement indépendant du tarif de distribution. Finalement, la proposition intègre une offre d'optimisation tarifaire qui a pour but d'ouvrir la porte à des clients d'offrir un service interruptible au distributeur malgré qu'ils ne soient pas éligibles aux deux premières options.

11. Un élément central de la mise en place de la structure du tarif interruptible est le coût évité. À cet égard, la FCEI n'est pas convaincue que le critère utilisé par Gaz Métro pour établir le coût maximal du service interruptible soit approprié en toutes circonstances. Elle souhaite obtenir davantage de précision sur la manière dont il serait utilisé.
12. Afin de porter un jugement éclairé sur la proposition de Gaz Métro, la FCEI souhaite obtenir davantage d'information à différents égards dont notamment l'état de la situation actuelle, l'évolution historique de la clientèle interruptible, le profil des besoins d'approvisionnement, la manière dont Gaz Métro déterminera son besoin en interruptible saisonnier, la manière par laquelle les clients seront sélectionnés si l'offre surpasse le besoin pour chacun des services.
13. La FCEI souhaite obtenir des précisions sur l'option d'optimisation tarifaire. Entre autres, elle souhaite obtenir une comparaison entre la valeur de l'offre d'optimisation tarifaire et les autres offres interruptibles pour les adhérents. Elle souhaite également questionner Gaz Métro sur la manière dont cette option sera reflétée sur le besoin de capacité du plan d'approvisionnement.
14. Gaz Métro indique qu'elle privilégiera les clients ayant les capacités interruptibles les plus importantes si le nombre de clients voulant accéder à l'option excède ses besoins. À priori, la FCEI estime que l'inverse serait plus logique parce que cela donnerait plus de flexibilité à Gaz Métro quant aux volumes interrompus et aux coûts variables qui en découlent. Elle souhaite questionner Gaz Métro sur les critères de sélection des clients et sur la flexibilité dont elle disposerait pour ajuster le niveau d'adhésion en fonction de l'évolution de ses besoins.
15. La FCEI souhaite questionner Gaz Métro sur la manière dont il entend ordonnancer ses outils d'approvisionnement et optimiser ses coûts au niveau opérationnel en ayant notamment recours au marché secondaire plutôt qu'en interrompant les clients ou en ayant recours à l'usine LSR plutôt qu'à l'interruption des clients de l'option saisonnière.
16. La FCEI souhaite savoir si Gaz Métro exclut l'utilisation des interruptions en bloc considérant les coûts variables associés à sa proposition tarifaire.
17. La FCEI souhaite finalement obtenir des précisions sur les différentes modalités entourant l'adhésion aux options.

### **Suivis (Gaz Métro -5, Document 3)**

#### **Entrée au service de transport du distributeur**

18. Les Conditions de service et Tarifs de Gaz Métro (CDST) prévoient qu'un client fournissant son propre service de transport peut revenir au service de transport du distributeur à partir du 1er novembre sans autre restriction s'il avise Gaz Métro avant le 1er mars précédent. Ces mêmes CDST prévoient également que Gaz Métro peut accepter le retour d'un client après cette échéance si cela est à l'avantage de la clientèle. Ainsi, même si le retour du client provoque une hausse des tarifs de transport, celui-ci sera accepté sans qu'une compensation ne lui soit exigée.
19. Dans le cadre du dossier R-3897-2014, la FCEI a indiqué qu'elle jugeait cette pratique inéquitable pour les clients du service de transport du distributeur puisqu'elle constituait une socialisation du risque inhérent au choix du client de se procurer son propre transport.

20. Dans sa décision D-2015-181, la Régie écrivait :

« [73] En ce qui a trait aux conditions d'entrée et de sortie du service de transport du Distributeur, la Régie demande à Gaz Métro de fournir, lors du prochain dossier tarifaire, une analyse portant sur l'application concrète de la notion de rentabilité globale, soit pour les services de fourniture, transport, équilibrage et distribution, sur la durée de vie du contrat de transport, basée sur des critères de rentabilité, objectifs et leur application, tel que demandé par la FCEI. Cette rentabilité devrait être conciliée avec l'obligation de desservir de Gaz Métro. » (Nous soulignons)

21. Au présent dossier, Gaz Métro propose d'imposer un frais de 20% aux clients qui présenteraient leur demande après le 1<sup>er</sup> mars avec pour objectif d'inciter les clients à faire leur demande avant l'échéance.
22. Cependant, Gaz Métro maintient la pratique actuelle pour les demandes formulées avant le 1<sup>er</sup> mars. Elle propose également de ne pas ajouter la notion de rentabilité à l'article.
23. La FCEI estime que les ajustements apportés par Gaz Métro ne répondent pas à ses préoccupations quant à la protection des intérêts des clients au service de transport de Gaz Métro et ne respectent pas la décision D-2015-181.
24. L'enjeu principal lié au retour de clients ne réside pas dans le fait qu'ils respectent ou non le préavis du 1<sup>er</sup> mars, mais dans le fait que leur retour peut obliger Gaz Métro à acquérir du transport couteux sur le marché secondaire (ou le priver d'une vente favorable sur ce marché).
25. La FCEI entend réitérer sa recommandation d'introduire la notion de rentabilité dans le libellé des CDST et de mettre en place une méthode qui prévient la socialisation des coûts des clients détenant leur propre service de transport.
26. Par ailleurs, la FCEI doute de l'utilité d'imposer un frais de retard de 20% pour les demandes faites après le 1<sup>er</sup> mars. Elle souhaite questionner le distributeur sur les inconvénients liés aux demandes faites après cette échéance.
27. La FCEI craint que ce frais n'empêche inutilement le retour de clients même lorsque ces retours bénéficieraient à l'ensemble de la clientèle.

#### **Sortie du service de transport du distributeur**

28. Les règles en vigueur prévoient qu'un client quittant le service de transport du distributeur se voit céder une capacité de transport correspond à son besoin annuel. La durée résiduelle de cette capacité de transport doit être approximativement équivalente à la durée moyenne des contrats du portefeuille de Gaz Métro. Les CDST spécifient également qu'un client peut se retirer du service de transport sans qu'il y ait cession de capacité si cela est rentable et opérationnellement possible pour le distributeur.
29. Au présent dossier, Gaz Métro propose notamment :
  - de limiter à 5 ans la durée pendant laquelle la capacité de transport serait cédée;
  - d'éliminer la notion de rentabilité dans le cadre des cessions de transport;
  - de faire des cessions temporaires lorsque les cessions permanentes ne sont possibles.

30. Sur la base de sa compréhension des règles applicables aux contrats de transport auprès de TCPL, la FCEI estime raisonnable de limiter à 5 ans la durée pendant laquelle la capacité de transport serait cédée aux clients. Une telle durée offrirait selon la FCEI une protection suffisante à la clientèle utilisant le service de transport du distributeur.
31. Cependant, la FCEI est préoccupée par les risques assumés par la clientèle en cas de cessions temporaires. Elle souhaite obtenir des clarifications de Gaz Métro sur les moyens concrets qu'elle entend mettre en place pour protéger la clientèle de ces risques.
32. La FCEI juge également que la notion de rentabilité doit être maintenue pour s'assurer que la clientèle soit protégée lors des sorties du service de transport du distributeur. Cette notion est particulièrement importante lors des retraits du service transport sans cession de capacité.
33. La FCEI estime que cette éventualité est probable. Par exemple, une variation dans l'estimation du besoin de la journée de pointe pourrait engendrer une opportunité substantielle de sortie du service de transport du distributeur sans cession si le marché secondaire est favorable.
34. La FCEI estime de plus que la notion de rentabilité doit se concrétiser par une compensation financière assurant la neutralité économique de la migration pour les clients du service de transport du distributeur et ce même lorsque Gaz Métro a un besoin de capacité additionnel.
35. La FCEI entend faire une proposition en ce sens.

#### **Transfert de coûts du service de fourniture au service d'équilibrage**

36. Gaz Métro propose des modifications à la méthodologie utilisée pour calculer la portion d'équilibrage incluse au coût de fourniture.
37. La FCEI n'est pas en mesure d'évaluer cette proposition sur la base de l'information disponible. Elle souhaite obtenir des clarifications quant à la méthodologie proposée et à ses impacts.

#### **Coûts échoués**

38. Gaz Métro formule une proposition quant au traitement des coûts échoués. L'application de cette proposition est toutefois largement dépendante de la structure tarifaire qui sera adoptée au tarif d'équilibrage. Étant donné les demandes formulées par la Régie dans la décision D-2016-126, la FCEI ne peut se prononcer sur la fonctionnalisation des coûts échoués indépendamment de la structure tarifaire qui sera retenue.
39. Cela dit, la FCEI est en accord avec le principe implicite que sous-tend la proposition de Gaz Métro soit que les coûts échoués liés à des facteurs non saisonniers (baisse de production, écarts de prévision) devraient être récupérés sur la base des volumes. (Aussi GM-5, doc 1, p. 102)
40. Cependant, contrairement à Gaz Métro, la FCEI estime que les coûts échoués résultant d'une baisse de production (ou d'un écart de prévision) en cours d'année devraient également être récupérés sur la base des volumes, même si les ventes de transport correspondantes ne couvrent pas la totalité de la période d'hiver. À la pièce Gaz Métro-5, Document (p. 48), Gaz Métro indique être incapable de distinguer les causes des variations de consommation. La FCEI souhaite obtenir des clarifications à cet égard.

### **Période de calcul du paramètre de pointe P**

41. À l'heure actuelle, la demande de pointe hivernale utilisée pour la tarification de l'équilibrage correspond à la demande maximale d'un client sur la période d'hiver (1er novembre au 31 mars). Afin de limiter la facturation de pointes non-coïncidentes Gaz Métro propose d'utiliser plutôt la période allant du 1er décembre au 31 mars.
42. La FCEI souhaite questionner Gaz Métro sur les implications de cette modification et sur la possibilité de raffiner davantage cette approche de manière à cibler de manière encore plus précise la pointe coïncidente.

### **Abolition des taux minimum et maximum au tarif d'équilibrage.**

43. Cette proposition de Gaz Métro étant étroitement liée à la proposition tarifaire pour l'équilibrage présentée à la pièce Gaz Métro-5, Document 1 (et conséquemment aux informations additionnelles demandées par la Régie dans sa décision D-2016-126), la FCEI réserve sa position sur celle-ci jusqu'à ce qu'elle ait pu analyser cette nouvelle information.

### **III. BUDGET DE PARTICIPATION, PRÉSENTATION DE LA PREUVE ET ARGUMENTATION DE LA FCEI**

44. Conformément à l'article 36 de la Loi sur la Régie de l'énergie, la FCEI entend demander à la Régie de l'énergie que lui soient remboursés les frais qu'elle devra encourir pour sa participation à titre d'intervenante dans le présent dossier.
45. Sous réserve de la preuve complémentaire à être déposée, la FCEI interviendra par le biais de son analyste. Un budget de participation sera déposé lorsque la Régie fera connaître ses instructions à cet égard.
46. La FCEI apprécierait que toute communication avec elle en rapport avec le présent dossier soit acheminée au procureur soussigné aux coordonnées suivantes:

Maître André Turmel, Procureur de FCEI  
Fasken Martineau DuMoulin s.r.l.  
800, Place Victoria, Bureau 3400  
Montréal, Québec H4Z 1E9  
Adresse électronique : [aturmel@fasken.com](mailto:aturmel@fasken.com)  
Ligne directe : (514) 397-5141 Télécopieur : (514) 397-7600  
Ainsi qu'à M. Antoine Gosselin dont les coordonnées apparaissent ci-après.

47. La FCEI a retenu les services de monsieur Antoine Gosselin à titre d'analyste dans le présent dossier, incluant la participation au groupe de travail. Ses coordonnées sont les suivantes :

Monsieur Antoine Gosselin  
1039, rue de Dijon  
Québec (Québec) G1W 4M3  
Courriel : [antoine.gosselin@gmail.com](mailto:antoine.gosselin@gmail.com)  
Téléphone : (418) 650-0402

**IV. CONCLUSION**

48. La présente demande de participation est bien fondée en faits et en droit.

**POUR CES MOTIFS, FCEI DEMANDE À LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE :**

- **D'ACCUEILLIR** la demande d'intervention de FCEI;
- **D'AUTORISER** FCEI à intervenir à la présente instance et à ce titre, présenter une preuve, le cas échéant, et une argumentation.

Montréal, ce 24 août 2016

**(s) Fasken Martineau DuMoulin**

---

**FASKEN MARTINEAU DuMOULIN s.r.l.**  
Procureurs de l'intervenante la FCEI



---

Copie conforme