

CANADA

REGIE DE L'ÉNERGIE

PROVINCE DE QUÉBEC  
DISTRICT DE MONTRÉAL

NO. : R-3879-2014 phase 2

Régie de l'énergie  
DOSSIER R-3879-2014  
DÉPOSÉE EN AUDIENCE Ph. 2  
Date: 04/11/2014  
Pièces n°. non cotée

SOCIÉTÉ EN COMMANDITE  
GAZ MÉTRO (GM)

Demanderesse

Et

UNION DES CONSOMMATEURS  
(UC)

Intervenante

---

DEMANDE D'APPROBATION DU PLAN D'APPROVISIONNEMENT  
ET DE  
MODIFICATION DES CONDITIONS DE SERVICE ET TARIFS  
DE SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ MÉTRO À COMPTER DU  
1<sup>ER</sup> OCTOBRE 2014

**PLAN D'ARGUMENTATION**  
**DE**  
**L'UNION DES CONSOMMATEURS (UC)**

Contexte

Gaz Métro doit depuis récemment s'adapter à des changements importants.

Tel que mentionné par Mme de Tilly en audience, il y a changement de paradigme. (N.S. Vol. 4, 3 novembre 2014 page 161) Elle précise qu'antérieurement le Gaz avait des coûts marginaux décroissants alors que maintenant ces coûts sont croissants « *il faudra en tenir compte. C'est peut-être un nouveau paradigme qu'il va falloir utiliser pour planifier les approvisionnements.* »

La gestion de la croissance de la demande, des coûts d'approvisionnement et de la disponibilité de ceux-ci, principalement en transport constitue un important défi à relever, si les tarifs de GM doivent demeurer raisonnable pour la clientèle dont la clientèle résidentielle que UC représente.

De plus, Gaz Métro doit faire face et répondre à une prévision de la demande croissante entre autre en pointe et à un état de saturation sur certains tronçons de son réseau.

Pour faire face aux volumes requis pour répondre à la demande de pointe Gaz Métro en réponse à une ordonnance de la Régie (D-2013-179) a proposé certains outils de gestion.

### Usine LSR

Gaz Métro, suite à une demande de la Régie propose une Augmentation de la capacité de vaporisation

Gaz Métro a estimé que le débit de vaporisation pouvait être augmenté de 47 300m<sup>3</sup>/h (20% de la capacité de vaporisation) et cette augmentation pourrait combler près de 75% de la demande additionnelle en journée de pointe.

Toujours selon GM, bien qu'économiquement avantageuse cette solution, en cas d'hiver extrême entrainerait un plus grands nombres de jours d'interruption et donc éventuellement la migration de client interruptible vers le service continue.

Dans les réponses de Gaz Métro aux DDR UC a constaté que Gaz Métro n'a analysé et présenté qu'un seul scénario. UC déplore cette situation

Selon la réponse donnée en audience de l'utilisation faite de l'usine LSR, (NS, Vol. 2, 30 octobre 2014, p.163 à 167 décrivant le processus d'utilisation) : (p.164) elle est le dernier outil utilisé *«donc après tous les outils et interruption des clients, si besoin est, parce que la demande en continue est plus élevée, on va à ce moment là faire une vaporisation à l'usine LSR»*

Mais quand GM procède à l'évaluation des besoins elle prend en considération la capacité actuelle de liquéfier en hiver par exemple quand il y a redoux mais ajoute :

*« p 166 : On n'a pas eu à le faire , dans l'hiver 2013-2014 qu'on dit que c'est l'hiver extrême on n'a pas eu à le faire non plus, mais on en tient compte dans nos évaluation de besoins*

*.....  
Client GNL a la possibilité de liquéfier en hiver mais n'a pas eu à le faire non plus*

UC pose la question : la Daq profite-t-elle au maximum des installations existantes qui lui appartiennent et auxquelles elle a droit. Un ordonnancement différent des outils LSR et interruptible serait-il avantageux, incluant la suggestion faite en audience par M. Boulianne, président, de l'utilisation de l'usine.

**UC recommande à la Régie de demander à Gaz Métro d'enrichir son analyse en explorant plusieurs scénarios d'accroissement de la capacité**

**de vaporisation ou autre scénarios liés à l'utilisation de l'Usine LSR afin de pouvoir statuer sur la valeur du projet soumis en ayant en main une image précise de sa valeur réelle.**

### Service interruptible

**UC recommande à la Régie de demander à Gaz Métro de poursuivre ses analyses sur une nouvelle classe de service interruptible en considérant que les clients participants n'ont pas nécessairement recours à une énergie alternative, quitte à ce que plus d'une classe de service interruptible ne soit créée.**

UC base cette recommandation entre autre sur le fait que d'autres distributeurs gaziers ont cette ouverture, et note que l'ACIG soutient cette position. (témoignage de M. Cormier NS. Vol 4, 3 novembre 2014, aux pages 32 et 33

UC a pris note de l'offre de l'ACIG de discuter avec GM des divers types de service interruptible qui pourrait être offert. Et à leur suggestion de suivre le même procédé que celui suivi dans le dossier de HQD (R-3891-2014) UC appuie cette suggestion.

**Dans ce contexte UC demande à la Régie de demander à GM de rencontrer ses clients afin de discuter en vue de déposer une proposition/demande le plus rapidement possible dont le but serait d'accroître la contribution de la clientèle interruptible.**

**UC demande à la Régie d'indiquer à Gaz Métro que les clients qui sont prêts à s'interrompre ou à réduire de manière non négligeable leur consommation à titre d'interruption ne soit pas tenu d'avoir une source d'énergie alternative.**

### Instrumentalisation des clients aux tarifs D4 et D5

UC note que les avantages de l'instrumentalisation des clients aux tarifs D4 et D5 n'ont pas été évalués quantitativement.

**UC se demande si une telle évaluation ne devrait pas se faire dans un contexte plus général de gestion des approvisionnements et recommande à la Régie de demander à Gaz Métro de poursuivre ses analyses (classe interruptible et instrumentalisation des clients D<sub>4</sub> et D<sub>5</sub>) dans ce contexte.**

Pour ce faire cependant, UC croit essentiel de revoir ou reconfirmer également la façon dont les coûts évités de Gaz Métro sont évalués, ou minimalement de

procéder rapidement à leur mise à jour, afin de les intégrer aux analyses de rentabilité réalisées.

### Coûts évités

UC souligne l'importance d'inclure un calcul des coûts marginaux et non d'un coût moyen. Ces calculs devraient être basés sur les coûts réels ou raisonnablement prévisibles (i.e. ceux soumis au dossier tarifaire, etc)

UC a questionné Gaz Métro dans ses DDR sur la pertinence de maintenir la méthode « coûts marginaux ciblés » utilisée dans ce qui semble un nouveau contexte d'approvisionnement gazier (achat coûteux de service de transport sur une base annuelle afin de répondre à une demande de pointe<sup>1</sup>, disponibilité de capacité de transport<sup>2</sup>, saturation de certains tronçons<sup>3</sup>). L'expert de Gaz Métro indique que

*Les enjeux présentés en préambule à la question n'ont pas d'effet sur le concept de la méthode d'évaluation des coûts évités retenue (Coûts marginaux ciblés). Ces enjeux sont plutôt reliés à l'évolution des composantes des coûts évités, en particulier le coût des Approvisionnements gaziers. L'évolution de ces coûts est toutefois reflétée lors des mises à jour périodiques.*

Ce témoignage force UC à conclure que les coûts évités sont établis à posteriori, et sont donc moins utiles aux fins d'une planification efficace permettant d'éviter le maximum de coûts de manière prospective.

M. Kayal ajoute :

*Les coûts évités d'investissement et d'exploitation, bien que faibles par rapport au coût évité total (environ 4 à 10 %), n'en sont pas moins quantifiables et doivent être pris en considération.<sup>4</sup>*

### Coût-moyen vs coût marginal

#### **Coût de transport**

UC a constaté en audience que M. Kayal n'a pas pris en compte dans ses calculs de la valeur du coût évité des coûts de transport marginaux, i.e. selon les périodes ( base, chauffage, pointe) de l'année mais a utilisé le coût moyen (NS vol 1 29 octobre page 64)

---

<sup>1</sup> D-2013-179

<sup>2</sup> Gaz Métro-7, document 1, page 81.

<sup>3</sup> Gaz-Métro-6, document 3, page 3.

<sup>4</sup> Gaz Métro-11, document 7, page 21.

Il a utilisé un taux d'inflation estimé, plutôt que les données apparaissant au plan d'approvisionnement pour 2015 (ns, 29 octobre page 64-65) (et sans considération pour les informations contenues à la réponse donnée à la pièce B-249, GM-11 doc 8 pages 21 et 22 qui indiquait que le transport additionnel allait connaître une augmentation de 27,6% à compter de janvier 2015)

M. Kayal a simplement utilisé les coûts que GM lui a donné et GM n'inclut pas ces coûts puisque on nous dit en contre interrogatoire :

NS vol 2 30 octobre 2014 page 178 à 180 :

*«au début de son étude on n'avait pas les chiffres. Par la suite oui l'information a été reçue et on voit que la projection pour l'année 2015 est plus élevée. C'est un fait c'est indéniable.*

*Par contre ce que l'on a dit à Monsieur Kayal c'est que c'est temporaire cet élément là. Oui c'est vrai pour 2015. Mais on ne peut pas dire que sur un horizon de 10 ans ce niveau-là de coût va demeurer.*

Bref GM a décidé de demander à M. Kayal de ne pas inclure ces coûts

Pour UC cette manière de procéder est problématique et fausse le résultat escompté. Nous avons des chiffres/prévisions sérieuses qui ne sont pas utilisés pour le calcul prospectif des coûts évités.

GM indique que ce choix découle du fait que l'on ne sait pas si ces coûts seront maintenus, Mais UC souligne qu'on ne sait pas non plus si ils ne le seront pas.

En fait les témoignages publics récents de Mme Brochu indiquent plutôt un risque sérieux de hausse des coûts de transport pour le futur.

UC soumet que les prévisions «faites raisonnablement par GM dans le cadre du Plan d'approvisionnement, ou du dossier tarifaire» auraient dues être utilisées dans le calcul des coûts évités pour les années du Plan.

Le fait est que des mesures qui pourraient être mises en place pour prévenir certains coûts ne seront peut-être pas prises ou les bonnes mesures ne seront pas choisies les coûts évités s'étant éloignés de la réalité.

UC soumet que la méthode telle que présentement appliquée minimise les coûts évités, entre autre le coût de transport pour 2015 devrait être révisé à la hausse et celui ci ne devrait pas être le même en base, chauffe et en pointe

Devrait-on également prendre en considération que certains cout de transport l'été serve à remplir pour l'entreposage.

**Coûts évités par tronçons saturés**

M. Kayal indique n'avoir pas considéré une évaluation/calcul des coûts évités par tronçons, au soutien de sa position il cite une décision de la Régie  
Tel que mentionné par Mme de Tilly lors de son témoignage la Régie n'a jamais exclu un calcul ou une utilisation de coûts évités par Régions ou tronçons au contraire elle le demande même dans le cadre de la D-2006-056 (voir page 17)

Par contre le panel de GM sur les tronçons saturés (NS Vol. 3, 31 octobre 2014 page 161), démontre une ouverture sur cette proposition en indiquant « ...oui, il y a des analyses qui traitent spécifiquement de l'impact des mesures d'efficacité énergétique sur les solutions, sur les enjeux associés à la saturation du réseau»

UC soumet toutefois que dans le cadre de ces analyses, la Régie devrait demander à GM de calculer et soumettre les coûts évités base, chauffage et pointe pour ces tronçons.

Ces coûts pourraient également être pris en considération pour la mise en place d'une offre plus attrayante pour le tarif interruptible

**UC demande à la Régie de réévaluer si la méthode des coûts marginaux ciblés reste pertinente 14 années après la décision initiale sur son adoption, compte tenu entre autres des changements importants que vit dans l'industrie gazière.**

**UC soumet qu'à tous le moins les coûts évités pour le présent dossier devraient être révisés afin d'inclure les coûts de transport utilisés par GM dans le cadre du dossier tarifaire et du dossier d'approvisionnement.**

UC considère finalement qu'une analyse de rentabilité de différents outils de gestion de la demande de pointe, qu'elle soit globale ou locale, pourrait nécessiter l'utilisation de coûts évités qui traduisent la réalité des conditions d'approvisionnement.

Une mise à jour des coûts évités incluant une prévision beaucoup plus prospective des coûts de transport est alors nécessaire alors que cela n'a pas encore été réalisé comme l'indique Gaz Métro dans une réponse à UC.

*Tout comme le prix des autres composantes de l'évaluation des coûts évités (distribution et équilibrage), la projection du prix du transport se doit idéalement d'être cohérente avec le dossier tarifaire R-3879-2014 et particulièrement le plan d'approvisionnement gazier (B-0050, Gaz Métro -7, Document 1). Vu les changements rapides prévus au niveau du Transport, tel que décrits aux pages 81, 82 et 83 de ce même plan, il est plus prudent d'utiliser le taux d'inflation aux fins de projection. Au moment de la réalisation de l'étude des coûts évités, la quantification du plan d'approvisionnement gazier de l'année en cours n'était pas réalisée, et*

donc l'hypothèse de coûts disponibles était basée sur les tarifs en vigueur. Les prochains plans d'approvisionnement gazier ainsi que les mises à jour des coûts évités reflèteront l'évolution du coût du Transport.<sup>5</sup> (notre souligné)

**UC recommande à la Régie d'inviter Gaz Métro à procéder à une mise à jour en profondeur des paramètres permettant d'établir ses coûts évités et d'intégrer ces derniers lorsque approprié dans ses analyses de rentabilité.**

Supplément ménage à faible revenu

**Tout en réitérant que le programme PE126 est ambitieux,<sup>6</sup> UC ne peut qu'approuver la volonté de diminuer les coûts de programme compte tenu du petit nombre de participants prévus et de l'aide financière octroyée. UC formulera si nécessaire à la Régie, lors de l'examen du rapport annuel de Gaz Métro alors que des résultats plus complets sur le PE126 seront disponibles, ses commentaires et recommandations.**

**Le tout respectueusement soumis**

**Montréal ce 3 novembre 2014**



---

<sup>5</sup> Gaz Métro-11, document 7, page 19.

<sup>6</sup> R-3837-2013, C-UC-0044, page 12.

