

**FAITS SAILLANTS DE LA  
CAUSE TARIFAIRE 2016**

---

## TABLE DES MATIÈRES

<b>INTRODUCTION</b> .....	<b>4</b>
<b>1 LES DONNÉES AU DOSSIER ET STRATÉGIE TARIFAIRE</b> .....	<b>7</b>
1.1 Ajustement tarifaire global.....	7
1.2 Ajustement tarifaire final en distribution.....	8
1.2.1 Amortissement du TP Distribution de 2014 à remettre en 2016 .....	9
1.2.2 Compte d'écart d'application tardive des tarifs.....	9
1.2.3 Diminution des revenus générés par la baisse des volumes de consommation .....	9
1.2.4 Amortissement des immobilisations.....	10
1.3 Stratégie et grilles tarifaires (Gaz Métro-112, Documents 1 à 11) .....	10
<b>2 LES PARTICULARITÉS DU DOSSIER ET SUIVIS</b> .....	<b>11</b>
2.1 Taux de rendement (Gaz Métro-101, Document 1) .....	11
2.2 Projet de déplacement de la structure d'approvisionnement vers Dawn (Gaz Métro-103, Document 3) .....	11
2.3 Méthode d'évaluation de la journée de pointe (Gaz Métro-103, Document 4) .....	12
2.4 Incitatif à la performance sur les transactions financières visant l'optimisation des outils d'approvisionnement (Gaz Métro-103, Document 5).....	12
2.5 Révision du calendrier pour la conception d'un indicateur de performance visant l'optimisation des outils d'approvisionnement (Gaz Métro-103, Document 6).....	12
2.6 Révision du processus de détermination des aides financières du programme de rabais à la consommation (PRC) pour les clients résidentiels et petits CII (suivi des décisions D-2013-135, D-2014-077, D-2014-165) (Gaz Métro-104, Document 3).....	13
2.7 Stratégies de conformités au Système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre (SPEDE) (Gaz Métro-105, Documents 1 et 2).....	13
2.8 Modalités de disposition du compte de frais reportés lié à une extension éventuelle du réseau gazier vers la Côte-Nord (Gaz Métro-107, Document 9) .....	14
2.9 Explication des résultats de l'étude des taux d'amortissement et des modifications liées aux immobilisations (Gaz Métro-107, Document 11).....	14

2.10	Plan de balisage (suivi de la décision D-2014-077) (Gaz Métro-109, Document 20).....	15
2.11	Résultat de l'application de la formule paramétrique pour la période 2009-2016 (suivi de la décision D-2014-077) (Gaz Métro-109, Document 20).....	16
2.12	Statut sur l'évolution du référentiel comptable (Gaz Métro-109, Document 22) .....	16
2.13	Modification des taux applicables à la zone Nord du service de transport (Gaz Métro-16, Documents 7, 8 et 9 et Gaz Métro-112, Document 5) .....	17

## **INTRODUCTION**

1 La Cause tarifaire 2016 est traitée simultanément à la phase 3 de la Cause tarifaire 2015 dans le  
2 cadre du dossier R-3879-2014. En effet, par sa décision D-2015-029, la Régie de l'énergie  
3 (« la Régie ») a accueilli la proposition d'allègement réglementaire de Société en commandite  
4 Gaz Métro (« Gaz Métro ») (B-0391, Gaz Métro-3, Document 1) et a informé les participants que  
5 la fixation des tarifs de Gaz Métro pour les années 2015 et 2016 se fera de façon concomitante  
6 et que la méthode utilisée pour la fixation des tarifs pour l'année 2015 et 2016 serait celle  
7 proposée par Gaz Métro. Cette proposition consistait à fixer à l'avance un montant global pour  
8 les dépenses d'exploitation de Gaz Métro, évitant ainsi, pour les Causes tarifaires 2015 et 2016,  
9 la complexité et les longs délais associés à la méthode du coût de service. [...] Les modalités de  
10 cet allègement réglementaire, autorisées par la décision D-2015-181, sont constituées d'un point  
11 de départ, lui-même composé de dépenses d'exploitation réelles constatées au Rapport annuel  
12 2014, d'ajustements spécifiques et d'éléments devant être neutralisés, ainsi que d'un taux  
13 d'inflation.

14 De plus, par sa décision D-2015-045, dans le cadre du mécanisme réglementaire allégé et  
15 temporaire pour la période 2015-2017, la Régie approuvait la révision du mode de partage,  
16 prenait acte des positions favorables conditionnelles à la fixation à 8,9 % du taux de rendement  
17 pour les années tarifaires 2016 et 2017 de certains intervenants, de l'accord de Gaz Métro et  
18 demandait à Gaz Métro de présenter une demande et une preuve à cet égard. Ainsi, considérant  
19 que les conditions économiques et financières qui prévalent actuellement sont similaires à celles  
20 ayant mené la Régie à suspendre l'application de la Formule d'ajustement automatique (« FAA »)  
21 et à maintenir le taux de rendement à 8,9 % pour la période 2011-2015, Gaz Métro a déposé le  
22 10 avril 2015 une demande afin de fixer le taux de rendement sur l'avoir propre à 8,9 % pour  
23 2016 et 2017. Le 26 mai 2015, la Régie a rendu la décision D-2015-076 approuvant le maintien  
24 du taux de rendement à 8,9 % pour les années tarifaires 2016 et 2017.

25 La Cause tarifaire 2016 présente également le plan d'approvisionnement gazier sur l'horizon  
26 2016-2019, le Plan global d'efficacité énergétique (« PGEÉ ») 2016-2018, ainsi que les autres  
27 sujets permettant l'établissement des tarifs pour l'année tarifaire 2015-2016 conformément au  
28 cadre du mécanisme réglementaire allégé et temporaire autorisé.

- 1 D'autres sujets ou suivis y sont également abordés, notamment :
- 2 • des suivis découlant du projet de déplacement à Dawn;
  - 3 • un suivi sur la méthode d'évaluation de la journée de pointe;
  - 4 • l'incitatif à la performance sur les transactions financières visant l'optimisation des outils
  - 5 d'approvisionnement;
  - 6 • un suivi sur l'indicateur de performance visant l'optimisation des outils
  - 7 d'approvisionnement;
  - 8 • la rentabilité du plan de développement;
  - 9 • des suivis en lien avec les Programmes de rabais à la consommation (« PRC ») et
  - 10 Programmes de rétention par voie de rabais à la consommation (« PRRC »);
  - 11 • la stratégie de conformité au Système de plafonnement et d'échange de droits d'émission
  - 12 de gaz à effet de serre du Québec (« SPEDE »);
  - 13 • la gestion des actifs;
  - 14 • un suivi portant sur la disposition du compte de frais reportés (« CFR ») associé au projet
  - 15 de la Côte-Nord;
  - 16 • un suivi sur les frais généraux;
  - 17 • les résultats de l'étude des taux d'amortissement;
  - 18 • un suivi portant sur le plan de balisage des charges d'exploitation et du calendrier déposé
  - 19 dans la Cause tarifaire 2015;
  - 20 • un suivi sur le référentiel comptable;
  - 21 • le dépôt d'une stratégie tarifaire, des grilles tarifaires ainsi que les modifications aux
  - 22 *Conditions de service et Tarif*, et
  - 23 • des suivis de la Régie au niveau des obligations minimales annuelles (« OMA ») et
  - 24 l'allègement de transport et de la marge de manœuvre de 2 % pour les clients en
  - 25 combinaison tarifaire.

1 Gaz Métro présente également, à titre d'exercice de validation complémentaire à l'examen des  
2 charges d'exploitation, le résultat de l'application de la formule paramétrique tel que spécifié dans  
3 la décision D-2014-077.

4 Cette cause tarifaire présente une diminution moyenne des tarifs finaux de distribution de 3,83 %  
5 pour les clients par rapport à la Cause tarifaire 2015. Globalement, pour les services de transport,  
6 équilibrage, distribution, inventaires et maintien SPEDE, la hausse moyenne présentée est de  
7 5,92 %. En tenant compte également des services de fourniture, compression<sup>1</sup> et SPEDE (donc  
8 de l'impact total sur la facture des clients), la hausse globale est de 2,4 %.

9 Par ailleurs, Gaz Métro aimerait mentionner que l'impact des décisions récentes de la Régie a  
10 été intégré à la phase 4 de ce dossier. [...] La première décision (D-2015-088) porte sur le Rapport  
11 annuel 2013. Elle vise la réintégration des subventions de PRC pour les appareils périphériques  
12 à la base de tarification, ainsi que le rétablissement de la répartition de l'écart de coût du  
13 différentiel de lieu entre AECO et Dawn sur les achats de gaz naturel à Dawn selon la méthode  
14 autorisée par la Régie dans sa décision D-2011-164. Il importe de préciser que ces ajustements  
15 ont eu un impact sur les trop-perçus/manques à gagner (« TP/MAG ») de chacun des services  
16 de distribution, transport et équilibrage de l'exercice 2013 dont l'amortissement est intégré dans  
17 le présent dossier tarifaire. Finalement, les effets des décisions D-2015-125 et D-2015-177,  
18 portant respectivement sur le Rapport annuel 2014 et sur la méthode de fonctionnalisation du  
19 coût des achats de gaz naturel, ont été reflétés. De plus, la mise à jour du plan  
20 d'approvisionnement demandé par la Régie (D-2015-181) afin de considérer l'augmentation des  
21 volumes de distribution associée à l'ajustement de la demande d'un client du secteur de la  
22 métallurgie et de la migration de certains clients du service interruptible vers le service continu  
23 ainsi que les modalités d'application des mesures d'allègement réglementaire et de  
24 fonctionnalisation de l'impôt sur le revenu ont été intégrés à la phase 4 de ce dossier.

25 Finalement, Gaz Métro souligne que les tarifs de TCPL applicables au 1<sup>er</sup> janvier 2015, au  
26 1<sup>er</sup> juillet 2015 et au 1<sup>er</sup> janvier 2016, découlant respectivement des ordonnances TG-001-2014,  
27 TG-011-2015 et TG-014-2015 de l'Office national de l'énergie (« ONÉ ») annoncées aux pièces

---

<sup>1</sup> Évaluation effectuée en utilisant un prix de fourniture de 11,519 ¢/m<sup>3</sup> et un prix de compression de 0,402 ¢/m<sup>3</sup>, tel que prévu dans le plan d'approvisionnement gazier 2016-2019.

1 B-0360 et B-0672, ont été utilisés afin de déterminer les tarifs finaux. [...]

## 1 LES DONNÉES AU DOSSIER ET STRATÉGIE TARIFAIRE

### 1.1 Ajustement tarifaire global

2 Globalement, pour l'ensemble des services de transport, d'équilibrage, de distribution et  
3 d'ajustement des inventaires de fourniture de gaz naturel, de gaz de compression et de maintien  
4 SPEDE, la cause tarifaire se traduit par une hausse des tarifs de 65,7 M\$, ou de 5,92 %, laquelle  
5 peut se résumer ainsi :

- 6 • baisse des tarifs finaux de distribution de 3,8 %, soit -21,3 M\$;
- 7 • hausse de 3,0 % de l'ajustement des inventaires de fourniture et de compression, soit  
8 0,1 M\$;
- 9 • ajout d'un montant de 3,7 M\$ associé au maintien SPEDE;
- 10 • hausse de 7,6 % des tarifs de transport, soit 31,5 M\$; et
- 11 • hausse de 37,7 % des tarifs d'équilibrage, soit 51,8 M\$.

12 La hausse globale s'explique principalement par la hausse des coûts d'équilibrage et des coûts  
13 du service de transport en partie atténuée par la baisse des coûts de distribution. La hausse des  
14 coûts d'équilibrage s'explique essentiellement par *i) la hausse des tarifs de TCPL, ii) la hausse*  
15 *des volumes d'achats sur le marché secondaire à Dawn fonctionnalisés au service d'équilibrage*  
16 *découlant de l'ordonnancement des outils d'approvisionnement, iii) la hausse de l'amortissement*  
17 *du MAG équilibrage de 2014, dont seulement le tiers est récupéré en 2016 (8,3 M\$) ainsi que iv)*  
18 *l'amortissement du CFR visant à rétablir le MAG équilibrage de l'exercice 2013 (8,1 M\$)*  
19 *découlant de la décision (D-2015-088).* En ce qui a trait au service de transport, l'augmentation  
20 des coûts s'explique principalement par la hausse des coûts d'approvisionnement en raison de  
21 la croissance des volumes d'achats d'outils de transport LH contractés auprès de TCPL combinée  
22 aux différentes hausses des tarifs de TCPL du 1<sup>er</sup> janvier 2015, du 1<sup>er</sup> juillet 2015 et du 1<sup>er</sup> janvier  
23 2016 (53,7 M\$), ainsi qu'à l'intégration des coûts du gaz de compression sur le *Long Haul* (« LH »)  
24 entre *Empress* et la franchise, occasionnée par l'abolition du service de compression au  
25 1<sup>er</sup> novembre 2015 (15,9 M\$). [...] À cet égard, il importe de préciser que les clients bénéficieront  
26 d'une réduction des coûts de compression qu'ils assumaient auparavant par le biais du service

1 de compression de Gaz Métro ou d'un autre fournisseur. Ces hausses sont toutefois partiellement  
2 compensées par la baisse des volumes d'achats d'outils de transport sur le marché secondaire  
3 à un prix moyen inférieur (27,1 M\$), par l'effet favorable de la baisse de l'amortissement du MAG  
4 en transport de 2014 dont le tiers sera récupéré en 2016 (D-2015-177) et finalement, à  
5 l'amortissement du CFR visant à rétablir le TP transport de l'exercice 2013 découlant de la  
6 décision (D-2015-088). Finalement, l'ajustement tarifaire final en distribution est expliqué à la  
7 section 1.2 du présent document.

8 Cette hausse globale est cependant répartie de façon différente entre les tarifs et les paliers.  
9 Ainsi, tous les clients profitent de la baisse des tarifs de distribution, mais l'impact de cette baisse  
10 n'est pas le même pour chacun. Par exemple, les revenus de distribution représentent en  
11 moyenne 54 % des revenus totaux (T, É, D, inv.) des clients du tarif D<sub>1</sub>, alors qu'ils ne  
12 représentent que 21 % des revenus des clients du tarif D<sub>5</sub>. La baisse du revenu requis en  
13 distribution, combinée à une hausse des services de transport et d'équilibrage, affecte donc  
14 différemment les clients selon l'importance que prend chacun de ces services sur leur facture.

15 Gaz Métro est consciente de cet impact. Toutefois, tel qu'expliqué à la section 1.3, Gaz Métro a  
16 tenté de maintenir la même approche pour l'établissement des tarifs 2016 que celle approuvée  
17 par la Régie dans sa décision D-2013-106. En distribution, les variations ciblées sont similaires  
18 d'un tarif et d'un palier à l'autre. L'impact est toutefois différent lorsque l'ensemble des services  
19 est analysé.

## **1.2 Ajustement tarifaire final en distribution**

20 Les tarifs finaux de distribution de Gaz Métro, pour l'année 2016, seront en baisse de 21,3 M\$ ou  
21 3,8 %. Cette baisse s'explique principalement par :



	<b>Variations en M\$</b>	<b>Variations en %</b>
Amortissement du TP Distribution de 2014 à remettre en 2016	(22,84)	(4,1 %)
Compte d'écart d'application tardive des tarifs	(10,9)	(2,0) %
Diminution des revenus générés par la baisse des volumes de consommation	7,9	1,4 %
Amortissement des immobilisations	9,2	1,7 %
Autres	(4,7)	(0,84) %
<b>TOTAL</b>	<b>(21,3)</b>	<b>(3,8) %</b>

1 Les variations les plus importantes sont expliquées dans les sous-sections suivantes.

1.2.1 Amortissement du TP Distribution de 2014 à remettre en 2016

2 Au cours de l'exercice 2014, un TP Distribution a été réalisé. Selon la nature de ce compte,  
 3 son amortissement doit être constaté et, par conséquent, remis en 2016.

1.2.2 Compte d'écart d'application tardive des tarifs

4 Aucun amortissement du CFR – écart de revenu n'a été constaté en 2016 versus un  
 5 amortissement de (10,9 M\$) en 2015 en lien avec l'application tardive des tarifs en 2014.  
 6 En effet, les écarts de facturation de l'exercice 2015 ne seront déterminés qu'au moment  
 7 où la Régie aura rendu sa décision à l'égard de la Cause tarifaire 2015, soit à l'automne  
 8 2015. En conséquence, l'amortissement du CFR – écart de revenu est reporté à l'exercice  
 9 2017.

1.2.3 Diminution des revenus générés par la baisse des volumes de consommation

10 La Cause tarifaire 2016 présente une décroissance des volumes de distribution de  
 11 55 10<sup>6</sup> m<sup>3</sup> comparativement à la Cause tarifaire 2015. Cette décroissance des volumes  
 12 génère une diminution des revenus de distribution qui se traduit par un effet défavorable  
 13 de la variation tarifaire de 7,9 M\$, soit une hausse de 1,4 % des tarifs de distribution.

#### 1.2.4 Amortissement des immobilisations

1           Finalement, une nouvelle étude des taux d'amortissement en 2016 jumelée à la  
2           croissance des investissements se traduit par une augmentation de l'amortissement des  
3           immobilisations, lesquels ont été autorisés par la décision D-2015-181.

### **1.3 Stratégie et grilles tarifaires (Gaz Métro-112, Documents 1 à 11)**

4           Des travaux sont présentement en cours dans le cadre du dossier portant sur l'allocation des  
5           coûts et la structure tarifaire de Gaz Métro (R-3867-2013). En avril 2015 ont eu lieu les audiences  
6           sur la phase 1 du dossier, celle-ci traitant de l'ensemble des méthodes d'allocation des coûts du  
7           service de distribution. La phase 2 portera notamment sur la segmentation de la clientèle et la  
8           structure tarifaire proprement dite. Un document de réflexion sur ces sujets sera présenté au  
9           cours des prochains mois. Dans la mesure où les travaux sur la vision tarifaire sont toujours en  
10          cours, Gaz Métro propose de maintenir la même approche pour l'établissement des tarifs 2016  
11          que celle retenue dans la décision D-2013-106. La Régie y mentionnait que le distributeur était à  
12          compléter sa vision tarifaire et considérait que, dans ce contexte, la proposition de Gaz Métro de  
13          répartir la hausse du revenu requis de distribution au prorata des revenus de distribution  
14          constituait une proposition acceptable.

15          Le revenu requis de distribution pour l'année 2015/2016 s'élève à 535,2 M\$. La stratégie tarifaire  
16          a été présentée le 29 mai 2015 à la pièce B-0513, Gaz Métro-112, Document 3. Dans la décision  
17          D-2015-181, la Régie acceptait la stratégie proposée. La mise à jour du dossier tarifaire a alors  
18          un effet sur les variations tarifaires présentées, sans pour autant changer la stratégie suivie. La  
19          pièce B-0513, Gaz Métro-112, Document 3 n'a donc pas été révisée. La stratégie [...] résulte en  
20          une baisse de 3,8 % pour chacun des tarifs et paliers au service de distribution.

21          Il est à noter que la pièce B-0519, Gaz Métro-112, Document 9 a été modifiée, en plus des  
22          variations liées aux ajustements du revenu requis et à l'augmentation des volumes de distribution  
23          associée à l'ajustement de la demande d'un client du secteur de la métallurgie et à la migration  
24          de certains clients du service interruptible vers le service continu. Ainsi, comme il avait été  
25          mentionné à la page 17 de la pièce B-0519, Gaz Métro-112 Document 3, le nombre de jours  
26          d'interruption utilisé pour calculer les revenus d'équilibrage générés à partir de la grille tarifaire  
27          actuelle n'était pas le bon. L'erreur a été corrigée. De plus, le nombre de clients dans les paliers  
28          du tarif D<sub>1</sub> présenté dans la version originale de la pièce n'était pas exact (cela n'affectait toutefois

1 pas les revenus). Gaz Métro a également corrigé cette erreur afin que la bonne répartition du  
2 nombre de clients soit reflétée.

## **2 LES PARTICULARITÉS DU DOSSIER ET SUIVIS**

### **2.1 Taux de rendement (Gaz Métro-101, Document 1)**

3 Tel que mentionné précédemment, dans le cadre du mécanisme réglementaire allégé et  
4 temporaire pour la période 2015-2017, la Régie approuvait la révision du mode de partage,  
5 prenait acte des positions favorables conditionnelles à la fixation à 8,9 % du taux de rendement  
6 pour les années tarifaires 2016 et 2017 de certains intervenants, de l'accord de Gaz Métro et  
7 demandait à Gaz Métro de présenter une demande et une preuve à cet égard. Ainsi, considérant  
8 que les conditions économiques et financières qui prévalent actuellement sont similaires à celles  
9 ayant mené la Régie à suspendre l'application de la FAA et à maintenir le taux de rendement à  
10 8,9 % pour la période 2011-2015, Gaz Métro demande de fixer le taux de rendement sur l'avoir  
11 propre à 8,9 % pour 2016 et 2017. Par sa décision D-2015-076, la Régie a déterminé que le taux  
12 de rendement sur l'avoir des actionnaires pour les années tarifaires 2016 et 2017 serait de 8,9 %.  
13 Ainsi, ce taux a été utilisé pour la production des pièces au présent dossier en conformité avec  
14 cette décision.

### **2.2 Projet de déplacement de la structure d'approvisionnement vers Dawn (Gaz Métro-103, Document 3)**

15 Les suivis demandés dans les décisions D-2012-175, D-2014-064, D-2014-065 et D-2014-165 et  
16 relatifs au déplacement de la structure d'approvisionnement vers Dawn présentés dans ce  
17 document sont les suivants :

- 18 • Flexibilité opérationnelle en cours de journée considérant une structure  
19 d'approvisionnement déplacée vers Dawn (décisions D-2012-175, paragr. 93 et  
20 D-2014-064, paragr. 89);
- 21 • Fonctionnalisation des coûts entre les services de transport et d'équilibrage, incluant les  
22 coûts de transport non utilisés (décision D-2014-065, paragr. 23 et D-2014-165,  
23 paragr. 67).

1 Il est à noter que l'état des réflexions de Gaz Métro à l'égard des règles relatives aux OMA et  
2 au taux d'allègement du tarif de transport (décision D-2014-065, paragr.23) est présenté à la  
3 pièce Gaz Métro-112, Document 1.

### **2.3 Méthode d'évaluation de la journée de pointe (Gaz Métro-103, Document 4)**

4 À la Cause tarifaire 2015, en suivi de la décision D-2013-179, Gaz Métro avait proposé une  
5 modification à la méthode d'évaluation de la demande continue en journée de pointe.

6 Dans sa décision D-2014-201, la Régie a convenu de la méthode d'évaluation de la demande en  
7 journée de pointe mais demandait à Gaz Métro d'analyser la problématique associée à la  
8 sensibilité du modèle au changement d'année de référence ainsi que la possibilité que le facteur  
9 d'ajustement puisse tenir compte de la croissance de la demande, de manière à refléter le profil  
10 de consommation de l'ajout des volumes pour les grandes catégories VGE et PMD. Ce document  
11 vise à répondre à ces demandes de la Régie.

### **2.4 Incitatif à la performance sur les transactions financières visant l'optimisation des outils d'approvisionnement (Gaz Métro-103, Document 5)**

12 À la Cause tarifaire 2015, Gaz Métro a déposé une demande de reconduction de l'incitatif à la  
13 performance sur les transactions financières approuvé pour l'exercice 2014 et ce, pour les  
14 exercices 2015 et 2016. Or, la Régie a accepté la proposition de Gaz Métro, par la décision  
15 D-2014-201, uniquement pour l'exercice 2014-2015. Gaz Métro propose de reconduire l'incitatif  
16 à la performance sur les transactions financières comme approuvé lors des exercices 2014 et  
17 2015, pour l'exercice 2016. Cet incitatif consiste à appliquer une bonification de 10 % des revenus  
18 réels des transactions financières sous réserve que les transactions de plus de 12 mois, ou  
19 s'étendant au-delà du 30 septembre d'une année donnée ne peuvent être considérées comme  
20 des transactions financières d'optimisation.

### **2.5 Révision du calendrier pour la conception d'un indicateur de performance visant l'optimisation des outils d'approvisionnement (Gaz Métro-103, Document 6)**

21 Dans le cadre de la Cause tarifaire 2015, en suivi de la décision D-2013-091, Gaz Métro déposait  
22 auprès de la Régie une proposition de calendrier afin d'élaborer un indicateur de performance  
23 visant l'optimisation des outils d'approvisionnement. Cependant, le 11 décembre 2014, dans une

1 correspondance à la Régie (R-3879-2014, B-0278), Gaz Métro annonçait son incapacité à  
2 respecter la date de dépôt du document de réflexion indiquée dans la proposition initiale de  
3 calendrier compte tenu de l'importante charge de travail découlant des divers dossiers. De  
4 surcroît, Gaz Métro s'engageait à revenir à la Régie dans les meilleurs délais sur le moment où  
5 elle serait en mesure de déposer le document de réflexion.

6 Ainsi, par souci d'efficience et afin de s'assurer que sa seconde proposition d'un indicateur de  
7 performance visant l'optimisation des outils d'approvisionnement soit le reflet du contexte global,  
8 Gaz Métro demande à la Régie de prendre acte de sa proposition de traiter ce sujet dans un  
9 dossier distinct.

## **2.6 Révision du processus de détermination des aides financières du programme de rabais à la consommation (PRC) pour les clients résidentiels et petits CII (suivi des décisions D-2013-135, D-2014-077, D-2014-165) (Gaz Métro-104, Document 3)**

10 Gaz Métro a déposé un document (*Révision des PRC et PRRC et rapport d'analyse des surcoûts*  
11 *des équipements au gaz naturel*) dans le cadre de la Cause tarifaire 2014<sup>2</sup>. Bien qu'elle y  
12 expliquait sa vision de l'application des programmes et justifiait les sommes allouées, la Régie,  
13 par sa décision D-2014-077, a refusé le modèle présenté par Gaz Métro et lui a demandé un suivi  
14 à cet égard.

15 Ainsi, Gaz Métro présente le rapport de la firme SOM, mandatée pour connaître les critères de  
16 rentabilité des clients et développer le modèle d'attribution de l'aide financière, et ainsi répondre  
17 à la demande de la Régie.

## **2.7 Stratégies de conformités au Système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre (SPEDE) (Gaz Métro-105, Documents 1 et 2)**

18 Gaz Métro a déposé ses stratégies d'intégration du système de plafonnement et d'échange de  
19 droits d'émission de gaz à effet de serre (le « SPEDE ») dans le cadre de la Cause tarifaire  
20 2015. Suivant la décision D-2014-171, Gaz Métro a déployé le plan d'action autorisé. Dans le  
21 cadre du présent dossier, Gaz Métro demande à la Régie de prendre acte des suivis déposés

---

<sup>2</sup> R-3837-2013, B-0039, Gaz Métro-7, Document 4.

1 relatifs à la décision D-2014-171, d'approuver la mise à jour de la stratégie de couverture pour  
2 la période 2015 à 2017 et d'approuver la stratégie de couverture pour la période 2018 à 2020.

3 Comme mentionné dans l'introduction des faits saillants, le coût des impôts doit être récupéré  
4 dans le service SPEDE pour une question d'équité entre les clients. Ainsi, l'analyse de la  
5 stratégie de couverture doit inclure la composante liée aux impôts. Aux fins des analyses du  
6 présent dossier, le taux du coût du capital prospectif a été ajusté de 5,75 % à 7,15 %, permettant  
7 ainsi de prendre en considération la composante liée aux impôts associés au financement du  
8 service SPEDE. Le même raisonnement est appliqué au taux du coût moyen du capital qui est  
9 ajusté de 7,18 % à 8,61 %.

## **2.8 Modalités de disposition du compte de frais reportés lié à une extension éventuelle du réseau gazier vers la Côte-Nord (Gaz Métro-107, Document 9)**

10 Dans le cadre de ses Rapports annuels 2012, 2013 et 2014, Gaz Métro a déposé, à la demande  
11 de la Régie, l'analyse des dépenses réelles portées au CFR hors base lié à une extension  
12 éventuelle du réseau gazier vers la Côte-Nord.

13 Dans sa décision D-2014-165, la Régie autorisait le maintien du CFR jusqu'à la Cause tarifaire  
14 2015 et demandait à ce « *que les modalités de disposition soient discutées au plus tard dans le*  
15 *cadre du dossier tarifaire 2015* ». Les raisons justifiant la demande de Gaz Métro pour que soit  
16 reporté à la Cause tarifaire 2016 l'examen d'une proposition de disposition du CFR étaient  
17 présentées à la pièce B-0165, Gaz Métro-19, Document 9 de la Cause tarifaire 2015.

18 Considérant que le service de distribution se situe en baisse tarifaire au cours de l'exercice 2016,  
19 Gaz Métro propose d'amortir et de récupérer la totalité du solde du CFR lié à l'extension  
20 éventuelle du réseau gazier vers la Côte-Nord sur une période d'un an, et ce, dans le coût de  
21 service de 2016.

## **2.9 Explication des résultats de l'étude des taux d'amortissement et des modifications liées aux immobilisations (Gaz Métro-107, Document 11)**

22 Gaz Métro présente l'étude quinquennale des taux d'amortissement des principales catégories  
23 d'immobilisations corporelles de Gaz Métro en fonction des soldes aux livres au 30 septembre  
24 2014. L'application des taux de la présente étude sera en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 2015 et, par  
25 conséquent, les taux de cette étude ont été intégrés à la Cause tarifaire 2016.

1 Gaz Métro utilise la méthode de l'amortissement linéaire, selon un taux spécifique par catégorie  
2 d'actifs. Les taux d'amortissement sont établis en fonction de la durée de vie résiduelle des actifs.  
3 Cette méthode prend en considération la valeur historique des investissements, les coûts des  
4 retraits passés, la prévision des retraits futurs, les coûts d'abandon associés aux retraits, la valeur  
5 de l'amortissement accumulé et la durée de vie résiduelle de l'actif.

6 Gaz Métro demande à la Régie l'autorisation de créer de nouvelles catégories d'immobilisations  
7 ainsi que les taux d'amortissement afférents et demande également d'approuver la modification  
8 des taux applicables à certaines catégories d'actifs. Ainsi, la nouvelle étude des taux  
9 d'amortissement permettrait de refléter une dépense annuelle d'amortissement conforme à la  
10 réalité économique actuelle et à l'application des normes comptables en vigueur. Cette étude se  
11 traduit par une hausse pour l'année 2016 de la dépense d'amortissement de 4,6 M\$, ce qui  
12 représente une augmentation de 4,4 % par rapport à la dépense d'amortissement calculée avec  
13 les taux actuellement en vigueur.

#### **2.10 Plan de balisage (suivi de la décision D-2014-077) (Gaz Métro-109, Document 20)**

14 Dans le cadre du dossier R-3837-2013 phase 3, Gaz Métro a déposé un document qui présentait  
15 un recensement des balisages effectués par le Distributeur. Ce recensement identifiait les types  
16 de balisage, les objectifs visés et l'état des initiatives qui en découlent.

17 La Régie a pris acte de ce document et, dans sa décision D-2014-077, a demandé qu'un exercice  
18 ponctuel de balisage des charges d'exploitation soit mis en place. Dans le cadre de la Cause  
19 tarifaire 2015, Gaz Métro a proposé à la Régie un plan de balisage des charges d'exploitation  
20 ainsi qu'un calendrier de réalisation (B-0205, Gaz Métro-21, Document 28). Les Causes tarifaires  
21 2015 et 2016 étant examinées de façon concomitante dans le cadre du présent dossier, cette  
22 proposition n'a pas encore fait l'objet d'une approbation de la Régie. Gaz Métro a cependant  
23 poursuivi ses démarches et dans le cadre de ce suivi, présente un rappel des activités balisées  
24 et les critères retenus pour sélectionner les organisateurs de balisage, les critères pour les  
25 sources de balisage et un statut sur la recherche d'organismes de balisage.

**2.11 Résultat de l'application de la formule paramétrique pour la période 2009-2016  
(suivi de la décision D-2014-077) (Gaz Métro-109, Document 20)**

1 Gaz Métro présente le résultat de l'application de la formule paramétrique pour la période  
2 2009-2016, à titre d'exercice de validation complémentaire à l'examen des charges d'exploitation.  
3 Ainsi, pour 2016, avec l'exclusion des coûts des régimes de retraite, l'application de la formule  
4 résulterait en des dépenses d'exploitation de 175,2 M\$ alors que la proposition d'allègement  
5 réglementaire de Gaz Métro est de 173,2 M\$.

6 Par ailleurs, la perspective initialement envisagée par la Régie dans sa décision D-2013-106 (soit  
7 un exercice de validation du revenu requis complémentaire à un examen détaillé des charges  
8 d'exploitation) n'existe plus puisque la Régie a accueilli la proposition d'allègement réglementaire  
9 de Gaz Métro (D-2015-029). Conséquemment, Gaz Métro propose de suspendre les dépôts des  
10 résultats de la formule paramétrique pour les années au cours desquelles l'allègement  
11 réglementaire s'appliquera.

**2.12 Statut sur l'évolution du référentiel comptable (Gaz Métro-109, Document 22)**

12 En 2014, Gaz Métro avait annoncé son intention d'adopter les IFRS et d'appliquer la norme  
13 IFRS 14, *Comptes de report réglementaires*, à compter de son exercice 2016. Avant la publication  
14 de la norme IFRS 14, la conversion aux IFRS présentait un enjeu majeur pour Gaz Métro puisque  
15 contrairement aux PCGR du Canada et aux PCGR des États-Unis, les IFRS n'incluaient pas de  
16 norme spécifique sur les activités à tarifs réglementés (« ATR »).

17 L'incertitude entourant la comptabilité des ATR en vertu des IFRS ainsi que les impacts  
18 substantiels de l'application de la norme IFRS 14 ont amené Gaz Métro à reconsidérer l'utilisation  
19 des PCGR des États-Unis qui permettent pour leur part de maintenir la comptabilisation des actifs  
20 et passifs réglementaires, de limiter la volatilité sur les résultats financiers consolidés et de  
21 restreindre les modifications au niveau de la présentation et des informations à divulguer.

22 Gaz Métro désire informer la Régie que des informations supplémentaires seront divulguées tout  
23 au long de l'avancement du projet de conversion.



**2.13 Modification des taux applicables à la zone Nord du service de transport  
(Gaz Métro-16, Documents 7, 8 et 9 et Gaz Métro-112, Document 5)**

1 Dans la décision D-2015-181, la Régie estimait que l'iniquité liée à l'écart grandissant entre les  
2 tarifs de transport des zones Nord et Sud pourrait placer la zone Nord dans une position  
3 désavantageuse aux points de vue tarifaire et économique, comparativement à la zone Sud. À  
4 cet égard, elle indiquait être en accord avec le principe selon lequel les clients d'une même  
5 catégorie tarifaire doivent bénéficier des mêmes conditions tarifaires, quelle que soit leur  
6 localisation. Toutefois la Régie considérait que la fonctionnalisation des coûts associés à  
7 Champion requérait un examen plus approfondi. Ainsi le 27 novembre 2015, Gaz Métro,  
8 conjointement avec l'ACIG, a déposé une *Demande relative à la modification des taux applicables*  
9 *à la zone Nord du service de transport du distributeur*. Par cette demande, il est proposé de mettre  
10 en place une solution temporaire qui serait applicable dès le 1<sup>er</sup> janvier 2016 et qui permettrait  
11 d'éliminer l'iniquité jusqu'à ce que la Régie rende une décision à l'égard de la fonctionnalisation  
12 et de la fusion des zones. Gaz Métro et l'ACIG demandent à la Régie d'autoriser que les taux  
13 pour le service de transport applicables à la zone Nord, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016, soient  
14 identiques à ceux applicables à la zone Sud, et d'autoriser la création d'un CFR portant intérêts  
15 au taux moyen du coût en capital dans lequel serait comptabilisée la différence entre les revenus  
16 générés par les clients de la zone Nord à la suite de l'application de taux identiques aux taux de  
17 la zone Sud.