

Régie de l'énergie

Dossiers tarifaires 2015 et 2016

Plan d'approvisionnement gazier, horizon 2016 - 2019

Dossier R-3879-2014 Phases 3 et 4

Preuve de l'Association des Consommateurs Industriels de Gaz
(l'ACIG)

Préparé par
Lucie Gervais
Analyste



21 juillet 2015

Sommaire

1	Introduction.....	3
2	L'ACIG	4
3	Paramètres de l'allègement réglementaire proposé pour la détermination des dépenses	
4	d'exploitation du distributeur pour les années 2015, 2016 et 2017	4
5	Suivi du projet de déplacement de la structure d'approvisionnement vers Dawn, incluant le	
6	projet de fusion des zones Nord et Sud du service de transport	6
7	Proposition quant au maintien ou abolition de chacun des compte de frais reportés en	
8	Distribution ainsi qu'en Transport et Équilibrage et l'approche préconisée pour leur	
9	rémunération	10
10	Proposition relative à la méthode de fonctionnalisation des achats de gaz naturel	12
11	Proposition relative à l'allocation des coûts reliés au maintien de la capacité minimale de FTLH	
12	à contracter	12
13	Plan d'approvisionnement gazier, horizon 2016 – 2019, incluant les suivis découlant du projet	
14	de déplacement à Dawn et de la méthode d'évaluation de la journée de pointe	16
15	Projet de déplacement de la structure d'approvisionnement vers Dawn - Flexibilité	
16	opérationnelle et gestion de l'année de transition.....	17
17	Disposition du compte de frais reporté (CFR) associé au projet de la Côte Nord.....	18
18	Stratégie tarifaire, grilles tarifaires et modifications aux Conditions de service et Tarif	19
19	Obligations minimales annuelles (OMA) et l'allègement de transport.....	22

1 Introduction

2 L'Association des consommateurs industriels de gaz (l'ACIG) a le statut d'intervenant au
3 présent dossier afin de représenter les intérêts de ses membres qui constituent une
4 portion substantielle de la demande totale du distributeur. L'objectif de notre
5 intervention est d'assurer que les tarifs pour les années tarifaires 2015 et 2016 soient
6 justes et raisonnables et que la stratégie proposée dans le plan d'approvisionnement
7 2016-2019 sera optimale pour l'ensemble des consommateurs. L'ACIG est
8 particulièrement sensible à la sécurité d'approvisionnement et à son impact sur la
9 détermination des tarifs. De façon plus précise, l'ACIG est préoccupée par les sujets
10 suivants énoncés à la page « Justification » de son budget de participation pour les
11 phases 3 et 4 du présent dossier :

- 12 • Paramètres de l'allègement réglementaire proposé pour la détermination des
13 dépenses d'exploitation du distributeur pour les années 2015, 2016 et 2017;
- 14 • Suivi du projet de déplacement de la structure d'approvisionnement vers Dawn,
15 incluant le projet de fusion des zones Nord et Sud du service de transport;
- 16 • Proposition quant au maintien ou à l'abolition de chacun des comptes de frais
17 reportés en Distribution ainsi qu'en Transport et Équilibrage et l'approche
18 préconisée pour leur rémunération;
- 19 • Proposition relative à la méthode de fonctionnalisation des achats de gaz
20 naturel;
- 21 • Proposition relative à l'allocation des coûts reliés au maintien de la capacité
22 minimale de FTLH à contracter;
- 23 • Plan d'approvisionnement gazier, horizon 2016 – 2019, incluant les suivis
24 découlant du projet de déplacement à Dawn et de la méthode d'évaluation de la
25 journée de pointe;
- 26 • Disposition du compte de frais reporté (CFR) associé au projet de la Côte Nord;
- 27 • Stratégie tarifaire et modifications aux Conditions de service et Tarif; et
- 28 • Obligations minimales annuelles (OMA) et l'allègement de transport.

29 Dans la foulée des nombreux changements qui sont survenus en raison du déplacement
30 de la structure d'approvisionnement vers Dawn, la révision de la structure des tarifs,
31 incluant une nouvelle offre de service interruptible, le projet de conversion du pipeline
32 de TransCanada et le remplacement de la capacité requise pour rencontrer la demande
33 en gaz naturel, les ajouts de renforcement du réseau pour desservir le Saguenay, les
34 clients industriels tiennent à s'assurer qu'ils auront accès à un approvisionnement fiable
35 et disponible à prix compétitif leur permettant d'exploiter leurs installations de manière
36 rentable et de maintenir leur compétitivité.

1 L'ACIG continue d'espérer que ces changements seront, à terme, bénéfiques pour
2 l'ensemble des consommateurs. Toutefois, elle ne peut que constater que la transition
3 est houleuse et difficile, en raison des multiples changements qui s'opèrent en parallèle
4 et de l'incertitude qui en découle. La compétition industrielle est féroce et la survie de
5 certaines usines en est tributaire.

6 L'ACIG comprend les objectifs visés au présent dossier et c'est dans ce contexte qu'elle
7 présente la preuve qui suit. Le document est préparé selon le même ordre que les
8 enjeux indiqués dans notre budget de participation.

9

10 **L'ACIG**

11 L'ACIG regroupe 23 membres, dont 11 sont présents au Québec. La consommation
12 annuelle des membres de l'ACIG au Québec et en Ontario excède 100 PJ, soit près de la
13 moitié des volumes totaux desservis par Gaz Métro.

14 La portion québécoise de la consommation des membres de l'ACIG est de l'ordre de
15 45 PJ, soit près du quart de la consommation totale au Québec. Les clients sont
16 principalement desservis en vertu des tarifs D4 et D5 de Gaz Métro.

17

18 **Paramètres de l'allègement réglementaire proposé pour la** 19 **détermination des dépenses d'exploitation du distributeur pour les** 20 **années 2015, 2016 et 2017**

21 Référence : Pièces B-206 Gaz Métro-21, Document 29; B-0391 Gaz Métro-3, Document 1
22 et B-0500, Gaz Métro-109, Document 21

23 Dans le présent dossier, Gaz Métro propose un mécanisme réglementaire simplifié
24 visant à alléger le fardeau réglementaire dans l'intérim de l'approbation d'un nouveau
25 mécanisme incitatif d'amélioration de la performance. Parallèlement, Gaz Métro
26 propose une modification au mécanisme de partage des écarts de rendement (MTÉR) en
27 vigueur depuis la Décision D-2013-106.

28 De plus, Gaz Métro propose de maintenir pour 2016 et 2017, le taux de rendement sur
29 l'avoir propre de 8,9 % approuvé par la Régie pour 2015.

30 Le distributeur propose d'utiliser comme point de départ les dépenses d'exploitation
31 réelles de 186,2 M\$ consignées au rapport annuel 2014, auxquelles il ajoute 2,07 M\$
32 d'ajustement pour des dépenses récurrentes non constatées au rapport 2014,

1 établissant le total du point de départ à 188,27 M\$. Gaz Métro indique également que,
2 le cas échéant, il y aurait lieu de neutraliser les éléments suivants dans l'éventualité
3 qu'un changement ait pour effet sur les trop-perçus ou manques à gagner pour les
4 années subséquentes :

- 5 • Les ajustements liés aux régimes de retraite
- 6 • Les activités non réglementées (ANR)
- 7 • Comptes de frais reportés (CFR)

8 Gaz Métro propose de fixer la croissance des dépenses d'exploitation selon la moyenne
9 historique 12 mois de l'indice des prix à la consommation (IPC) pour le Canada publié en
10 août et basé sur les données de juillet. Pour l'année 2015, les dépenses
11 d'exploitation seraient ajustées d'un facteur de 1,5 %, établies à 191,1 M\$, sous réserve
12 des décisions à venir sur les CFR et les ANR.

13 L'ACIG considère que le point de départ proposé par Gaz Métro est acceptable, puisqu'il
14 est déterminé à partir de données réelles en fin d'exercice. L'ACIG considère que l'IPC
15 Canada, sur l'historique 12 mois, publié en août, constitue une donnée représentative
16 qui s'approche de l'année tarifaire débutant en octobre.

17 Tel que mentionné, Gaz Métro propose que le mode de partage en vigueur depuis la
18 décision D-2013-106 soit modifié ainsi :

19 **Tableau ACIG-1 – Mode de partage proposé par Gaz Métro**

	Gaz Métro	Clientèle
Pour les écarts de rendement positifs		
- Premier 100 points de base	50 %	50 %
- Au-delà de 100 points de base	25 %	75 %
Pour les écarts de rendement négatifs		
- Premier 100 points de base	100 %	0 %
- Au-delà de 100 points de base	0 %	100 %

20 Depuis le dépôt de la preuve de Gaz Métro, la Régie a rendu la décision D-2015-045 par
21 laquelle elle modifie le mode de partage ainsi :

22 **Tableau ACIG-2 – Mode de partage déterminé par la Régie**

Décision D-2015-045	Gaz Métro	Clientèle
Pour les écarts de rendement positifs		
- Premier 100 points de base	50 %	50 %
- Au-delà de 100 points de base	25 %	75 %
Pour les écarts de rendement négatifs		
	100 %	0 %

1 De plus, la Régie a également rendu la décision D-2015-076, par laquelle elle détermine
2 un taux de rendement de 8,9 % sur l'avoir de l'actionnaire pour les années tarifaires
3 2016 et 2017.

4 Ainsi, le seul élément en attente d'une décision est celui ayant trait à la formule
5 paramétrique simplifiée proposée pour les années 2015, 2016 et 2017.

6 L'ACIG note que la formule simplifiée fait abstraction du facteur de productivité ainsi
7 que du facteur de croissance relatif aux nombre de clients.

8 En tenant compte de la formule de partage établie par la Régie ainsi que du taux de
9 rendement qui est fixé pour les années 2015, 2016 et 2017, l'ACIG appuie la proposition
10 de Gaz Métro sur la formule paramétrique simplifiée puisqu'elle constitue une approche
11 raisonnable permettant de minimiser les débats sur les coûts d'exploitation dans
12 l'objectif d'alléger l'analyse des dossiers tarifaires et de rattraper le retard
13 réglementaire.

14

15 **Suivi du projet de déplacement de la structure d'approvisionnement** 16 **vers Dawn, incluant le projet de fusion des zones Nord et Sud du service** 17 **de transport**

18 Référence : Pièce B-421, pp 28-44

19 Dans sa preuve, Gaz Métro propose la fusion des tarifs de transport des zones Sud et
20 Nord. Elle dresse également l'historique de fusion des zones depuis l'acquisition de Gaz
21 Provincial du Nord du Québec (maintenant Champion et appartenant à la zone Nord) et
22 Gaz Inter-Cité Québec qui, depuis 1987, fait partie intégrante de la zone Sud.

23 Gaz Métro réfère à plusieurs passages de décisions permettant de mieux saisir la pensée
24 de la Régie dans son application antérieure des principes sous-jacents à l'approbation de
25 la fusion et à l'application d'une tarification uniforme pour tous les abonnés d'une
26 même classe tarifaire quel que soit l'endroit où ils sont situés dans la franchise,
27 notamment :

- 28
- 29 • *« Enfin, considérant que le coût de l'énergie est souvent un facteur de décision*
30 *important dans le choix d'un site d'implantation d'une nouvelle entreprise, la Régie*
31 *observe que des tarifs différents dans les zones Ouest et Est auraient pour effet de*
32 *défavoriser le développement industriel de la zone Est en ce qui concerne les*
33 *industries énergivores.*

1 À ce sujet, la Régie juge que l'intérêt public serait mieux servi si le coût de l'énergie
2 gaz était le même dans les zones Ouest et Est car elle estime que la neutralité de ce
3 facteur laisserait aux agents économiques privés et aux autorités compétentes une
4 plus grande marge de manœuvre dans la planification du développement industriel
5 du Québec. La Régie opte donc en faveur de la fusion des tarifs Ouest et Est en un
6 seul tarif "Sud", car elle estime que l'intérêt public et l'intérêt général de l'ensemble
7 des abonnés de la requérante doit prévaloir sur l'intérêt particulier des abonnés de la
8 zone Ouest. »¹ (nos soulignements)
9

- 10 • « En conséquence de la reconnaissance que les abonnés de la zone Nord font partie
11 intégrante de la communauté de tous les abonnés de GMI, la Régie considère que la
12 composante "coût de la distribution du gaz par GMI" (exclusion faite des coûts de
13 transmission) comprise dans les tarifs, devrait en principe être la même pour tous les
14 abonnés d'une même classe tarifaire quel que soit l'endroit où ils sont situés dans la
15 franchise de GMI. Elle précise toutefois que cet objectif devrait être recherché
16 progressivement de façon à éviter de trop brusques modifications tarifaires d'où la
17 décision de ne pas augmenter les tarifs de cette zone par la présente ordonnance. »²
18 (notre soulignement)

19 Gaz Métro soumet³ l'importance « (...) que les clients d'une même classe tarifaire
20 bénéficient des mêmes conditions tarifaires pour tous les services offerts par le
21 distributeur incluant le service de transport. »

22 Gaz Métro indique que :

- 23 • « (...) le maintien d'une tarification régionale au service de transport entraîne un
24 traitement inéquitable des différentes clientèles des régions éloignées puisque
25 certaines d'entre elles n'ont pas à supporter seules les coûts des conduites de
26 transport dont elles bénéficient alors que d'autres doivent en assumer la totalité. Par
27 exemple, les clients de la région du Lac-Saint-Jean n'ont pas à financer seuls les coûts
28 de la conduite de transport qui achemine le gaz de St-Maurice vers le Saguenay
29 puisque ceux-ci sont fonctionnalisés au service de distribution et sont alors récupérés
30 auprès de l'ensemble de la clientèle par l'intermédiaire des tarifs de distribution. Par
31 ailleurs, les clients de la zone Nord absorbent tous les coûts des conduites de
32 Champion. Si le principe «utilisateur-payeur» devait être appliqué équitablement, les
33 coûts des conduites haute pression devraient être récupérés auprès des clientèles qui
34 bénéficient des services qu'elles procurent. Présentement, le principe s'applique aux
35 clients de la zone Nord uniquement.⁴

36 Enfin, à la section 2.5.4.2 de sa preuve⁵, Gaz Métro explique que les structures de coûts
37 des zones Nord et Sud ne sont pas sans lien ni parfaitement indépendantes. Elle indique

1 G-470, page 152, reproduit par Gaz Métro, B-421, Gaz Métro-16, Document 1, page 32

2 G-470, page 157, reproduit par Gaz Métro, B-421, Gaz Métro-16, Document 1, pages 32-33

3 Pièce B-421, page 37, lignes 21-24

4 Ibid., pages 37-38

5 Ibid., page 38

1 clairement que les coûts des conduites de transport appartenant à Gaz Métro et
2 desservant la zone Sud⁶ sont récupérés auprès de l'ensemble de la clientèle par
3 l'intermédiaire du tarif de distribution.

4 Puisque Champion est une filiale de Gaz Métro, ces coûts devraient être traités de la
5 même manière que les coûts des conduites de transport desservant le Lac Saint-Jean,
6 l'Estrie et la Beauce, et fonctionnalisés à la composante distribution. D'ailleurs Gaz
7 Métro indiquait en réponse à une demande de renseignements⁷ de l'ACIG, que « (...) les
8 conduites de Champion ont essentiellement la même fonction que les conduites de
9 transmission appartenant à Gaz Métro. »

10 De plus, les coûts des conduites de TQM qui desservent exclusivement la zone Sud sont
11 récupérés par l'intermédiaire de TransCanada auprès de l'ensemble de sa clientèle,
12 incluant les clients de la zone Nord de Gaz Métro. Par ailleurs, Gaz Métro reconnaît que
13 l'intégration partielle des zones désavantage particulièrement les clients de la zone Nord
14 par rapport aux clients de la zone Sud⁸.

15 L'ACIG est d'avis non seulement que la fusion des zones Sud et Nord est souhaitable,
16 mais qu'elle est essentielle afin de corriger l'iniquité envers les clients de la zone Nord
17 qui paient pour les conduites de transport de la zone Sud appartenant à Gaz Métro et
18 celles de TQM (par les tarifs de TransCanada), alors qu'ils sont les seuls à assumer le
19 coût de la conduite de transport de Champion.

20 **Tel que mentionné ci-dessus, l'ACIG soutient que les coûts de transport de Champion**
21 **devraient être fonctionnalisés aux coûts de la composante distribution et être**
22 **supportés par l'ensemble de la clientèle.**

23 **Écart de coûts**

24 L'ACIG a analysé le Tableau 9 produit par Gaz Métro démontrant les variations des prix
25 Nord et Sud par rapport aux prix pour l'ensemble du territoire. Gaz Métro observe que
26 l'impact d'une fusion sur les taux de la zone Sud serait marginal. Au même tableau, on
27 peut constater que la variation pour la zone Nord est toutefois importante, variant de
28 0,4 % à -19,8 %.

29 En utilisant les prix historiques du Tableau 9 de Gaz Métro pour les zones Nord et Sud,
30 l'ACIG a calculé l'écart de prix en cents/m³ et en pourcentage. Cet écart démontre que

⁶ Conduites de transport desservant le lac Saint-Jean, l'Estrie et la Beauce

⁷ Pièce B-0412, Gaz Métro-27, Document 2, réponse 3.2

⁸ Pièce B-241, pages 39-40

1 les clients de la zone Nord ont payé pour les années 2012/2013 et 2013/2014 au delà de
2 25 % de plus que les clients de la zone Sud.

3 **Tableau ACIG-3 – Écart des coûts de transport entre les zones Nord et Sud**

Année tarifaire	Prix Nord (¢/m ³) (1)	Prix Sud (¢/m ³) (2)	Variation (¢/m ³) (1)-(2)	Variation ((1)-(2))/(2)
2014/2015	7,598	6,865	0,733	10,7%
2013/2014	6,087	4,854	1,233	25,4%
2012/2013	7,995	6,377	1,618	25,4%
2011/2012	8,031	6,927	1,104	15,9%
2011/2011	5,386	5,994	-0,608	-10,1%
2010/2011	4,479	4,499	-0,02	-0,4%

4
5 En raison de l'intégration partielle qui existe entre les deux zones et que le maintien des
6 zones est inéquitable à l'endroit des clients de la zone Nord et pourrait représenter un
7 frein au développement futur de cette région éloignée, Gaz Métro estime qu'il y a lieu
8 de fusionner les zones Nord et Sud du service de transport en une seule zone.

9 L'ACIG appuie haut et fort la fusion des deux zones en une seule. Toutefois, afin
10 d'assurer un traitement équitable de tous les clients, l'ACIG demande que les coûts de
11 transport de Champion soient fonctionnalisés au service de distribution de la même
12 manière que les coûts de transports des conduites appartenant à Gaz Métro desservant
13 le Lac Saint-Jean, l'Estrie et la Beauce.

14 Enfin, puisque les tarifs en vigueur sont provisoires depuis le 1^{er} octobre 2014 et que
15 l'iniquité à l'égard des clients de la zone Nord est clairement démontrée, l'ACIG
16 demande à la Régie que la fusion des zones Nord et Sud entre en vigueur au 1^{er} octobre
17 2014. Ainsi les coûts de Champion seront intégrés dès maintenant à la distribution pour
18 l'ensemble de la clientèle.

19 **En résumé de cette section, l'ACIG :**

- 20 • **Appuie la fusion de transport pour les zones Nord et Sud**
- 21 • **Demande que les coûts de Champion soient fonctionnalisés à la**
22 **composante distribution tout comme pour les conduites de transport**
23 **appartenant à Gaz Métro; et**
- 24 • **Demande que la fusion et la fonctionnalisation des coûts de Champion à la**
25 **composante distribution soient approuvés à compter du 1^{er} octobre 2014.**

26

1 **Proposition quant au maintien ou abolition de chacun des compte de**
2 **frais reportés en Distribution ainsi qu'en Transport et Équilibrage et**
3 **l'approche préconisée pour leur rémunération**

4 Conformément aux instructions de la Régie dans sa lettre du 22 avril 2015, les
5 commentaires de l'ACIG ne porteront que sur l'approche de la rémunération des
6 comptes de frais reportés (CFR).

7 Dans sa preuve⁹, Gaz Métro considère être endroit d'obtenir un rendement raisonnable
8 sur les capitaux propres qu'elle met à la disposition de la clientèle, ce qui inclut les CFR
9 autorisés. Elle ajoute que cette pratique est en application chez Gaz Métro, Hydro-
10 Québec et Gazifère depuis toujours.

11 L'ACIG a pris connaissance des réponses du distributeur à la DDR no.8 de la Régie¹⁰, et,
12 plus particulièrement des Tableaux 1 et 2 en réponses aux questions 17.1 et 17.3.

13 L'ACIG constate du Tableau 1 intitulé « Évolution des comptes de frais reportés de
14 l'exercice 2015 » que le nombre de CFR ayant des périodes d'amortissement de trois ans
15 et moins est supérieur au nombre de CFR ayant des périodes d'amortissement
16 supérieure à trois ans.

17 L'ACIG croit qu'il est inadéquat d'appliquer le taux moyen du coût en capital à
18 l'ensemble des CFR en raison du nombre important de CFR qui sont amortis sur une
19 courte période. À l'inverse, il serait tout aussi inadéquat de rémunérer des CFR ayant
20 des périodes d'amortissement de cinq ans et plus à des taux de court terme. Le
21 Tableau 2 intitulé « Impact tarifaire lié à la variation de la rémunération des CFR »,
22 indique les taux de rémunération des CFR selon cinq scénarios. Il serait donc
23 envisageable d'utiliser des taux différents selon la période d'amortissement de chacun
24 des CFR.

25 Pour des fins de simplification et éviter d'avoir plusieurs référence à des taux distincts,
26 l'ACIG considère que l'utilisation d'un taux de trois ans serait adéquat pour les CFR
27 amortis sur une période de trois ans ou moins. Le taux de cinq ans pourrait s'appliquer
28 aux CFR ayant des périodes d'amortissement supérieures à trois ans.

29 L'ACIG constate que cette approche est celle qui a été retenue par la Régie dans sa
30 Décision D-2015-018 relative au dossier tarifaire d'Hydro-Québec Distribution (HQD).

⁹ Pièce B-0208, Gaz Métro-21, Document 31, page 23

¹⁰ Pièce B-0427, Gaz Métro-27, Document 1, pages 42 à 45

1 La décision de la Régie dans le dossier tarifaire d’HQD a été précédée d’un débat
2 d’experts en audience. Dans sa décision¹¹, la Régie indique :

3 « [328] **La Régie juge qu’un taux d’intérêt tenant compte de la période de recouvrement**
4 **constitue un rendement raisonnable et plus approprié, afin de compenser le coût de**
5 **financement réel des soldes des CER.**

6 (...)

7 [331] **La Régie a recours au principe d’appariement des termes de financement, afin de**
8 **déterminer les taux d’intérêt applicables à chaque CER. À cette fin, elle utilise la période**
9 **d’amortissement et de recouvrement, pour des raisons de simplicité et d’allègement**
10 **réglementaire. Elle ne retient donc pas la recommandation de l’expert Booth de calculer**
11 **l’échéance moyenne ou la durée de chaque compte de CER, afin de déterminer le taux de**
12 **rémunération de chacun.**

13 [332] **Pour des raisons de simplicité et d’allègement réglementaire, la Régie classe les CER hors**
14 **base de tarification en deux catégories :**

- 15 **1. les CER dont la période d’amortissement et de recouvrement est de trois ans et moins,**
16 **incluant tous les comptes d’écarts pour lesquels tout solde estimé pour l’année de base**
17 **est constaté aux charges de l’année témoin, ainsi que ceux qui sont inclus aux revenus**
18 **requis de la demande tarifaire du deuxième exercice subséquent;**
- 19 **2. les CER amortis sur plus de trois ans, incluant les comptes de pass-on 2013 et 2014 ainsi**
20 **que le compte de nivellement pour aléas climatiques. »**

21 L’ACIG considère qu’il serait possible d’utiliser une approche similaire pour les CFR de
22 Gaz Métro, ce qui contribuerait à réduire les coûts assumés par les clients pour les CFR
23 qui corrigent les écarts entre le prévisionnel et le réel à la fin de chaque année. Ces
24 comptes, étant approuvés par la Régie, comportent un risque faible et ne justifient pas
25 une rémunération pour un risque élevé au même titre qu’un investissement amorti sur
26 une période de plus de 10 ans.

27 L’ACIG conclut donc qu’une approche similaire à celle que la Régie a adoptée pour HQD
28 serait appropriée pour Gaz Métro.

29 En raison de l’ampleur du présent dossier, l’ACIG considère qu’il serait acceptable
30 qu’une telle modification, si retenue par la Régie, entre en vigueur à compter du
31 prochain dossier tarifaire, soit 2016-2017.

32

¹¹ D-2015-018, Pièce A-0075 R-3905-2014, dossier tarifaire d’Hydro-Québec Distribution

1 **Proposition relative à la méthode de fonctionnalisation des achats de**
2 **gaz naturel**

3 Référence : B-0421, pages 52 à 74

4 Après analyse de la preuve du distributeur traitant de la méthode de fonctionnalisation
5 des achats de gaz naturel, l'ACIG est d'avis que la méthode proposée par Gaz Métro, soit
6 l'« Option 4 – Fonctionnalisation par point d'achat et évaluation globale de la
7 saisonnalité distinctement aux services de fourniture et de transport », présente la
8 meilleure approche.

9 En effet, l'approche proposée est supérieure à la méthode actuelle puisqu'elle reflète la
10 valeur « Marché » réelle du différentiel de lieu entre les points d'achat observée au
11 cours de l'année, plutôt que l'utilisation de « Futures ».

12 L'ACIG appuie la demande d'approbation de Gaz Métro ayant trait :

- 13 • au processus de fonctionnalisation énoncé à la section 4.2.1 incluant le
- 14 traitement financier au rapport annuel;
- 15 • À la méthode de fonctionnalisation des achats de gaz naturel (option 4)
- 16 présentée à la section 4.2.5; et
- 17 • À la non-limitation des transferts de coûts entre les services.

18
19 **Proposition relative à l'allocation des coûts reliés au maintien de la**
20 **capacité minimale de FTLH à contracter**

21 Référence : Pièce B-421 Gaz Métro-16 Document 1 pages 9 à 14

22 À la page 9 de la pièce B-0421 Gaz Métro-16, Document 1, le distributeur cite le
23 paragraphe 36 de la D-2014-064 :

24 « [36] Par conséquent, la Régie retient le principe que tous les clients du Distributeur
25 devront assumer les coûts supplémentaires découlant de ces réservations. Elle ordonne
26 au Distributeur de présenter, dans le cadre du prochain dossier tarifaire, les dispositions
27 tarifaires qui permettront la mise en œuvre d'une telle mesure. »

28 L'ACIG croit qu'afin de mieux en comprendre le contexte, il est pertinent de citer les
29 paragraphes qui précèdent ce paragraphe de l'ordonnance.

30 « [30] La Régie a demandé aux témoins des groupes de consommateurs de se prononcer
31 sur le principe voulant que tous les clients du Distributeur, et non seulement les clients du
32 service de transport du Distributeur, devraient assumer le coût supplémentaire découlant
33 des réservations de 85 000 GJ/jour à Empress de 2015 à 2020.

34

1 **3.2.2 POSITION DE GAZ MÉTRO**

2 *[31] Gaz Métro ne s'est pas clairement prononcée sur cette question. Elle mentionne que*
3 *la question n'est pas simple et qu'elle devra être éventuellement examinée* ^(note omise).

4 **3.2.3 POSITION DES INTERVENANTS¹²**

5 *[32] Le témoin de la FCEI s'est déclaré en accord avec le principe. L'UC est d'accord avec*
6 *le principe, mais voudrait pouvoir d'abord discuter des modalités et demande à la Régie*
7 *de réserver sa décision à cet égard. L'ACIG est en désaccord avec le principe lorsqu'il est*
8 *question des clients qui détiennent eux-mêmes leur propre contrat de transport.*

9 **3.2.4 OPINION DE LA RÉGIE**

10 *[33] La Régie est d'avis qu'il n'y a pas lieu d'attendre avant de se prononcer sur le*
11 *principe. En effet, en l'absence de décision sur ce sujet, des clients pourraient être tentés*
12 *d'éviter ces coûts additionnels en fournissant leur propre service de transport. Pour éviter*
13 *une telle situation, la Régie juge qu'elle a avantage à statuer sur cette question dès la*
14 *présente décision.*

15 *[34] Elle constate que les clients détenant leur propre transport bénéficieront des*
16 *réservations à Empress auxquelles Gaz Métro s'est engagée de 2015 à 2020, car les tarifs*
17 *de transport FTLH et FTSH de TCPL s'en trouveront diminués.*

18 *[35] Ainsi, par souci d'équité et pour éviter une migration entre les services de transport,*
19 *la Régie juge que l'ensemble des consommateurs de gaz naturel de la franchise du*
20 *Distributeur, indépendamment du service de transport qu'ils utilisent, doivent contribuer*
21 *aux coûts additionnels qui pourraient être attribuables à l'obligation de contracter*
22 *85 000 GJ/jour de transport depuis Empress jusqu'en 2020. »*
23 *(nos soulèvements)*

24 L'ACIG comprend que la proposition de Gaz Métro découle directement de l'ordonnance
25 de la Régie, s'y conformant sans toutefois qu'il n'y ait eu de véritable débat sur les
26 fondements de cette question.

27 En effet, l'ACIG note que UC, bien qu'en accord avec le principe, voulait d'abord discuter
28 des modalités et demandait à la Régie de réserver sa décision à cet égard. Pour sa part,
29 Gaz Métro avait aussi indiqué que la question n'était pas simple et qu'elle devrait
30 éventuellement être examinée.

31 Avec tout le respect et déférence pour la Régie dans sa décision de retenir « *le principe*
32 *que tous les clients du Distributeur devront assumer les coûts supplémentaires découlant*
33 *de ces réservations. (...) »*, l'ACIG croit que le présent dossier doit permettre un débat
34 plus large que l'analyse de la méthodologie présentée par Gaz Métro, et permettre la
35 discussion sur le principe, à savoir *a priori* s'il est juste et raisonnable et non
36 discriminatoire d'instaurer une telle mesure.

37 L'ACIG est d'avis que l'engagement de Gaz Métro à contracter une capacité minimale de
38 85 000 GJ/jour à Empress en vertu de l'Entente avec TransCanada et les distributeurs de
39 l'Ontario l'a été dans le contexte où Gaz Métro détient de la capacité de transport pour

¹² Paragraphe corrigé à la D-2014-064R, Dossier R-3837-2013, Pièce A-0156, page 5

1 desservir l'ensemble des clients qui souscrivent à ce service. Les clients s'étant retirés du
2 service de transport de Gaz Métro, s'ils en restent, assument eux-mêmes les tarifs de
3 TransCanada ou celui découlant de conditions du marché pour le transport qu'ils
4 auraient acquis d'un tiers.

5 Ces clients qui détiennent leur propre transport sont traités par TransCanada au même
6 titre que tous les autres détenteurs de contrats de transport, à l'exception des trois
7 distributeurs qui ont convenu contractuellement à cet engagement de maintenir une
8 capacité contractuelle minimale de longue distance, en provenance de l'Alberta. Il n'en
9 demeure pas moins que les trois distributeurs qui ont pris cet engagement, paient le
10 même tarif que les autres détenteurs de contrats pour le même type de service, qu'il
11 soit de longue ou courte distance. L'engagement de Gaz Métro et des distributeurs de
12 l'Ontario fait partie intégrante de leur portefeuille respectif de contrats de transport
13 leur permettant de desservir l'ensemble des clients qui ont souscrit aux services de
14 transport des distributeurs.

15 L'ACIG considère qu'il est très important de souligner que la réponse 5.2 de Gaz Métro à
16 sa demande de renseignements¹³ (DDR de l'ACIG) confirme que les distributeurs
17 Enbridge et Union Gas ne facturent pas de frais de maintien des capacités minimales
18 découlant de l'Entente à leurs clients qui fournissent leur propre service de transport. Il
19 s'ensuit donc nécessairement que l'application du principe retenu par la Régie aurait
20 pour effet de pénaliser les usagers du Québec par rapport à ceux de l'Ontario.

21 L'ACIG considère que la décision de la Régie d'ordonner que « *tous les clients du*
22 *Distributeur devront assumer les coûts supplémentaires découlant de ces réservations*
23 *[de 85 000 GJ/jour à Empress de 2015 à 2020]* » est discriminatoire et cause un préjudice
24 réel aux clients qui détiennent leur propre transport.

25 En effet, d'une part, ces clients paient directement TransCanada ou leur fournisseur
26 pour le transport qu'ils utilisent. Tel que confirmé par Gaz Métro à la réponse 5.1 de la
27 DDR de l'ACIG¹⁴, ils sont responsables de payer 100 % de la demande contractuelle,
28 alors que les clients de Gaz Métro ont leur obligation minimale plafonnée à 78 % en
29 vertu des Conditions de service applicable.

30 Les clients utilisant le service de transport de Gaz Métro bénéficient du fait que Gaz
31 Métro optimise toute la capacité réservée pour desservir l'ensemble des besoins des
32 clients, de sorte que si le client réduit sa consommation, il n'est pas tenu de payer le
33 transport non utilisé (au-delà de son OMA de transport), et Gaz Métro fera usage de
34 cette capacité libérée pour desservir d'autres clients.

35 D'autre part, Gaz Métro précise également à sa réponse 5.1 de la DDR de l'ACIG que les
36 clients qui détiennent des contrats de transport avec TransCanada sont assujettis aux
37 conditions de renouvellement de deux ans prévues au Tarif de TransCanada ainsi qu'à la

¹³ Pièce B-0412, Gaz Métro-27, Document 2, page 9

¹⁴ Ibid., pages 8 et 9

1 clause de prolongation de contrats (*Term-up Notice*) afin de maintenir leur droit de
2 renouvellement, si TransCanada le requiert en vertu des dispositions du Tarif.

3 Également, le client qui désire de la nouvelle capacité auprès de TransCanada doit
4 participer aux appels d'offres lancés par TransCanada, soit pour de la capacité existante
5 (ECOS) ou de la nouvelle capacité (NCOS), et satisfaire aux exigences de TCPL en offrant
6 des garanties de solvabilité. Tel que l'indique Gaz Métro, dans le cas de nouvelle
7 capacité, le client devra s'engager pour une durée de 15 ans.

8 Il paraît évident que le service de transport fourni par le distributeur et le transport
9 fourni par le client sont deux services distincts et étanches, qui comportent des
10 engagements et des risques qui leur sont propres.

11 Dans le contexte qui prévaut actuellement où les capacités de transport entre Parkway
12 et Maple sont restreintes (engorgement du réseau), et que toute capacité additionnelle
13 demandera un engagement de 15 ans, et considérant les autres engagements auxquels
14 sont assujettis les clients qui détiennent du transport, il est quelque peu illusoire de
15 prétendre que des clients pourraient tenter d'éviter les coûts additionnels de longue
16 distance en fournissant leur propre transport.

17 L'ACIG croit qu'il serait discriminatoire et injuste que la Régie impose à un client qui
18 s'est engagé auprès de TransCanada pour un service distinct de celui offert par le
19 distributeur, des frais additionnels qui découlent des engagements du distributeur en
20 vertu de ses propres ententes pour desservir les clients qui ont opté pour le service du
21 distributeur.

22 Enfin, en présumant qu'un client industriel détienne de la capacité de transport à la fois
23 pour ses installations au Québec et en Ontario, nonobstant son tarif applicable, il serait
24 alors assujetti à des règles et une tarification différente pour ses deux installations. En
25 effet, les installations situées au Québec seraient assujetties à une obligation qu'il n'a
26 pas avec les autres distributeurs. Cela affecte directement la compétitivité de
27 l'installation du Québec par rapport aux autres installations.

28 L'ACIG est préoccupée par l'implantation de mesures qui ont pour effet de miner la
29 compétitivité des consommateurs industriels au Québec, pouvant ainsi affecter le
30 développement économique du Québec. La Régie se rappellera des propos du ministre
31 Arcand dans sa lettre à la Régie du 4 juillet 2014¹⁵ à l'effet que le maintien d'un
32 approvisionnement stable et prévisible ainsi qu'un prix concurrentiel est essentiel pour
33 maintenir les activités industrielles au Québec et pour attirer de nouveaux investisseurs.

34

¹⁵ Pièce B-447, R-3900-2014

1 **Plan d’approvisionnement gazier, horizon 2016 – 2019, incluant les** 2 **suivis découlant du projet de déplacement à Dawn et de la méthode** 3 **d’évaluation de la journée de pointe**

4 Référence : Pièce B-0442

5 Le plan d’approvisionnement de Gaz Métro est influencé par les Conditions de service ainsi que
6 par les Tarifs de TransCanada et se raffermi avec l’ajout de contrats de longue durée

7 La participation de Gaz Métro aux appels d’offres pour de la capacité additionnelle au 1^{er}
8 novembre 2016 (*New Capacity Open Season - NCOS*) et au 1^{er} novembre 2017, pour lesquelles
9 TransCanada doit construire de nouveaux segments de pipeline, entraîne pour Gaz Métro des
10 engagements contractuels pour une période de 15 ans. De plus, lorsque TransCanada doit
11 construire pour assurer la demande additionnelle, il peut également contraindre les clients à
12 confirmer le prolongement des termes de tous les contrats fermes sur les mêmes tronçons, pour
13 une durée additionnelle de cinq ans à compter de la date prévue de mise en service des
14 nouvelles installations, à défaut de quoi, ces derniers perdront leur droit de renouvellement.
15 (*Term-up Notice*).

16 Ainsi, pour l’année 2016, Gaz Métro indique que 23 % de ses contrats ont une durée d’un an,
17 sans modalité de renouvellement. À compter de 2017, près de la moitié des contrats auront une
18 durée de 6 ans et l’autre moitié plus de 15 ans. La stratégie d’approvisionnement relativement
19 aux capacités de transport sera alors limitée en raison des contrats qui ont été prolongés.

20 Par ailleurs, en 2013, Gaz Métro avait participé à un appel d’offres pour de la capacité
21 additionnelle au 1^{er} novembre 2015 (NCOS 2015). Cette capacité a été contractée en partie
22 auprès d’Union Gas pour le tronçon Dawn-Parkway et entrera en vigueur le 1^{er} novembre 2015.
23 Toutefois, la partie contractée auprès de TransCanada pour le tronçon Parkway-GMI accuse un
24 retard et contraignant Gaz Métro à assumer les coûts de transport auprès d’Union Gas pour une
25 capacité qu’elle ne peut utiliser. Gaz Métro a tenté de se libérer de son obligation envers Union
26 Gas, mais sans succès, laissant des coûts échoués à la charge des clients.

27 Cela dit, le plan d’approvisionnement prévoit le déplacement de la structure
28 d’approvisionnement vers Dawn pour le 1^{er} novembre 2016. À cette date, les capacités de
29 transport FTLH entre Empress et le territoire de gaz Métro seront réduites à $2\,974\,10^3\text{m}^3/\text{jour}$ et
30 au niveau minimum de $2\,243\,10^3\text{m}^3/\text{jour}$ (85 000 GJ/jour) à compter du 1^{er} novembre 2017, si
31 les nouvelles capacités de transport entre Parkway et GMIT sont disponibles.

32 L’ACIG note également que Gaz Métro a intégré, à compter de l’année 2017, les
33 approvisionnements découlant des options alternatives, soit l’interruption de la liquéfaction du
34 client GM GNL comme outil de pointe et la refonte du service interruptible.

35 L’ACIG note également que Gaz Métro demande à la Régie de l’autoriser à effectuer à nouveau
36 des transactions de prêts d’espace avec des tierces parties (entreposage chez Union Gas), pour
37 2016 et les années subséquentes. L’ACIG ne s’oppose pas à ce que Gaz Métro procède à des

1 transactions de prêt d'espace, dans la mesure où elle respecte la stratégie d'utilisation de
2 l'entreposage pour ses propres besoins tel que discuté au dossier tarifaire 2014.

3 Enfin, après examen de la preuve sur les capacités de transport disponibles pour rencontrer la
4 demande du marché québécois, l'ACIG recommande l'approbation du plan
5 d'approvisionnement pour l'horizon 2016-2019.

6

7 **Projet de déplacement de la structure d'approvisionnement vers Dawn -** 8 **Flexibilité opérationnelle et gestion de l'année de transition**

9 (Pièce B-0443, Gaz Métro-103, Document 3)

10 L'ACIG a pris connaissance de la preuve de Gaz Métro traitant de la flexibilité
11 opérationnelle et de la gestion de l'année de transition. L'ACIG est d'avis que Gaz Métro
12 a démontré que ses outils de transport lui procureront la flexibilité requise pour
13 répondre à la demande lorsque la structure d'approvisionnement aura été déplacée
14 vers Dawn.

15 En effet, Gaz Métro s'assure de préserver la flexibilité offerte par les différentes fenêtres
16 de nominations, en cours de journée, afin d'ajuster l'approvisionnement requis pour
17 rencontrer la demande ponctuelle sans créer d'écarts pouvant générer des pénalités.

18 Au moment où les contrats de longue distance (FTLH) seront convertis en contrats de
19 courte distance (FTSH), Gaz Métro prévoit conserver un minimum de capacité FTLH lui
20 permettant d'accéder au service de transport STS. Également, Gaz Métro envisage de
21 convertir les capacités actuelles de STS en un contrat *Short Haul Enhanced Market*
22 *Balancing Service* (SH-EMB) afin de préserver sa flexibilité opérationnelle. Dans
23 l'éventualité où des contraintes sur le réseau de TCPL ne permettraient pas d'assurer
24 l'utilisation des services STS ou SH-EMB en période d'été, alors que le service est sur la
25 base d'un *Best Effort*, Gaz Métro aurait alors comme alternative de contracter du *Firm*
26 *Transportation Short Notice* (FTSN) auprès de TransCanada combiné aux services F24T et
27 F24S de Union Gas.

28 Dans sa preuve, Gaz Métro évalue les coûts de la flexibilité opérationnelle en
29 déterminant, pour chacun des services ou type de contrats, les particularités de chacun
30 ainsi que les primes ou pénalités qui peuvent être associés au coût de la flexibilité. Gaz
31 Métro estime des coûts de l'ordre de 293 000 \$, alors que les coûts totaux pour le
32 transport et l'équilibrage dépassent les 500 M\$. Ainsi les coûts de flexibilité
33 opérationnelle représentent seulement 0,1 % des coûts totaux de transport, ce qui est
34 négligeable.

1 Après analyse, l'ACIG considère que la méthode d'évaluation des coûts de flexibilité
2 opérationnelle est raisonnable et qu'elle ne soulève aucune préoccupation.

3 Gaz Métro décrit également la méthode qu'elle utilisera pour tarifier les services de
4 fourniture et de transport. Puisque l'année gazière débute le 1^{er} novembre alors que
5 l'année tarifaire débute le 1^{er} octobre, le prix de la fourniture en octobre sera déterminé
6 selon la méthode actuelle alors qu'à compter du 1^{er} novembre 2015, le point de
7 référence passera d'Empress à Dawn.

8 L'ACIG appuie également les modalités d'établissement des prix de fourniture et de
9 transport décrites pour l'année de transition du déplacement des livraisons des clients
10 en achat direct.

11 ***Méthode d'évaluation de la demande continue en journée de pointe***

12 Référence : B-0444 Gaz Métro-103, Doc-4

13 L'ACIG a pris connaissance de l'analyse de sensibilité de la méthode d'évaluation de la
14 demande de pointe au changement d'année de référence présentée par Gaz Métro ainsi
15 que sur la méthode de calcul du facteur d'ajustement permettant de combler l'écart
16 temporel entre la demande projetée selon la régression (année historique) et la
17 demande prévue au dossier tarifaire (année témoin).

18 L'ACIG est satisfaite des analyses présentées par Gaz Métro et conséquemment appuie
19 les conclusions du distributeur à l'effet qu'il demeure pertinent de considérer la
20 dernière année de référence disponible au moment de produire le plan
21 d'approvisionnement. L'ACIG appuie également la demande du distributeur de
22 maintenir le statu quo pour la méthode de calcul du facteur d'ajustement.

23

24 **Disposition du compte de frais reporté (CFR) associé au projet de la Côte** 25 **Nord**

26 Référence : Pièce B-0165 Gaz Métro-19, Document 9 (phase 3) et B464, Gaz Métro-107,
27 Doc. 9 (phase 4)

28 Gaz Métro présente le suivi du compte de frais reporté lié à l'extension éventuelle du
29 réseau gazier vers la Côte-Nord. La Régie avait autorisé la création de ce CFR
30 comportant un plafond à hauteur de 40 M\$ (D-2012-113).

31 Conformément à son engagement, le gouvernement du Québec a remboursé 75 % des
32 coûts réels encourus par Gaz Métro au 31 mars 2015.

1 Après analyse de la preuve, l'ACIG informe la Régie qu'elle n'a aucun commentaire à
2 formuler sur les coûts ni sur le solde de ce CFR.

3 **Stratégie tarifaire, grilles tarifaires et modifications aux Conditions de** 4 **service et Tarif**

5 Dans sa décision D-2015-105, la Régie indiquait :

6 « [12] De plus, à la lecture du tableau « Comparaison des revenus actuels et proposés »
7 de Gaz Métro ^(note omise), la Régie constate que les hausses tarifaires combinées
8 (inventaires, transport, équilibrage et distribution) pour certaines sous-catégories de
9 clientèle ^(note omise) dépassent 10 % et atteignent jusqu'à 18 %. La Régie demande aux
10 participants, et plus particulièrement aux intervenants représentant les clients, de se
11 prononcer sur l'impact de ces hausses. »

12 Avant de se prononcer sur l'impact de ces hausses, l'ACIG croit utile d'identifier et de
13 comprendre les facteurs à leur origine.

14 L'analyse que fait l'ACIG des pièces B-0513 à B-0519 (Gaz Métro-112, Documents 3 à 9)
15 traitant de la stratégie et des grilles tarifaires confirme concrétisation de l'augmentation
16 des tarifs de transport découlant de la mise en application de l'Entente intervenue en
17 2013 entre TransCanada et les Distributeurs (Gaz Métro, Union Gas et Enbridge). En
18 effet, à la suite de l'approbation de l'Entente par l'Office National de l'Énergie (ONÉ) en
19 décembre 2014, les nouveaux tarifs de TransCanada sont entrés en vigueur le 1er
20 janvier 2015.

21 L'ACIG note aussi de la réponse de Gaz Métro à la question 27.1 de la DDR no. 9 de la
22 Régie (pièce B-0539) que l'estimation des coûts de transport pour l'année tarifaire 2015
23 est composée de 9 mois d'application des tarifs de TransCanada en vigueur en 2014 et
24 de 3 mois d'application des nouveaux tarifs de 2015. L'ACIG constate également que les
25 tarifs de TransCanada en vigueur en 2015 sont utilisés pour projeter les coûts de
26 transport pour l'année tarifaire 2016.

27 Bien que l'ACIG n'en ait pas trouvé mention à la preuve de Gaz Métro, elle croit utile
28 d'informer la Régie qu'une partie de la hausse trouve son origine dans une nouvelle
29 charge destinée à créer une réserve pour éventuellement couvrir les coûts d'abandon
30 des pipelines et ainsi limiter le fardeau de coûts pour les générations futures. Cette
31 charge résulte d'une décision de l'ONÉ ordonnant aux transporteurs sous sa juridiction
32 de créer, à cet effet, un compte en fidéicommiss. Le montant annuel à être récupéré par
33 TransCanada est fixe et la charge tarifaire aux utilisateurs du réseau est déterminée
34 annuellement en fonction des volumes contractuels. La facturation de cette nouvelle
35 charge est également entrée en vigueur au début de l'année 2015.

36 Enfin, tel qu'indiqué dans la preuve de Gaz Métro, le service de gaz de compression
37 offert par le distributeur sera aboli à compter du 1^{er} novembre 2015 et les coûts de
38 compression seront dorénavant inclus au service de transport. Gaz Métro indique que
39 ce transfert de coût correspond à 4,2 % de la hausse globale de 8,2 %. Gaz Métro

1 rappelle, à juste titre, que cette augmentation des coûts de transport ne constitue pas
2 une hausse véritable, puisque ces coûts étaient auparavant facturés à la compression.

3 D'autre part, l'ACIG comprend de la preuve présentée à la page 17 de la pièce B-513 que
4 la hausse de 15,9 % au tarif D5 s'explique en partie par le nombre de jours
5 d'interruption utilisé pour calculer le revenu d'équilibrage générés à partir de la grille
6 tarifaire actuelle qui diffère du nombre de jours d'interruption utilisé pour établir les
7 revenus proposés.

8 Ceci étant dit, il est difficile de conclure que ces augmentations ne sont pas justifiées.
9 Toutefois, afin de répondre à la demande de la Régie quant aux impacts pour les clients,
10 l'ACIG informe la Régie que des augmentations de l'ordre de 10 % et même 18 % ont
11 déjà des répercussions sur la compétitivité des entreprises, particulièrement à une
12 époque à laquelle ces dernières sont à établir leurs prévisions budgétaires.

13 **Modifications aux Conditions de service**

14 Référence : Pièce B-0421, Gaz Métro-16, Document 1, pages 15 à 28

15 À la section 2.3 de la pièce B-0421, Gaz Métro propose une modification au préavis
16 d'entrée et de sortie du service de transport du distributeur.

17 Gaz Métro propose une légère modification à l'article 13.1.4.1 des Conditions de service
18 afin de permettre à un client de revenir au service du distributeur sans transmettre de
19 préavis, si cela est possible pour le distributeur. Gaz Métro indique que dans certaines
20 situations, le retour du client serait à l'avantage de l'ensemble de la clientèle.

21 L'ACIG comprend l'approche du distributeur et appuie en conséquence la modification
22 proposée à l'article 13.1.4.1.

23 À la section 2.3.2, le distributeur traite du préavis de sortie du service de transport du
24 distributeur.

25 Pour le préavis lors d'une cession de capacité du distributeur, Gaz Métro propose de
26 maintenir le préavis de sortie du service du distributeur d'au moins 60 jours avant la
27 prise d'effet de la cession de transport.

28 Gaz Métro décrit ensuite les conditions en vigueur pour le préavis sans cession. Le
29 distributeur élabore sur la nouvelle réalité découlant du Tarif de TransCanada qui
30 impose dorénavant un avis de renouvellement de deux ans avant l'échéance des
31 contrats. De plus, Gaz Métro indique que les futurs contrats qui entraînent de la
32 construction seront assujettis à un terme initial de 15 ans. Cette situation impliquerait
33 la révision des termes des contrats TCPL-SH à 5 ans, à partir de la date de la mise en
34 application des nouvelles capacités.

1 Le distributeur indique qu'en conséquence, le client désirant de retirer du service de
2 transport du distributeur sans session de capacité, devrait informer Gaz Métro à
3 l'intérieur d'un délai équivalent à la durée minimale des contrats plus deux mois de
4 délais administratifs. Ce délai serait initialement de 62 mois (à la mise en place de
5 nouvelles capacités).

6 Gaz Métro poursuit en indiquant son risque de perdre de la flexibilité dans la gestion des
7 capacités de transport advenant une baisse de la demande. Elle conclut que cette
8 situation n'est pas souhaitable et, par conséquent, **propose la suspension momentanée**
9 **de la clause permettant au client de se retirer du service du distributeur sans cession**
10 **de capacité.** De plus, puisque Gaz Métro est déjà assujettie aux nouvelles règles de
11 TransCanada, **elle propose d'appliquer le changement dès la réception d'une décision**
12 **favorable de la Régie.**

13 L'ACIG ne peut souscrire à cette modification qu'elle considère discriminatoire et qui est
14 contraire aux principes d'un marché déréglementé en ce qu'elle empêche les clients de
15 se prévaloir des conditions favorables de marché leur permettant de maintenir leur
16 compétitivité.

17 Par ailleurs, la suspension de la clause permettant le retrait du service du distributeur
18 sans cession de capacité priverait Gaz Métro d'une flexibilité qui pourrait être à
19 l'avantage de l'ensemble de la clientèle, tout comme elle le décrit à la section du préavis
20 d'entrée.

21 En effet, en présumant une croissance de la demande contraignant Gaz Métro à
22 participer à un appel d'offres pour de la capacité additionnelle nécessitant de la
23 nouvelle construction, elle devra alors contracter des capacités sur des termes de 15 ans
24 et, en parallèle, voir tous ses autres contrats de courte distance être prolongés d'une
25 durée minimale de 5 ans. La participation aux appels d'offres pour de la nouvelle
26 capacité serait fort probablement accompagnée d'un engagement financier.

27 Or, dans l'éventualité où un client souhaite se retirer du service de transport du
28 distributeur, sans cession de capacité, il rendrait alors disponible la capacité que le
29 distributeur lui avait réservée ce qui permettrait à Gaz Métro de desservir la demande
30 additionnelle, sans avoir à souscrire un engagement de 15 ans, ni provoquer la
31 prolongation d'une durée de 5 ans de toutes les ententes de courte distance. Selon ce
32 scénario, le client qui quitte le service de Gaz Métro pour bénéficier d'offres
33 concurrentielles sur le marché secondaire permettrait de minimiser les risques de
34 contracter de la capacité de longue durée et potentiellement d'encourir des coûts

1 échoués à long terme. Ainsi, la sortie du service de transport du distributeur sans
2 cession serait à l'avantage de l'ensemble des clients.

3 L'ACIG valorise l'accès au marché secondaire qui procure de la flexibilité opérationnelle
4 aux clients. En suspendant le droit aux clients de se prévaloir du marché secondaire, Gaz
5 Métro contrevient à l'esprit d'un marché ouvert.

6 L'ACIG s'oppose en conséquence à la modification proposée à la section 2.3.2.

7

8 ***Marge de manœuvre de 2 % en journée d'interruption pour les clients en combinaison***
9 ***tarifaire et Impact des migrations de la clientèle du service continu au service***
10 ***interruptible***

11 Référence : Pièce B-512 Gaz Métro 112, Document 2 :

12 Dans la mesure où il est possible de préserver un minimum de stabilité et prévisibilité
13 pour la clientèle industrielle, l'ACIG appuie les demandes de Gaz Métro d'attendre
14 l'examen à la phase 2 du dossier R-3867-2013 avant de statuer sur les modifications aux
15 Conditions de service quant à la marge de manœuvre de 2 % en journée d'interruption
16 pour les clients en combinaison tarifaire et sur la problématique de l'impact des
17 migrations de la clientèle du service continu au service interruptible.

18

19 **Obligations minimales annuelles (OMA) et l'allègement de transport**

20 Référence : Pièce B-0511, Gaz Métro-112, Document 1

21 Dans sa preuve, Gaz Métro présente sa réflexion à l'égard des problématiques ayant trait aux
22 modalités des OMA de transport et décrit les différents correctifs qui sont envisagés.

23 Suite à sa réflexion, Gaz Métro indique qu'elle «*prévoyait proposer des correctifs temporaires*
24 *aux problématiques relatives aux OMA de transport dans le cadre du présent dossier tarifaire.*
25 *Cependant, étant donné que :*

- 26
- 27 • *le déplacement des approvisionnements vers Dawn est prévu pour novembre 2016;*
 - 28 • *des travaux sont présentement en cours concernant le développement d'une solution*
29 *globale touchant le tarif interruptible et les services de transport et d'équilibrage; et*
 - 30 • *une preuve concernant ces travaux et les propositions en découlant sera déposée*
31 *prochainement dans le cadre du dossier portant sur l'allocation des coûts et la*
structure tarifaire de Gaz Métro (R-3867-2013) pour application au 1^{er} octobre 2016,

1 *Gaz Métro estime que les correctifs devraient faire partie de la solution globale qui sera*
2 *proposée dans le dossier R-3867-2013. »¹⁶*

3 L'ACIG comprend que la réflexion présentée par Gaz Métro n'est pas encore une proposition
4 définie à être débattue dans le cadre du présent dossier. L'ACIG réservera donc ses
5 commentaires pour les exprimer dans le forum approprié, soit dans le cadre de la phase 2 du
6 dossier R-3867-2013.

7 Toutefois, l'ACIG croit qu'il est opportun dès maintenant, de formuler les commentaires
8 suivants :

9 **L'Obligation Minimale Annuelle (l'OMA)**

10 Les tarifs de transports sont de nature d'un *pass-on* ayant pour but de recouvrer les coûts
11 encourus par le distributeur pour acheminer le gaz naturel jusqu'à son territoire. L'objectif n'est
12 donc pas de générer des revenus additionnels qui excèdent les coûts. Lors des travaux à venir au
13 dossier R-3867-2013, Gaz Métro devra démontrer que le niveau d'OMA qu'il proposera ne sera
14 pas de nature à générer des surplus. Il est prématuré de déterminer le niveau de l'OMA tant que
15 la structure du tarif interruptible (D5), ainsi que celles des tarifs des tarifs D1, D3 et D4 ne seront
16 pas déterminées.

17 Historiquement, l'OMA établie à 78 % tenait compte de la diversité de la clientèle. Puisque le
18 distributeur ne contracte pas de capacité de transport ferme pour les clients desservis au tarif
19 interruptible (D5), il faut conclure que les revenus de transport payés par cette clientèle
20 contribuent à recouvrer une partie des coûts de transport du distributeur, réduisant ainsi le
21 fardeau de l'OMA pour les clients des tarifs D1, D3 et D4.

22 **L'importance des volumes déficitaires au 30 septembre 2014**

23 Lors de son analyse plus fine de la preuve, l'ACIG a noté une erreur au Tableau 1. Le tableau
24 reproduit ci-dessous reflète les volumes déficitaires des sous-tarifs D5 tel que nous les calculons.
25 La partie corrigée est surlignée. Cette correction fait en sorte que le Total D5, le Total général et
26 le poids relatif des volumes déficitaires en proportion des volumes totaux du service de
27 transport (Tableau 2) sont modifiés. Bien que l'écart soit relativement minime, l'ACIG souhaite
28 que Gaz Métro valide les données relatives au Tarif D5. L'ACIG reproduit également le Tableau 2
29 corrigé à la suite.

30

¹⁶ Pièce B-0511, Gaz Métro-112, Document 1, page 4

1

2 **TABLEAU 1 VOLUME DÉFICITAIRE DES CLIENTS EN DÉFAUT DE LEUR OMA DE TRANSPORT**

Tarif	OMA (m ³)	Volumes réels des clients en défaut d'OMA (m ³)	Volumes déficitaires (m ³)
	(1)	(2)	(1) - (2)
303	1 043 924	898 930	144 994
304	1 601 836	1 075 735	526 101
305	1 193 582	37 803	1 155 779
Total D3	3 839 342	2 012 468	1 826 874
406	4 854 062	390 955	4 463 107
407	14 577 975	14 220 184	357 791
Total D4	19 432 037	14 611 139	4 820 898
505	10 030 016	9 062 421	967 595
506	7 250 000	6 790 647	459 353
508	1 651 848	1 863 006	(211 158)
535	3 865 496	3 415 597	449 899
Total D5	22 797 360	21 131 671	1 665 689
Total général	46 068 739	37 755 278	8 313 461

3

4 **TABLEAU 2 VOLUMES DÉFICITAIRES EN PROPORTION DES VOLUMES TOTAUX DU SERVICE DE TRANSPORT**

Tarifs	Volumes déficitaires (m ³)	Volume de transport (10 ³ m ³)	(%)
	(1)	(2)	(1)/(2)
D1	-	2 671 771	0,0
D3	1 826 874	196 921	0,9
D4	4 820 898	2 074 212	0,2
D5	1 665 689	591 513	0,3
Total général	8 313 461	5 534 417	0,2

5

6

7 **La problématique relative à la dégressivité des OMA de transport**

8 Puisque le plan d'approvisionnement et les tarifs sont établis annuellement, Gaz Métro a
9 toujours l'opportunité d'ajuster son portefeuille d'outils de transport afin de rencontrer la
10 demande. Ainsi, dans l'éventualité où Gaz Métro maintenait l'OMA à un niveau plus élevé que
11 celui des prévisions annuelles d'un client, cela pourrait créer une demande artificielle laquelle
12 occasionnerait l'ajout d'outils de transport pour rencontrer la demande du client prévue à
13 hauteur de son OMA, ce qui en fin d'année se traduirait alors par des coûts échoués.

14 Il faut noter que, dans un contexte économique qui se veut compétitif à l'échelle mondiale, il est
15 difficile pour les clients de déterminer le niveau d'engagement à long terme. Dans l'éventualité

1 où les conditions contractuelles deviennent plus rigides, la probabilité que les clients s'engagent
2 pour des contrats pluriannuels pourrait diminuer.

3 L'ACIG note d'ailleurs la mention du distributeur à l'effet que « *Gaz Métro garde ainsi une*
4 *combinaison d'outils dans son portefeuille avec des contrats de durée différente ce qui lui donne*
5 *une certaine flexibilité afin d'éviter des coûts échoués dans l'éventualité qu'un client diminue sa*
6 *consommation dans le temps.*¹⁷»

7 **Correctifs envisageables à la problématique liée à la dégressivité des OMA**

8 L'ACIG note les trois correctifs possibles de la problématique découlant de la dégressivité des
9 OMA de transport qui sont identifiés par le distributeur :

- 10 • Prolongation de la durée des contrats de transport
- 11 • Augmentation du taux de l'OMA
- 12 • Élimination de la dégressivité des OMA de transport

13 L'ACIG note également que le distributeur est tout à fait conscient que ces mesures seront
14 problématiques pour les clients concernés. Ces correctifs feront l'objet de discussions lors des
15 rencontres de travail prévues au dossier R-3867-2013 phase 2 qui traitera de la structure
16 tarifaire.

17 L'ACIG entend participer activement à ces rencontres.

18

19 Le tout respectueusement soumis.

¹⁷ Pièce B-0511, Gaz Métro-112, Document 1, page 9, lignes 7-9.