

**C A N A D A**

**PROVINCE DE QUÉBEC**  
**District de Montréal**

**No. R-3879-2014 – Phases 3 et 4**

**RÉGIE DE L'ÉNERGIE**

---

**SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ  
MÉTRO**

(ci-après « Gaz Métro »)

et

**L'ASSOCIATION DES CONSOMMATEURS  
INDUSTRIELS DE GAZ**

(ci-après « ACIG »)

(ci-après conjointement désignées « co-  
demanderesses »)

---

**DEMANDE RELATIVE À LA MODIFICATION DES TAUX APPLICABLES À LA  
ZONE NORD DU SERVICE DE TRANSPORT DU DISTRIBUTEUR**  
[Articles 31(1<sup>o</sup>) et (2.1<sup>o</sup>), 48 et 49 (7<sup>o</sup>) de la *Loi sur la Régie de l'énergie*,  
L.R.Q. c. R-6.01 (la « Loi »)]

---

**LES CO-DEMANDERESSES DÉCLARENT RESPECTUEUSEMENT CE QUI SUIT :**

**A. INTRODUCTION**

1. Gaz Métro est un distributeur de gaz naturel et, à ce titre, elle est assujettie à la juridiction de la Régie de l'énergie (la « Régie »), conformément aux dispositions de la Loi;
2. Dans le présent dossier R-3879-2014, Gaz Métro s'est adressée à la Régie pour faire approuver son plan d'approvisionnement ainsi que pour faire modifier ses tarifs et certaines conditions auxquelles le gaz naturel sera transporté, livré et fourni aux consommateurs à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2014 et du 1<sup>er</sup> octobre 2015;

3. Gaz Métro a demandé que ses tarifs soient ainsi modifiés à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2014 de façon à ce qu'ils génèrent les revenus requis pour l'année tarifaire 2014-2015 et à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2015 pour l'année tarifaire 2015-2016;
4. L'ACIG, créée en 1973, a pour mandat de représenter les intérêts d'importants consommateurs de gaz naturel établis au Québec et en Ontario;
5. L'ACIG compte présentement vingt-trois (23) membres, dont environ une dizaine (10) sont situés au Québec;
6. L'ACIG a pour objectif principal de représenter les intérêts de la grande industrie consommatrice de gaz auprès de tous les paliers gouvernementaux et des organismes de réglementation en matière de transport et de distribution du gaz naturel au Canada;
7. Depuis plusieurs années, l'ACIG a été une intervenante régulière auprès de la Régie de l'énergie (autrefois Régie du gaz naturel), de l'Office national de l'énergie et de la Commission de l'énergie de l'Ontario pour toutes les matières affectant directement ou indirectement les tarifs ou autres conditions de fourniture, de transport, d'entreposage ou de distribution du gaz naturel;
8. Dans le cadre du présent dossier R-3879-2014, l'ACIG a été reconnue par la Régie à titre d'intervenante et agit à titre de co-demanderesse à l'égard de la présente demande;
9. Le présent dossier tarifaire R-3879-2014 en a été scindé en quatre phases;
10. Le 4 novembre 2015, la Régie a rendu une décision partielle sur le fond (D-2015-181) relativement aux phases 3 et 4 du présent dossier, portant respectivement sur les dossiers tarifaires 2015 et 2016;
11. Par cette décision, la Régie rejetait la demande de Gaz Métro concernant la fusion des zones Nord et Sud du service de transport, tel qu'il appert du paragraphe 129 de la décision D-2015-181;
12. La présente demande est présentée conjointement par Gaz Métro et l'ACIG suite à la réception, par ces dernières, d'une lettre communiquée par monsieur Serge Laflamme, de la compagnie Tembec, produite sous la cote Gaz Métro-16, Document 7;
13. Par cette demande, les co-demanderesses demandent notamment à la Régie d'autoriser une modification aux taux applicables à la zone Nord du service de transport ainsi que la création d'un compte de frais reportés aux fins de corriger, pour l'année témoin 2015-2016, l'iniquité actuelle entre les tarifs de transport de la zone Nord et ceux de la zone Sud;

## **B. OBJET DE LA DEMANDE**

14. Dans sa pièce B-0421, Gaz Métro-16, Document 1, déposée au présent dossier R-3879-2014, Gaz Métro a notamment donné suite à une série de suivis requis par la Régie dans ses décisions D-2012-175, D-2014-064 et D-2014-065 en lien avec le déplacement de la structure

- d'approvisionnement vers Dawn et a notamment demandé à la Régie d'approuver la fusion des zones Nord et Sud du service de transport à compter du 1<sup>er</sup> novembre 2016 ;
15. La preuve produite en soutien à cette demande de fusion démontre que, depuis 3 ans, les tarifs du service de transport de la zone Nord sont supérieurs à ceux de la zone Sud, tel qu'il appert de la pièce B-0421, Gaz Métro-16, Document 1, p. 35;
  16. Pour les co-demanderesses, cette situation est inéquitable envers les clients de la zone Nord et est contraire au principe voulant que les clients d'une même catégorie tarifaire doivent bénéficier des mêmes conditions tarifaires, quelle que soit leur localisation dans la franchise;
  17. C'est dans cette perspective que l'ACIG a activement participé au débat portant sur cette proposition de Gaz Métro dans le cadre du présent dossier R-3879-2014;
  18. Pour l'ACIG, la proposition relative à la fusion des zones Nord et Sud du service de transport de Gaz Métro était d'une grande importance en ce que l'un de ses membres, en l'occurrence Tembec, est une société de fabrication de produits forestiers (bois, pâtes, papier et celluloses de spécialité) dont une des usines est située dans la ville de Témiscaming, où elle y emploie environ huit cents (800) personnes;
  19. Par ailleurs, dans le cadre des audiences tenues en septembre dernier, la FCEI a indiqué qu'elle n'avait pas d'objection à formuler à l'endroit de la proposition de Gaz Métro quant à la fusion des zones Nord et Sud, tel qu'il appert de la réponse offerte par le témoin de la FCEI à la question 114 reproduite aux pages 110 et 111 des notes sténographiques du 11 septembre 2015 (pièce A-0135);
  20. Cependant, et comme l'indique une lecture de ces notes sténographiques, la FCEI a formulé des préoccupations à l'endroit d'une proposition accessoire de l'ACIG à l'effet de fonctionnaliser les conduites de Champion au service de distribution plutôt qu'au service de transport. Les préoccupations de la FCEI à ce chapitre sont bien résumées aux paragraphes 123 et 124 de la décision D-2015-181;
  21. À la lecture de la décision D-2015-181, les co-demanderesses constatent que c'est suite à ces échanges relatifs à la fonctionnalisation des conduites de Champion que la Régie a rejeté la proposition de Gaz Métro relative à la fusion des zones au service de transport :

« [125] La Régie constate que la fusion des zones Nord et Sud est une modification tarifaire de nature géographique et que, tel que soulevé par l'ACIG, elle implique également un enjeu d'équité sur le traitement de l'ensemble des conduites ayant les mêmes fonctions, dans la franchise de Gaz Métro.

[126] La Régie estime que l'iniquité soulevée par Gaz Métro, en lien avec l'écart grandissant entre les tarifs de transport des zones Nord et Sud à la suite du transfert des approvisionnements d'Empress à Dawn, de la révision de la méthode de fonctionnalisation entre les services de transport et d'équilibrage ainsi que des investissements encourus et anticipés pour Champion, pourraient placer la zone Nord dans une position désavantageuse aux points de vue tarifaire et économique, comparativement à la zone Sud.

[127] À cet égard, la Régie indique qu'elle est d'accord avec le principe selon lequel les clients d'une même catégorie tarifaire doivent bénéficier des mêmes conditions tarifaires, quelle que soit leur localisation.

[128] Toutefois, la Régie considère que la fonctionnalisation de Champion requiert un examen plus approfondi en ce qui a trait à l'impact sur l'allocation des coûts et la tarification de l'ensemble des clients.

**[129] La Régie demande au Distributeur de présenter, lors du prochain dossier tarifaire, une analyse de la fonctionnalisation de la conduite de Champion ainsi que des conduites de transport qu'elle détient, respectivement au service de distribution et au service de transport, dans le cadre du prochain dossier tarifaire, afin d'examiner les impacts tarifaires de la fusion des zones Nord et Sud. Par conséquent, la Régie rejette la demande du Distributeur à cet égard. »**

[nous soulignons, les emphases proviennent de la décision]

22. Les co-damanderesses prennent acte du rejet de la demande de Gaz Métro relativement à la fusion des zones Nord et Sud mais constatent que la Régie, par sa décision D-2015-181, reconnaît qu'il existe bel et bien une iniquité à l'égard des clients de la zone Nord et que, en outre, celle-ci est contraire au principe selon lequel les clients d'une même catégorie tarifaire doivent bénéficier des mêmes conditions tarifaires, quelle que soit leur localisation, ce qui est fondamental;
23. Les co-damanderesses soumettent que cette iniquité, qui n'a été remise en question par aucun intervenant au dossier, se traduit par un préjudice financier réel et immédiat pour les clients de la zone Nord;
24. La lettre de monsieur Serge Laflamme, produite sous la cote Gaz Métro-16, Document 7 et jointe à la présente demande, explique plus amplement les impacts associés aux coûts supplémentaires assumés au service de transport par les clients de la zone Nord;
25. Dans les circonstances, les co-damanderesses soumettent que, sans procéder à la fusion des zones Nord et Sud du service de transport, un traitement tarifaire temporaire et équitable, tant pour les clients de la zone Nord que ceux de la zone Sud, pourrait être mis en vigueur, dès le 1<sup>er</sup> janvier 2016, et ce, sans que cela ait pour effet de préjuger d'une quelconque façon le résultat de l'analyse sur la fonctionnalisation des conduites de Champion requise par la Régie aux termes du paragraphe 129 de sa décision D-2015-181;
26. À cet égard, les co-damanderesses proposent à la Régie :
  - a) d'autoriser que les taux pour le service de transport applicables à la zone Nord, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016, soient identiques à ceux applicables à la zone Sud,
  - b) d'autoriser la création, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016, d'un compte de frais reportés, pour disposition au terme d'un prochain dossier tarifaire, portant intérêts au taux

moyen du coût en capital, dans lequel sera comptabilisée la différence entre les revenus générés pas les clients de la zone Nord suite à l'application de taux identiques au taux de la zone Sud, et les revenus qui auraient été générés par les clients de la zone Nord si la présente demande n'avait pas été acceptée,

- c) de déclarer que les règles relatives à la disposition de ce compte de frais reportés seront définies suite au traitement, par la Régie, de l'analyse requise au paragraphe 129 de la décision D-2015-181 concernant la fonctionnalisation de la conduite de Champion;
27. Les co-demanderses soumettent que l'adoption de cette proposition est non seulement souhaitable afin de régler une situation inéquitable avérée, mais est nécessaire afin de permettre aux clients de la zone Nord de bénéficier de tarifs justes et raisonnables, comme requis à l'article 49(7<sup>o</sup>) de la Loi;
  28. Les co-demanderses précisent par ailleurs que cette proposition ne créerait aucun délai dans l'établissement des tarifs prévu pour le 1<sup>er</sup> janvier 2016 dans le présent dossier R-3879-2014;
  29. En effet, comme requis au paragraphe 310 de la décision D-2015-181, Gaz Métro déposera, d'ici le 14 décembre 2015, l'ensemble des tarifs résultants de la décision D-2015-181, incluant ceux du service de transport qui devraient s'appliquer aux zones Nord et Sud, et ce, sans tenir compte des conclusions recherchées par la présente demande;
  30. Par contre, suivant une approbation éventuelle de la présente demande, Gaz Métro modifiera le texte de l'article 13.1.2.1 des *Conditions de service et tarif* afin que les mêmes taux apparaissent sous les rubriques « zone Sud » et « zone Nord », en l'occurrence il s'agira des taux de la zone Sud qui seront reproduits sous les deux rubriques;
  31. Ainsi, les co-demanderses soumettent que la solution proposée n'implique pas la fusion des zones Sud et Nord puisque celles-ci existeront toujours dans l'éventualité où la Régie devait accueillir la présente demande et elles continueront à apparaître distinctement au texte des *Conditions de service et Tarif* : seuls les taux applicables à la zone Nord changeront;
  32. Les co-demanderses soumettent respectueusement que cette proposition pragmatique permettrait d'éliminer rapidement toute iniquité entre les clients des différentes zones et de fixer des tarifs justes et raisonnables, le tout dans l'attente d'une décision finale de la Régie sur la fonctionnalisation des conduites de Champion et, le cas échéant, de la fusion des zones;
  33. La présente demande est bien fondée en fait et en droit;

**PAR CES MOTIFS, PLAISE À LA RÉGIE :**

**AUTORISER** que les taux pour le service de transport applicables à la zone Nord, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016, soient identiques à ceux applicables à la zone Sud;

**AUTORISER** la création, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016, d'un compte de frais reportés, pour disposition au terme d'un prochain dossier tarifaire, portant intérêts au taux moyen du coût en capital, dans lequel sera comptabilisée la différence entre les revenus générés pas les clients de la zone Nord suite à l'application de taux identiques aux taux de la zone Sud, et les revenus qui auraient été générés par les clients de la zone Nord si la présente demande n'avait pas été acceptée,

**DÉCLARER** que les règles relatives à la disposition de ce compte de frais reportés seront définies suite au traitement, par la Régie, de l'analyse requise au paragraphe 129 de la décision D-2015-181 concernant la fonctionnalisation de la conduite de Champion;

**LE TOUT RESPECTUEUSEMENT SOUMIS.**

Montréal, le 27 novembre 2015

*(s) Hugo Sigouin-Plasse*

---

M<sup>e</sup> Hugo Sigouin-Plasse  
M<sup>e</sup> Marie Lemay Lachance  
Procureurs de Gaz Métro

St-Jérôme, le 27 novembre 2015

*(s) Hugo Sigouin-Plasse, pour :*

---

M<sup>e</sup> Guy Sarault  
Procureur de l'ACIG