

**R É P L I Q U E**  
**A U X O B S E R V A T I O N S**  
**D E N O V E L I S**

1 Société en commandite Gaz Métro (« Gaz Métro ») a pris connaissance du document produit par  
2 Novelis, intitulé *Analyse de la détermination de la compensation de l'OMA pour les volumes*  
3 *déficitaires : allègement selon l'article 13.1.3. 4* (pièce C-Novelis-0002). Gaz Métro reconnaît tout  
4 d'abord qu'il importe de revoir les règles d'allègement des OMA de transport afin de considérer  
5 le nouveau contexte dans lequel le marché évolue. D'ailleurs, dans sa décision D-2014-065  
6 relative à la phase 3 du dossier tarifaire 2014 (R-3837-2013), la Régie de l'énergie (la « Régie »)  
7 mentionne ce qui suit :

**« [23] [...] [qu'] il y a lieu de revoir la fonctionnalisation des coûts entre le transport  
et l'équilibrage pour les coûts de transport non utilisé, de même que les modalités  
relatives aux OMA de transport prévues au texte des Conditions de service et Tarif. »**

8 Pour ce faire, la Régie a demandé au distributeur d'organiser rapidement une séance de travail  
9 au cours de laquelle seront proposées, entre autres, de « *nouvelles modalités dans le texte des*  
10 *Conditions de service et Tarif relatives aux OMA du service de transport* » (D-2014-065, parag.  
11 24). Gaz Métro souhaitait donc notamment aborder la problématique soulevée par Novelis dans  
12 le cadre de cette séance de travail. Gaz Métro soumet que ce forum permettra d'évaluer plus en  
13 profondeur cette problématique. Par ailleurs, d'ici à ce que cette évaluation ait lieu, Gaz Métro  
14 soumet que les données relatives à l'utilisation prévue et réelle des outils de transport qu'elle a  
15 contractés devraient amener la Régie à conclure qu'il n'y a pas lieu d'alléger les OMA de transport  
16 de la clientèle au cours de l'année 2013-2014.

17 Gaz Métro souligne qu'en cours d'année, elle s'assure quotidiennement de maximiser l'utilisation  
18 de ses outils de transport. De cette manière, si le distributeur remarque que les consommations  
19 réelles sont inférieures aux prévisions globales de consommation et qu'il est raisonnable de croire  
20 que cette situation perdurera, il révisé ses besoins en capacité de transport et effectue des  
21 transactions d'optimisation afin d'écouler les excédents au meilleur prix possible. Ainsi, le  
22 distributeur assume qu'une certaine partie des volumes non consommés aura tout de même  
23 permis de générer des revenus de transport et allège donc l'OMA des clients, à moins que cette  
24 OMA ne découle du fait que les clients aient remplacé le gaz naturel par une autre source  
25 d'énergie.

26 Au moment du dégroupement des tarifs, le service transport était principalement constitué de  
27 contrats de transport « long haul » sur TCPL d'Empress jusqu'au territoire de Gaz Métro.  
28 L'établissement initial du service de transport avait donc été fait dans un contexte où un seul

1 service de transport était disponible. Le calcul d'un taux d'allègement établi au rapport annuel de  
2 l'année antérieure en fonction des revenus obtenus par la vente des capacités excédentaires de  
3 transport « long haul » était apparu comme la solution la plus appropriée. Cette façon de faire a  
4 été utilisée pour la première fois lors du Rapport annuel 2001 (R-3474-2001, SCGM-6, Document  
5 3) et est encore celle utilisée aujourd'hui.

6 Par contre, à partir de 2003, Gaz Métro a décontracté des capacités de transport « long haul »  
7 et, en remplacement, a contracté du transport « short haul » entre Dawn et son territoire. En  
8 parallèle, Gaz Métro a contracté des achats de gaz naturel directement à Dawn pour moduler ses  
9 approvisionnements en fonction de la demande. Le déplacement vers Dawn s'est par la suite  
10 accentué et depuis la Cause tarifaire 2012, l'utilisation du transport « short haul » ainsi que les  
11 achats à Dawn ne sont plus limités à la période d'hiver, mais s'étalent sur l'année. Ce changement  
12 de structure signifie que le transport « long haul » ne représente plus qu'une portion des coûts  
13 totaux de transport encourus pour desservir la clientèle, portion qui diminuera de plus en plus.  
14 Dans un contexte faisant en sorte que ce sont les achats de fourniture à Dawn qui seront modulés,  
15 il importe de redéfinir le calcul de l'allègement, tel qu'il a été mentionné lors de la Cause tarifaire  
16 2013 (R-3809-2012, pièce B-0070, Gaz Métro-1, Document 16, page 53).

17 Cependant jusqu'à ce déplacement, la méthode actuelle, bien qu'imparfaite, permet encore de  
18 calculer un allègement raisonnable sur les OMA de transport. L'année 2013 en fait d'ailleurs la  
19 démonstration.

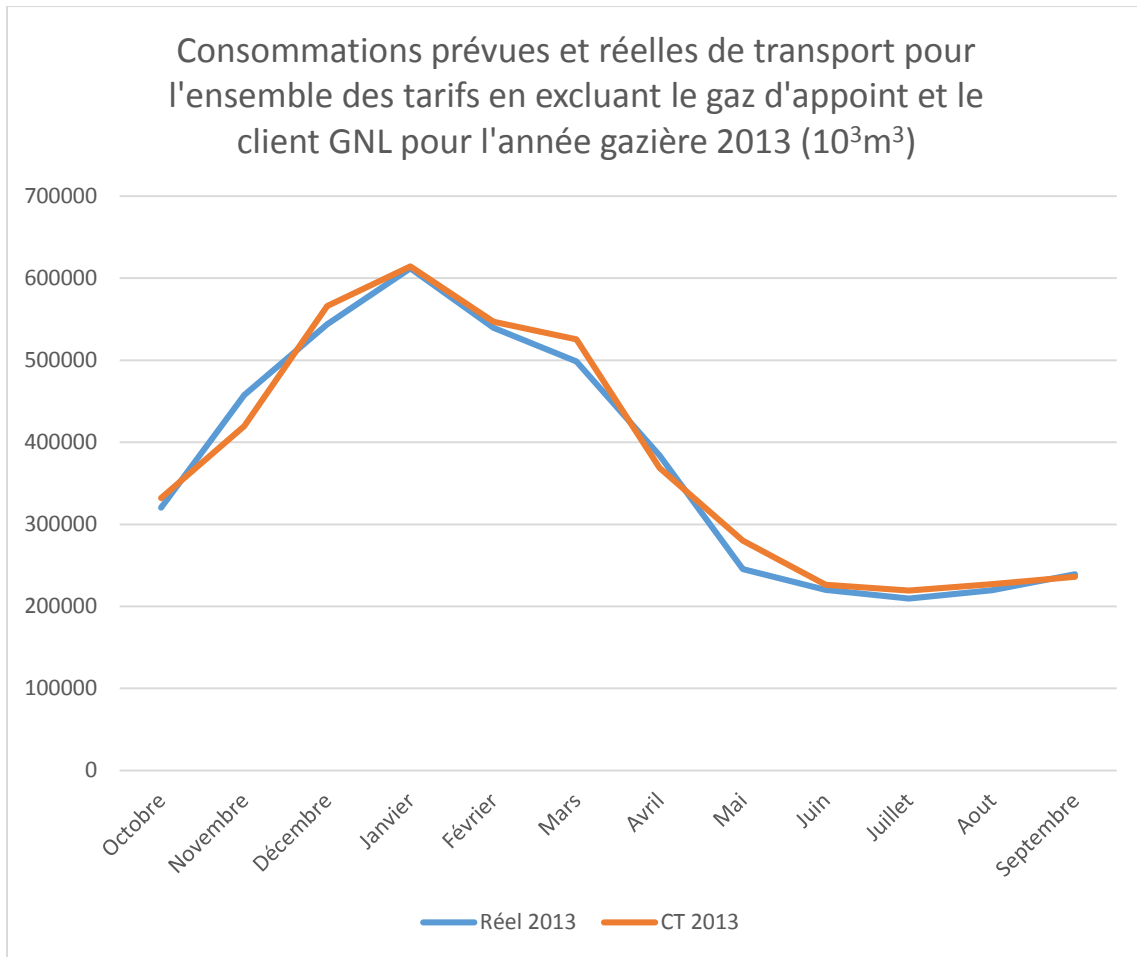
20 En effet, l'examen des pièces déposées au Rapport annuel 2013 nous renseigne sur l'utilisation  
21 prévue et réelle des outils de transport contractés par Gaz Métro.

22 Tout d'abord, à la pièce B-0043, Gaz Métro-9, Document 1, à la page 2, on retrouve, aux lignes  
23 20 et 21, les ventes prévues et réelles de transport couvertes par les outils contractés par  
24 Gaz Métro. Au total, les revenus réels de transport ont été inférieurs de 4,0 M\$ par rapport aux  
25 revenus prévus pour l'année 2012-2013. Cette diminution de revenus s'explique par une baisse  
26 de l'utilisation des outils de transport contractés de  $73 \cdot 10^6 \text{m}^3$ .

27 Ensuite, à la pièce B-0045, Gaz Métro-9, Document 3, à la page 1, il est possible d'observer quels  
28 outils de transport ont été moins utilisés pour rencontrer cette baisse. Dans la colonne (8), un  
29 écart de  $173 \cdot 10^6 \text{m}^3$  est constaté quant à l'utilisation du transport « short haul » (ligne 12). Pour le

1 transport « long haul », l'écart total pour la zone nord et la zone sud est pratiquement nul  
2 (ligne 6 + 17).

3 Donc, pour l'année 2013, les volumes de transport de Gaz Métro ont été plus faibles que prévu  
4 et n'ont pas permis d'utiliser pleinement les outils de transport en place, notamment sur la portion  
5 « short haul ». Tel que démontré par les volumes mensuels prévus et constatés au réel, la  
6 demande a été principalement plus faible pendant la période estivale :



7

8 Pendant l'hiver, la demande potentielle de pointe ne justifiait pas que des portions de transport  
9 « short haul » soient cédées et ce, même si certaines journées, ce transport n'était pas optimisé  
10 par rapport à la prévision. Pour la période estivale, les variations quotidiennes de la demande  
11 ainsi que le faible marché pour le transport « short haul » ont fait en sorte que ces capacités de  
12 transport n'ont pas été complètement utilisées. Les achats à Dawn ont plutôt été restreints,

1 réduisant les coûts de prime de transport à Dawn. Cependant, les contrats fermes de transport  
2 « short haul » à prime fixe ont pour leur part été moins utilisés que prévu, entre autres, en raison  
3 de la baisse de consommation de clients stables avec engagements.

4 Les revenus d'OMA sont facturés à la date d'anniversaire du contrat du client, sur la base des  
5 volumes livrés au cours des 12 mois précédents. Par exemple, les revenus d'OMA facturés en  
6 octobre 2013 sont calculés sur la base des volumes de l'année 2012-2013. Le taux d'allègement  
7 calculé au rapport annuel permet alors d'ajuster ces revenus.

8 Jusqu'à la fin avril 2014, Gaz Métro avait reçu des revenus d'OMA de transport de 0,9 M\$, ce qui  
9 ne couvre, pour l'instant, qu'environ 25 % de la baisse de revenus de transport de 4,0 M\$ de  
10 l'année 2012-2013. En conséquence, dans la mesure où les pertes liées à la baisse de l'utilisation  
11 du transport « short haul » n'ont pu être compensées, Gaz Métro croit qu'il n'y a pas lieu d'alléger  
12 les OMA de la clientèle au cours de l'année 2013-2014.