

CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC  
DISTRICT DE MONTRÉAL

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

N° : R-3879-2014 phases 3 & 4

SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ MÉTRO  
(ci-après le Distributeur ou « Gaz Métro »)

Requérante

Régie de l'énergie
DOSSIER: R-3879-2014
DÉPOSÉE EN AUDIENCE PAR L'ACIG
Date: 16 SEPT. 2015
Pièces n°: NON COTÉE

et

L'ASSOCIATION DES CONSOMMATEURS  
INDUSTRIELS DE GAZ (ci-après « ACIG »)

Intervenante

---

### ARGUMENTATION FINALE DE L'ACIG

---

Pour les fins de son argumentation finale dans le présent dossier, l'ACIG propose de reprendre les dix (10) sujets qui ont fait l'objet d'une preuve de sa part dans le même ordre que celui dans lequel ils apparaissent dans le mémoire de Madame Lucie Gervais produit au dossier comme pièce C-ACIG-0050 en date du 21 juillet 2015.

1. Les paramètres de l'allègement réglementaire proposé pour la détermination des dépenses d'exploitation du Distributeur pour les années 2015, 2016 et 2017 :

Comme indiqué aux pages 4 à 6 du mémoire de Madame Gervais, l'ACIG appuie la proposition de Gaz Métro au chapitre des paramètres de l'allègement réglementaire. En effet, en tenant compte de la nouvelle formule de partage des écarts de rendement approuvée par la Régie ainsi que du maintien du taux de rendement au niveau actuel de 8,9 % pour les années 2015, 2016 et 2017, l'ACIG considère que la formule paramétrique simplifiée proposée par Gaz Métro constitue une approche raisonnable permettant de minimiser les débats sur les coûts d'exploitation et de réaliser l'objectif d'alléger l'analyse des dossiers tarifaires et de rattraper les retards réglementaires.

2. **Suivi du projet de déplacement de la structure d'approvisionnement vers Dawn, incluant le projet de fusion des zones Nord et Sud du service de Transport :**

D'entrée de jeu, et malgré les nombreux développements qui sont survenus en amont de la franchise de Gaz Métro depuis la conclusion de l'Entente entre TCPL et les Distributeurs sur les tarifs de Transport de TransCanada sur l'horizon 2030, il appert que la stratégie de déplacer les approvisionnements de Empress à Dawn, comme autorisé par la Régie il y a quelques années, demeure une solution gagnante d'un point de vue économique. Pour s'en convaincre, il suffit de consulter la pièce B-0655 (GM-115, doc. 12) qui a été déposée en cours d'audience en réponse à l'engagement no. 1 (demandé par l'ACIG) fournissant la ventilation des économies réalisées pour le bénéfice de la communauté des usagers du Québec en raison de ce déplacement. Ainsi, comme indiqué au bas de la page 1 de cette pièce, la variation à la baisse des coûts totaux d'approvisionnement entre les deux structures analysées, soit 145 M \$, reflète :

- a) l'impact à la hausse sur les coûts de fourniture découlant du changement du point de référence d'Empress à Dawn, soit une augmentation de 127 M \$; et
- b) l'impact à la baisse sur les coûts de transport découlant du changement de structure d'approvisionnement d'Empress à Dawn, soit une réduction de 273 M \$;

Par ailleurs, et comme indiqué à la page 9 du mémoire de Madame Gervais, l'ACIG appuie la fusion du transport pour les zones Nord et Sud et propose que les coûts de Champion soient fonctionnalisés à la composante distribution tout comme pour les autres conduites de Transport de Gaz Métro (Saguenay, Estrie et Beauce).

On se souviendra aussi que l'ACIG demandait initialement que la fusion et la fonctionnalisation des coûts de Champion à la composante distribution soit effective à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2014.

Or, suite à la preuve présentée par le panel 4 de Gaz Métro lors de l'audience du 8 septembre 2015, l'ACIG se doit de concéder qu'il serait impossible que cette fusion entre en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 2014 au motif que les tarifs de transport et d'équilibrage pour l'année 2014-2015 ont été approuvés sur une base finale dans la décision D-2014-213.

Cela étant dit, l'ACIG se réjouit de l'ouverture manifestée par les témoins de Gaz Métro en cours d'audience à l'effet de reconnaître l'iniquité qui existe présentement entre les clients de la zone Nord et ceux de la zone Sud et du

besoin d'y remédier le plus rapidement possible. Ainsi, si on consulte la présentation PowerPoint produite comme pièce B-0653 (GM-103, doc. 7) lors de l'audience du 8 septembre 2015, à la page 17, on peut constater que Gaz Métro appuie ouvertement une application plus rapide de la fusion et de la fonctionnalisation des coûts de Champion au service de distribution qui permettrait de remédier avec plus de diligence à l'iniquité entre les zones, et ce, avec effet à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2015.

Il est bien vrai que, lors de sa présentation à l'audience du 11 septembre 2015, l'analyste de la FCEI a formulé certaines réserves à l'égard de la fonctionnalisation des coûts de Champion à la composante distribution. Ceci ressort clairement de la page 5 de la présentation PowerPoint de monsieur Gosselin produite comme pièce C-FCEI-0084. Cependant, lors de son contre-interrogatoire à l'audience du même jour, monsieur Gosselin a déclaré ouvertement que la FCEI ne s'objecte aucunement à la fusion des deux zones et que ses seules réserves portent sur la fonctionnalisation des coûts de Champion à la composante distribution plutôt qu'à la composante transport. De plus, nous avons cru comprendre de son témoignage que la FCEI n'a identifié aucun préjudice réel ou potentiel découlant de la fusion ou encore de la fonctionnalisation des coûts de Champion au service de distribution.

Cela étant dit, compte tenu de l'iniquité évidente et importante que subissent les clients de la zone Nord par rapport à ceux de la zone Sud au chapitre des coûts de transport de Champion, l'ACIG soumet respectueusement qu'il est urgent d'y remédier et que, par voie de conséquence, la Régie devrait approuver la suggestion désormais commune de Gaz Métro et de l'ACIG à l'effet que ce changement puisse entrer en vigueur dès le 1<sup>er</sup> octobre 2015. Nous croyons que les témoins de Gaz Métro ont été clairs à l'effet que ce changement peut être effectué facilement et sans problème majeur au chapitre de l'informatique ou des services de facturation.

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

Pour les motifs indiqués aux pages 10 et 11 du mémoire de madame Gervais, l'ACIG préconise que la Régie devrait retenir, pour Gaz Métro, une approche similaire à celle qui a été retenue pour Hydro-Québec Distribution dans la décision D-2015-018 rendue en date du 6 mars 2015 dans le dossier R-3905-2014.

L'ACIG est en désaccord avec l'affirmation contenue à la page 2 de la présentation PowerPoint produite par monsieur Despars comme pièce B-0651 (GM-21, doc. 34) à l'audience du 8 septembre 2015 suggérant que Gaz Métro

opère avec une structure de capital réelle et non présumée, contrairement à d'autres distributeurs comme, par exemple, Hydro-Québec Distribution. Bien au contraire, l'ACIG suggère que, tout comme Hydro-Québec Distribution, la structure de capital de Gaz Métro est essentiellement approuvée pour des fins tarifaires et que le Distributeur dispose d'une liberté totale au chapitre choix des outils de financement de son entreprise dans la réalité des choses.

Il suffit de consulter l'organigramme corporatif déposé comme pièce B-0009 dans le dossier R-3916-2014 portant sur le rapport annuel 2014 pour confirmer que l'entreprise réglementée, soit Société en commandite Gaz Métro, n'est pas une corporation, mais bien plutôt une société dont le commandité est Gaz Métro Inc. (70,99 %) et qui est également détenue par la compagnie Valener Inc. à raison de 29 %. Contrairement à une véritable corporation, une société en commandite ne détient pas d'actions. Il s'ensuit donc nécessairement que l'approbation, par la Régie, d'une composante de 38,5 % d'actions ordinaires et de 7,5 % d'actions privilégiées dans le financement de Gaz Métro constitue une structure de capital présumée pour fins tarifaire seulement.

La nature présumée de la structure de capital de Gaz Métro est d'ailleurs confirmée expressément comme suit dans le rapport de l'Agence de notation de crédit DBRS produit au présent dossier comme pièce B-0169 :

*« For rate-setting purposes, Gaz Métro-QDA's Capital Structure is 54,0 % in the form of debt, 7,5 % in the form on deemed preferred shares and 38,5 % in the form of deemed common equity. »*

Il est peut-être exact que, dans leurs activités réelles de financement pour le compte de Société en commandite Gaz Métro, le commandités et autres propriétaires de l'entreprise réglementée préconisent un appariement entre le financement réel et la structure de capital approuvée par la Régie pour fins tarifaires. Ils n'ont cependant aucune obligation juridique d'agir ainsi et rien ne les empêche de financer leur entreprise sur une base différente.

Il importe aussi de souligner que, dans sa preuve déposée comme pièce B-0213 (GI-46, doc. 1) en date du 28 août 2015 dans son dossier tarifaire 2016 phase 4, l'autre distributeur gazier du Québec, Gazifère Inc., propose lui-même de se conformer aux principes énoncés par la Régie dans sa décision D-2015-018 à l'égard de HQD en y apportant seulement certaines adaptations afin de tenir compte de la réalité du domaine gazier et des spécificités qui sont propres à sa situation. Dans ce contexte, l'ACIG voit mal pourquoi Gaz Métro ne devrait pas recevoir le même traitement que HQD et Gazifère au chapitre de la rémunération de ses comptes de frais reportés.

4. **Proposition relative à la méthode de fonctionnalisation des achats de gaz naturel :**

Comme indiqué à la page 12 du mémoire de Madame Gervais, l'ACIG appuie la demande d'approbation de Gaz Métro ayant trait :

- au processus de fonctionnalisation énoncé à la section 4.2.1 de la pièce B-0421 (GM-16, doc. 1), incluant le traitement financier au rapport annuel;
- à la méthode de fonctionnalisation des achats de gaz naturel (option 4) présentée à la section 4.2.5 de la même pièce; et
- à la non-limitation des transferts de coûts entre les services.

Par ailleurs, à la section 4.5 de la pièce B-0421, tout comme dans la même section de la version précédente, B-0148, datée du 8 octobre 2014, Gaz Métro a demandé à la Régie d'approuver les changements à apporter à la suite de l'ajustement du mécanisme de calcul du prix de la fourniture à Dawn pour le 1<sup>er</sup> novembre 2016, soit la date d'entrée en vigueur du déplacement de la structure d'approvisionnement de Empress à Dawn.

Il convient de souligner que cette première version de la proposition de Gaz Métro déposée comme pièce B-0148 en date du 8 octobre 2014 était, d'un point de vue chronologique, légèrement postérieure à la décision D-2014-165 rendue par la Régie en date du 24 septembre 2014 dans le dossier R-3871-2013 portant sur le rapport annuel de Gaz Métro pour l'exercice terminé le 30 septembre 2013. On se souviendra que, dans cette décision, la Régie a formulé de sérieuses réserves quant aux résultats produits par la méthode actuelle de fonctionnalisation des achats du gaz naturel à Dawn et qu'elle a demandé à Gaz Métro de présenter les résultats de sa réflexion sur l'opportunité de revoir cette méthode dans le cadre du dossier tarifaire 2015.

Au meilleur de sa compréhension, l'ACIG considère que les propositions de modifications aux méthodes de fonctionnalisation des achats de gaz naturel consignées dans la pièce B-0148 répondent, pour l'essentiel, aux préoccupations formulées par la Régie dans sa décision D-2014-165 sur le rapport annuel 2013.

Le 22 octobre 2014, l'ACIG a déposé, dans le dossier R-3911-2014, une requête demandant la révision, en vertu de l'article 37 de la Loi, d'une ordonnance contenue au paragraphe 69 de la décision D-2014-165 ordonnant au Distributeur de répartir l'écart de coût du différentiel de lieu entre Aeco et Dawn selon une méthode différente de celle (la méthode actuelle) qui avait été appliquée par Gaz Métro. Le 24 octobre 2014, le Distributeur déposait, dans le

dossier R-3912-2014, une requête en révision de cette même ordonnance (par. 69) de même que de certaines autres conclusions de la décision D-2014-165.

Dans sa décision D-2015-088 rendue en date du 5 juin 2015 sur ces deux demandes en révision, la Régie a accueilli la demande de l'ACIG portant sur la question de la fonctionnalisation en raison d'un manquement à son droit d'être entendu.

Dans l'intérim, soit dans sa décision D-2014-201 rendue en date du 1<sup>er</sup> décembre 2014 dans le cadre de la phase 2 du présent dossier, alors même que la décision D-2014-165 avait été rendue plus de deux mois auparavant et qu'elle était saisie de deux requêtes en révision de celle-ci, la Régie a accepté de prolonger l'application de la méthode de fonctionnalisation actuelle jusqu'au 1<sup>er</sup> novembre 2016, et ce, tel que demandé dans la pièce B-0148 déposée en date du 8 octobre 2014.

Or, il appert maintenant que, dans sa décision D-2015-125 rendue en date du 30 juillet 2015 dans le dossier R-3916-2014 portant sur le rapport annuel 2014, la Régie a formellement ordonné comme suit à Gaz Métro de revoir sa méthode de fonctionnalisation actuelle pour la période antérieure à la date du 1<sup>er</sup> novembre 2016 initialement proposée dans sa preuve pour l'entrée en vigueur de la nouvelle méthode :

*« [97] En effet, la Régie note que le sujet de la fonctionnalisation des achats de gaz naturel est déjà à l'ordre du jour dans ce dernier dossier, en vertu des décisions D-2014-165 et D-2015-105. À cet effet, elle juge plus opportun au niveau réglementaire que le débat se fasse dans le dossier R-3879-2014 Phase 3. En conséquence, elle renvoie au dossier R-3879-2014 Phase 3 l'examen de la méthode de fonctionnalisation des achats de gaz naturel à Dawn applicable au montant de 61 M\$, représentant l'écart de coût du différentiel de lieu entre Empress et Dawn pour le rapport annuel 2014.*

*[98] De même, tenant compte du montant important qui serait versé dans les comptes de frais reportés (CFR) « Transport et équilibrage », la Régie renvoie également au dossier R-3879-2014 l'examen de la disposition des comptes de frais reportés relatifs aux trop-perçus et manques à gagner en transport et en équilibrage constatés au rapport annuel 2014.*

*[99] À la suite des décisions à être rendues dans le dossier R-3879-2014 sur la méthode de fonctionnalisation des achats de gaz naturel à Dawn applicable au montant de 61 M\$, représentant l'écart de coût du différentiel de lieu entre Empress et Dawn, la Régie demande à Gaz Métro de mettre à jour le présent dossier, ainsi que sa demande. »*

Comme bien indiqué par la Régie aux paragraphes 69 à 75 de sa décision D-2015-125, Gaz Métro a fait valoir son désaccord à l'effet d'appliquer la nouvelle méthode rétroactivement à l'année 2013-2014 au motif que cette façon de faire viendrait modifier de façon rétroactive la méthode de calcul des coûts entrant dans la détermination des tarifs pour l'année 2014. Cette position a également été confirmée par Monsieur Jean-François Tremblay lors de son contre-interrogatoire à l'audience du 14 septembre 2015. Il en va de même pour l'ACIG dont le désaccord est bien résumé aux paragraphes 76 et 77 de la décision D-2015-125.

Le 11 août 2015, Gaz Métro s'est conformé à la décision de la Régie et a déposé au présent dossier, comme pièce B-0595 (GM-16, doc. 5) une nouvelle méthode de fonctionnalisation des achats de gaz naturel pour la période antérieure au 1<sup>er</sup> novembre 2016. Au bas de la page 3 de cette nouvelle pièce, Gaz Métro précise que, si la méthode actuelle de fonctionnalisation doit être revue, elle propose d'appliquer la même méthode que celle proposée à la pièce B-0421 en y apportant les adaptations nécessaires pour refléter le point de référence du prix de fourniture à Empress.

D'un point de vue strictement juridique, l'ACIG soumet poliment et respectueusement qu'il y a lieu de s'interroger sur la légalité de la démarche ordonnée par la Régie dans sa décision D-2015-125 du 30 juillet 2015. En effet, et comme déjà mentionné, la Régie a, en date du 1<sup>er</sup> décembre 2014, rendu une décision explicite, en l'occurrence la D-2014-201, à l'effet de prolonger l'application de la méthode actuelle de fonctionnalisation jusqu'au 1<sup>er</sup> novembre 2016. Au meilleur de la compréhension de l'ACIG, cette décision n'a fait l'objet d'aucun processus de révision ou de révocation en vertu de l'article 37 de la Loi avec la conséquence qu'elle devrait, en date de ce jour, continuer à produire son plein effet.

Qui plus est, même si on devait déclencher un tel processus de révision en date d'aujourd'hui, il y a lieu de s'interroger sur l'applicabilité ou non des trois critères de révision de l'article 37 à l'égard de cette décision particulière. Relisons ensemble l'article 37 de la Loi :

*« 37. La Régie peut d'office ou sur demande réviser ou révoquer toute décision qu'elle a rendue:*

*1° lorsqu'est découvert un fait nouveau qui, s'il avait été connu en temps utile, aurait pu justifier une décision différente;*

*2° lorsqu'une personne intéressée à l'affaire n'a pu, pour des raisons jugées suffisantes, présenter ses observations;*

*3° lorsqu'un vice de fond ou de procédure est de nature à invalider la décision.*

*Avant de réviser ou de révoquer une décision, la Régie doit permettre aux personnes concernées de présenter leurs observations.*

*Dans le cas visé au paragraphe 3°, la décision ne peut être révisée ou révoquée par les régisseurs qui l'ont rendue. »*

En premier lieu, force est de constater qu'aucun processus de révision n'a été amorcé par la Régie d'office ou sur demande d'une partie intéressée.

Respectueusement, nous ne croyons pas que les préoccupations formulées par la Régie dans la décision D-2014-165 constituent un fait nouveau qui, s'il avait été connu en temps utile, aurait pu justifier une décision différente que celle que la Régie a rendue en date du 1<sup>er</sup> décembre 2014 dans le cadre de la phase 2 du présent dossier. Bien au contraire, la décision D-2014-201 est postérieure à la D-2014-165 et la Régie était déjà saisie de deux demandes en révision lorsque la D-2014-201 a été rendue. La décision D-2015-125, quant à elle, réitère exactement les mêmes préoccupations que celles qui avaient été formulées dans la décision D-2014-165, sauf pour l'ampleur de l'écart financier qui est beaucoup plus élevé, il faut l'admettre. Cependant, au chapitre des principes, nous ne voyons strictement aucune différence dans la nature des préoccupations formulées par la Régie.

Nous ne croyons pas qu'une personne intéressée au dossier n'ait pas pu, pour des raisons jugées suffisantes, présenter des observations quant à l'opportunité ou non de prolonger la méthode actuelle jusqu'au 1<sup>er</sup> novembre 2016, comme autorisé dans la décision D-2014-201. Le deuxième critère de l'article 37 ne peut donc recevoir application.

Enfin, nous sommes incapables d'identifier un vice de fond ou de procédure de nature à invalider la décision de la Régie de prolonger l'application de la méthode actuelle jusqu'au 1<sup>er</sup> novembre 2016. En conséquence, nous ne croyons pas que le troisième critère de l'article 37 puisse recevoir application. De toute façon, même si ce critère devait être considéré, il ne faut pas perdre de vue que, pour y avoir recours, la décision D-2014-201 ne pourrait être révisée ou révoquée par la présente formation qui est la même que celle qui a rendu la décision D-2014-201.

Par ailleurs, si le processus de révision de la décision D-2014-201 devait être enclenché, il serait de l'intention de l'ACIG d'intervenir aux fins de présenter ses observations quant à l'opportunité ou non de maintenir les effets de celle-ci. En effet, comme confirmé par les témoins de Gaz Métro lors de leur contre-interrogatoire à l'audience du 14 septembre 2015, l'application de la nouvelle



méthode à l'exercice financier se terminant le 30 septembre 2014 aurait pour effet d'augmenter de quelques 22 M \$ les coûts attribués à la composante transport plutôt qu'à la composante équilibrage. Voir la transcription du 14 septembre à la page 77.

Compte tenu que les grands clients industriels desservis au tarif 4 n'occasionnent que des coûts d'équilibrage très minime, vous pouvez imaginer l'impact sur leur tarif qu'entraînerait un transfert aussi important de coûts additionnels à la composante transport. Ces motifs, à eux seuls, sont selon nous suffisants pour comprendre à quel point les membres de l'ACIG pourraient être affectés par l'application de la nouvelle méthode de fonctionnalisation sur les deux (2) années précédant la date du 1<sup>er</sup> novembre 2016 qui était initialement envisagée pour son entrée en vigueur.

Enfin, et comme expliqué par Madame Gervais à l'audience de 14 septembre 2015, nous suggérons que l'ampleur des coûts impliqués est suffisamment élevée pour justifier une récupération sur trois (3) ans si jamais la Régie persiste dans son intention d'appliquer la nouvelle méthode antérieurement au 1<sup>er</sup> novembre 2016.

**5. Proposition relative à l'allocation des coûts reliés au maintien de la capacité minimale de FTLH à contracter :**

Comme indiqué aux pages 12 à 15 du mémoire de Madame Gervais, la proposition de Gaz Métro relative à l'allocation des coûts reliés au maintien de la capacité minimale de FTLH à contracter constitue l'application littérale du principe retenu par la Régie dans sa décision D-2014-064 rendue en date du 17 avril 2014 sur le plan d'approvisionnement déposé par Gaz Métro dans la phase 2 du dossier R-3837-2013.

Comme on peut le constater, Gaz Métro s'est contenté de se conformer aux principes retenus dans cette décision sans toutefois qu'il n'y ait eu de véritable débat sur le bien-fondé ou non du principe à l'effet que tous les clients du Distributeur, et non seulement ceux qui utilise le service de transport de ce dernier, devraient assumer les coûts supplémentaires découlant des réservations de 85 000 GJ/jour à Empress de 2015 à 2020.

L'ACIG soumet respectueusement et poliment que ce principe impose aux clients qui détiennent leur propre transport une duplication de coûts en ce qu'ils doivent financer ces coûts supplémentaires de transport alors même qu'ils doivent assumer les tarifs de TransCanada pour le transport qu'ils ont eux-mêmes contracté.

Comme indiqué à la page 14 du mémoire de Madame Gervais, il est très important de souligner que la réponse 5.2 de Gaz Métro produite comme pièce B-0412 (GM-27, doc. 2, page 9) à la demande de renseignement de l'ACIG confirme que les Distributeurs Enbridge et Union Gas ne facturent pas de frais de maintien des capacités minimales découlant de l'Entente à leurs clients qui fournissent leur propre service de transport. Il s'ensuit donc nécessairement que l'application du principe retenu par la Régie aurait pour effet de pénaliser les usagers du Québec par rapport à ceux de l'Ontario.

Qui plus est, dans leur réponse à l'engagement no. 4 communiquée à l'ouverture de l'audience du 9 septembre 2015, les témoins de Gaz Métro ont expliqué les motifs pour lesquels Enbridge et Union ne facturent pas aux clients qui détiennent leur propre transport les capacités de FTLH qu'ils doivent maintenir suite à l'entente intervenue avec TCPL. Ainsi, pour ce qui est de Union, le motif essentiel est que les clients qui contractent leur propre transport assument eux-mêmes leur service de transport et les coûts qui en découlent et ils n'ont donc pas à assumer les frais supplémentaires qu'Union doit maintenir en fonction des capacités qui découlent de l'Entente. Pour ce qui est de Enbridge, la première partie de la réponse est la même et on ajoute que cette façon de faire respecte davantage les principes de causalité des coûts. Voir la transcription du 9 septembre aux pages 8 à 10.

De l'avis de l'ACIG, il s'agit là exactement des mêmes motifs que ceux avancés dans le mémoire de Madame Gervais au soutien de l'opposition de l'ACIG à cette proposition du Distributeur.

L'ACIG soumet respectueusement que les informations supplémentaires qui ont été communiquées dans le cadre du présent dossier quant aux politiques de Union et Enbridge sur le même enjeu ainsi que quant aux motifs à leur soutien constituent des faits nouveaux qui s'ils avaient été connus par la Régie en 2014, auraient pu justifier une décision différente de celle qui a été rendue à ce chapitre. L'ACIG invite donc la Régie à reconsidérer son approche à l'égard de cette politique qui est indûment pénalisante à l'endroit des clients qui choisissent de détenir leur propre transport.

6. **Plan d'approvisionnement gazier, horizon 2016-2019 incluant les suivis découlant du projet de déplacement à Dawn et de la méthode d'évaluation de la journée de pointe :**

Dans le mémoire de Madame Gervais, l'ACIG, après examen de la preuve sur les capacités de transport disponible pour rencontrer la demande du marché québécois, recommande l'approbation du plan d'approvisionnement proposé pour l'horizon 2016-2019.

Les seules réserves entretenues par l'ACIG à l'égard du plan d'approvisionnement concernent les modifications proposées aux conditions de service relativement au préavis de sortie du service de transport du Distributeur de même qu'à la cession de capacité, ce dont il est question à l'item 9 ci-après.

Par ailleurs, pour ce qui est de la méthode d'évaluation de la demande continue en journée de pointe, l'ACIG est satisfaite des analyses présentées par Gaz Métro et appuie en conséquence les conclusions du Distributeur à l'effet qu'il demeure pertinent de considérer la dernière année de référence disponible au moment de produire le plan d'approvisionnement. L'ACIG appuie également la demande du Distributeur de maintenir le statu quo pour la méthode de calcul du facteur d'ajustement.

7. **Projet de déplacement de la structure d'approvisionnement vers Dawn-flexibilité opérationnelle et gestion de l'année de transition :**

L'ACIG n'a rien à ajouter au-delà de ce qui est déjà relaté aux pages 17 et 18 du mémoire de Madame Gervais à l'égard de cet enjeu.

8. **Disposition du compte de frais reportés (CFR) associé au projet de la Côte Nord :**

Encore ici, l'ACIG n'a rien à ajouter au-delà de ce qui est relaté aux pages 18 et 19 du mémoire de Madame Gervais à l'égard de cet enjeu.

9. **Stratégie tarifaire, grilles tarifaires et modifications aux conditions de service et tarifs :**

Comme indiqué à la présentation PowerPoint, pièce C-ACIG-0056, déposée par madame Gervais en cours d'audience, les deux principales préoccupations de l'ACIG relativement aux modifications proposées aux conditions de service concernent le préavis de sortie du service de transport (sans cession de capacité) et les conditions de la cession de capacité.

9.1 **Modifications de la clause relative au préavis de sortie du service de transport du Distributeur :**

Comme bien indiqué aux lignes 5 à 16 de la pièce B-0421 (GM-16, doc. 1), la clause présentement en vigueur au sujet du préavis de sortie du service de Distributeur se lit présentement comme suit :

« 13.1.4.2 Préavis de sortie

*Sous réserve de l'article 13.2.1, le client qui ne désire plus se prévaloir du service de transport du distributeur pour fournir le service lui-même doit en informer ce dernier par écrit selon les délais suivants :*

- 1. au moins 60 jours à l'avance lorsqu'il y a cession de la capacité de transport détenue par le distributeur ;*
- 2. avant le 1er mars lorsque le client désire fournir directement son service de transport au plus tôt le 1er novembre suivant.*

*Nonobstant le respect ou non par le client de l'un des préavis exigés au présent article, ce dernier ne pourrait se retirer du service de transport du distributeur que s'il était rentable et opérationnellement possible pour le distributeur de l'accepter. »*

De l'avis de l'ACIG, la clause « nonobstant » que l'on retrouve au second paragraphe de cette clause accorde à Gaz Métro une protection importante relativement à de possibles coûts échoués (« stranded costs ») qui pourraient être encourus en raison du retrait d'un client du service de transport du Distributeur sans possibilité, pour ce dernier, de réutiliser la capacité abandonnée. Il nous semble évident que la transaction ne rencontrerait pas le critère de rentabilité prévue dans cette clause de réserve si des coûts échoués devaient en résulter. De l'avis de l'ACIG, la clause actuelle, telle que rédigée, permet au Distributeur de prendre des décisions éclairées, sur une base cas par cas, relativement à toutes les demandes qui pourraient lui être adressées par un ou des clients désirant se retirer du service de transport du Distributeur, sans cession de capacité.

Dans ce contexte, l'ACIG comprend mal et s'oppose à la proposition de Gaz Métro formulée à la page 17 de la même pièce à l'effet de suspendre « momentanément » la clause permettant aux clients de se retirer du service du Distributeur sans cession de capacité.

Nous avons appris du contre-interrogatoire du panel 4 à l'audience du 8 septembre 2015 que, selon la réponse à la DDR no. 6.1 de la Régie produite comme pièce B-0427 (GM-27, doc. 1, pages 14-15), cette suspension dite « momentanée » pourrait durer jusqu'en 2027 ce qui, à toutes fins pratiques, équivaut presque à un retrait permanent.

Comme le procureur soussigné l'a nettement insinué lors de ses contre-interrogatoires des témoins de Gaz Métro et de la FCEI en cours d'audience, les conditions du tarif permettant à un client de se retirer du service de transport du Distributeur sont le fruit de la déréglementation des marchés et du dégroupement des tarifs qui en a résulté, lesquels ont procuré à la clientèle de

véritable choix dans leurs outils d'approvisionnement ainsi qu'une flexibilité opérationnelle leur permettant de réaliser de précieuses économies.

Nous ne saurions sous-estimer les bénéfices tangibles que la déréglementation des marchés et le dégroupement des tarifs ont procurés à tous les intervenants de l'industrie, incluant les distributeurs gaziers eux-mêmes. Ceux qui ont vécu cette période mouvementée se souviendront que les prix de la molécule ont chuté de façon spectaculaire au lendemain de la déréglementation et que, comme il fallait s'y attendre selon les lois de l'offre et de la demande, la consommation de gaz naturel a augmenté de façon importante partout au Canada, pour le bénéfice de tous les acteurs de l'industrie.

Comme Madame Gervais l'a bien expliqué lors de son témoignage à l'audience, l'ACIG comprend très bien que les conditions actuelles d'approvisionnement en amont de la franchise de Gaz Métro sont très difficiles, particulièrement au chapitre des services de transport, et que c'est pour cette raison que plusieurs clients ont récemment choisi de revenir au service de transport du Distributeur plutôt que de contracter leur propre transport. Au plan des principes, cependant, il n'en demeure pas moins que les avantages découlant d'un marché libre dynamique ainsi que du dégroupement des tarifs demeurent vrais et que, tôt ou tard, lorsque les conditions reviendront à une certaine normalité, les clients pourront à nouveau choisir de diversifier et d'optimiser leurs outils d'approvisionnement.

Pour tous ces motifs, l'ACIG s'oppose vigoureusement à ce que les conditions de service soient modifiées d'une manière telle que les clients qui sont présentement au service de transport du Distributeur y demeureront emprisonnés pour un grand nombre d'années sans possibilité d'en sortir à des conditions raisonnables. De l'avis de l'ACIG, il ne fait aucun doute que les forces naturelles d'un marché libre, concurrentiel et vigoureux ne peuvent que contribuer à accroître la consommation de gaz naturel au Québec, pour le plus grand bénéfice de Gaz Métro et de l'ensemble de la clientèle, incluant les plus petits clients. Pour cette raison, l'ACIG réitère sa suggestion formulée lors du contre-interrogatoire des témoins du panel 4 en cours d'audience à l'effet de ne pas se précipiter immédiatement dans les modifications proposées et de plutôt mettre sur pied un groupe de travail afin de permettre à Gaz Métro et aux intervenants concernés d'explorer d'autres alternatives.

Sur ce point, l'ACIG se réjouit de l'ouverture manifestée des témoins du panel 4 qui ont confirmé que Gaz Métro n'est pas fermé à des groupes de travail ou encore à toute discussion avec sa clientèle. Voir la transcription sténographique de l'audience du 8 septembre 2015, aux pages 202 et 203.

Pour conclure, l'ACIG réitère donc sa proposition à l'effet de suspendre indéfiniment l'entrée en vigueur des modifications proposées au chapitre du préavis de sortie du service de transport du Distributeur afin de permettre à Gaz Métro et aux intervenants concernés de mettre sur pied un groupe de travail au sein duquel des discussions pourront avoir lieu pour réviser l'ensemble des conditions de service reliées de près ou de loin au service de transport.

## 9.2 Cession de capacité :

Sur ce point en particulier, l'ACIG réfère la Régie à la page 11 de la présentation PowerPoint de Madame Gervais produite comme pièce C-ACIG-0056 de même qu'à son témoignage oral à l'audience du 10 septembre 2015.

Comme Madame Gervais l'a bien expliqué à l'audience, ce n'est pas tant le texte des conditions du tarif qui pose problème, mais son application pratique depuis que les contrats de transport conclus par Gaz Métro en amont de la franchise sont pour des durées beaucoup plus longues (pouvant aller jusqu'à 15 ans) qui font en sorte que la durée résiduelle pouvant faire l'objet de la cession de capacité aux clients pourrait être beaucoup trop longue par rapport à ce que le client est en mesure d'accepter pour demeurer compétitif. Il est en effet notoire, et nous l'avons répété à maintes reprises ici même à la Régie, que les clients industriels sont souvent appelés à réagir sur de très courtes périodes et qu'ils ne peuvent en conséquence souscrire des engagements financiers sur de très longues périodes sans mettre en péril leur profitabilité ou leur capacité concurrentielle.

Comme bien expliqué à la page 11 de la présentation PowerPoint de Madame Gervais, la cession de capacité constitue un autre sujet que l'ACIG serait disposé à discuter en groupe de travail avec Gaz Métro et les autres intervenants concernés.

## 10. Obligations minimales annuelles (OMA) et allègement de transport :

Sur ce sujet en particulier, l'ACIG réfère la Régie aux pages 22 à 25 du mémoire de Madame Gervais confirmant notre compréhension à l'effet que la réflexion présentée par Gaz Métro n'est pas encore une proposition formelle à être débattue dans le cadre du présent dossier, avec la conséquence que l'ACIG réservera ses commentaires plus spécifiques pour les exprimer dans le forum approprié, soit celui de la phase 2 du dossier R-3867-2013.

**Le tout respectueusement soumis.**

Montréal, ce 15 septembre 2015

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Sarault', written in a cursive style.

Guy Sarault  
Procureur de l'ACIG