

CANADA

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

PROVINCE DE QUÉBEC  
DISTRICT DE MONTRÉAL

N° : R-3951-2015

**SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ MÉTRO**

(ci-après « Gaz Métro »)

Requérante

et

**L'ASSOCIATION DES CONSOMMATEURS  
INDUSTRIEL DE GAZ (ACIG)**

(ci-après l'«ACIG »)

Intervenante

---

**ARGUMENTATION FINALE DE L'ACIG**

---

**L'INTERVENANTE, L'ASSOCIATION DES CONSOMMATEURS INDUSTRIELS DE GAZ (CI-APRÈS « ACIG »), SOUMET RESPECTUEUSEMENT CE QUI SUIT :**

**A. Introduction**

1. Pour les fins de son argumentation finale sur le présent dossier, l'ACIG entend aborder essentiellement les mêmes sujets que ceux faisant l'objet du commentaire de son analyste, Esther Falardeau, pièce C-ACIG-0007, qui portait sur les enjeux liés au manque à gagner de 37,1 M\$ au service de transport.
2. Sur cette question, l'ACIG a formulé deux principaux commentaires traitant des enjeux suivants :
  - a. la fonctionnalisation des coûts des capacités FTLH entièrement au service de transport,
  - b. la rémunération, au coût moyen en capital, du compte de frais reportés du service de transport.

3. L'ACIG a aussi formulé un commentaire sur le besoin d'une mise à jour de l'évaluation de la rentabilité du déplacement de la structure d'approvisionnements vers Dawn.

**B. Fonctionnalisation des coûts de la capacité de transport FTLH acquise pour faire face à la saison froide**

4. Ce premier sujet est abordé dans la section 3 du commentaire de l'ACIG. Essentiellement, l'ACIG a démontré dans son commentaire qu'il ressort clairement du rapport annuel 2015 de Gaz Métro, ainsi que des réponses aux demandes de renseignements de la Régie, que les capacités FTLH contractées au-delà de celles qui étaient planifiées au moment de la cause tarifaire 2015, ont été acquises notamment pour faire face à une demande saisonnière plus élevée que prévue.
5. Les capacités FTLH contractées au-delà de celles anticipées au moment de la cause tarifaire sont évaluées à 22,6 M\$. Ces coûts sont entièrement fonctionnalisés au service de transport alors que les capacités contractées visaient, entre autres, à permettre de rencontrer la demande saisonnière plus grande que prévue, soit à équilibrer la demande annuelle.
6. Selon la méthode actuelle de fonctionnalisation des coûts de transport et d'équilibrage, la totalité des coûts de transport FTLH est récupérée par l'intermédiaire du tarif de transport même lorsque les capacités sont acquises dans le but précis de répondre à une demande hivernale plus élevée que la normale. Par ailleurs, les coûts des capacités FTSH sont récupérés en partie par l'intermédiaire du service d'équilibrage et en partie par l'intermédiaire du service de transport. La fonctionnalisation des coûts du FTSH reconnaît la double fonction de ces capacités « *short haul* ». Les coûts de transport FTLH sont toutefois entièrement récupérés par l'intermédiaire des tarifs de transport. La méthode de fonctionnalisation actuelle des coûts FTLH ne reconnaît pas le fait que ce type de service puisse servir pour des fins d'équilibrage.
7. On peut déduire des informations produites en réponse aux demandes de renseignements de la Régie que Gaz Métro a tenté, sans succès, de contracter du transport FTSH Dawn-GMTI EDA pour répondre à la demande additionnelle perçue pour l'hiver 2015.
8. Si Gaz Métro avait pu contracter du transport FTSH, comme elle le tentait, une partie des coûts relatifs à celui-ci aurait été récupérée par le biais du tarif d'équilibrage puisque la double fonction de ces capacités « *short haul* » est reconnue pour ce service. Voir B-0186, annexe 4, question 8.1.

9. De l'avis de l'ACIG, cette fonctionnalisation des coûts FTLH entièrement au transport pour l'année 2015 est inappropriée et génère un biais défavorable à l'égard de la clientèle à profil stable. Cette approche ne respecte pas la causalité des coûts car les capacités additionnelles de FTLH acquises pour 2015 ont servi en partie à équilibrer la demande annuelle.
10. L'ACIG soumet donc que la fonctionnalisation entièrement au service de transport des capacités additionnelles de FTLH acquises en 2015 sur le marché secondaire est inappropriée. L'ACIG demande à la Régie d'appliquer un correctif à cette situation sur la base du fait qu'elle produit un résultat inéquitable et non désiré qui découle partiellement de la situation de rareté des services de transport qui a caractérisé l'Est du Canada en 2015. L'ACIG soumet respectueusement que la mécanique utilisée présentement pour établir la répartition des coûts du FTSH entre les services de transport et d'équilibrage pourrait être appliquée aux coûts de transport FTLH de l'année 2015. Notamment, le correctif apporté devrait assurer que le coût de transport ne corresponde pas à un CU supérieur à 100 % au rapport annuel 2015.
11. Dans son argumentation, Gaz Métro remet en cause l'affirmation de l'ACIG à l'effet que les capacités FTLH acquises en plus de celles prévues au moment de la cause tarifaire ne devraient pas être entièrement fonctionnalisées au service de transport. L'ACIG aimerait offrir les commentaires suivants.
12. En premier lieu, l'ACIG constate que Gaz Métro confirme que l'hiver 2014-2015 a été effectivement été très froid. En effet, en réponse à une question de la Régie, Gaz Métro précise que l'hiver 2014-2015 constitue l'hiver extrême, soit le plus froid des 30 dernières années, considérant les conditions climatiques réchauffées<sup>1</sup>.
13. En second lieu, dans son rapport annuel, Gaz Métro fait directement le lien entre les achats de FTLH sur le marché secondaire et la température considérablement plus froide que la normale :

*« La hausse des frais de transport, d'équilibrage et de distribution de 25,1 M\$ s'explique par la croissance des coûts d'approvisionnement, principalement occasionnée par la hausse des volumes d'achats de FTLH sur le marché secondaire découlant de la hausse des volumes transportés en raison de la température considérablement plus froide que la normale observée au cours de l'exercice. »<sup>2</sup>*

---

<sup>1</sup> B-0186, question 9.3, page 31.

<sup>2</sup> B-0084, page 2.

14. Enfin, dans la preuve récemment déposée dans le cadre du dossier R-3867-2013, Gaz Métro explique très bien la méthode qu'elle utilise pour fonctionnaliser les différents outils de transport entre le service de transport et le service d'équilibrage et offre la mise en contexte suivante à la demande de l'ACIG :

*« À partir du moment où les achats à Dawn ont augmenté considérablement, Gaz Métro a commencé à fonctionnaliser une partie des outils de transport short haul au transport. Comme la demande annuelle en hiver normal n'accapare pas l'ensemble des outils de transport annuels, pour imputer des coûts au transport, Gaz Métro a proposé une méthode basée sur l'ordonnement des outils d'approvisionnement gazières qui reflétait l'utilisation réelle de chaque outil. Cette méthode est celle encore utilisée aujourd'hui. Ainsi, les capacités affectées au transport correspondent aux coûts des outils utilisés successivement jusqu'à ce que la demande moyenne annuelle à température normale puisse être desservie. Sommairement, l'ordre d'utilisation des outils était à ce moment-là le suivant :*

- I. Les outils de transport long haul ;*
- II. Les outils de transport short haul Dawn ;*
- III. Les outils de transport short haul Parkway ;*
- IV. Les outils de transport STS.*

*Le coût des outils est donc inscrit en totalité au transport jusqu'à ce que l'un des outils excède la demande moyenne annuelle. L'outil qui excède cette demande moyenne est alors alloué proportionnellement entre le transport et l'équilibrage. Les outils de transport de chaque type ne sont pas séparés entre les outils qui peuvent transporter de la fourniture toute l'année et ceux qui ne peuvent transporter la fourniture que de façon saisonnière.*

*À la cause tarifaire, cette méthode respecte les principes de la demande moyenne et de l'excédent. En effectuant le calcul selon la demande moyenne pour inscrire les coûts au transport et à l'équilibrage, le CU est forcément de 100 %.*

*Par contre, au rapport annuel, en fonction de la température de l'hiver et de l'écart de prévision des volumes du début de l'année, la demande moyenne va être différente de la demande moyenne estimée à la cause tarifaire. En conservant la même proportion d'outils alloués à la cause tarifaire qu'au rapport annuel, les coûts alloués ne représentent plus un CU de 100 %. Le trop-perçu ou manque à gagner du service de transport comporte donc*

*assurément une augmentation ou une réduction de coûts reliés au profil de consommation saisonnier. »<sup>3</sup>*

15. Conformément à ce qui est expliqué dans l'extrait ci-dessus, l'ACIG soumet qu'une partie des capacités acquises au-delà de celles qui étaient prévues à la cause tarifaire, soit une partie du manque à gagner en transport pour 2015, comporte une augmentation de coûts reliés au profil saisonnier et, conséquemment, devrait être fonctionnalisée au service d'équilibrage.
16. Dans l'éventualité où la Régie déciderait de reporter l'étude de cette question à un autre dossier, l'ACIG demande que la solution éventuellement retenue soit applicable aux résultats du rapport annuel 2015 imputés aux tarifs de l'année subséquente.

**C. Le manque à gagner découlant de l'application tardive des tarifs et la rémunération du CFR de transport**

17. Gaz Métro fait état d'une baisse des revenus de 7,2 M\$ par rapport à la prévision, laquelle s'explique notamment par « *une baisse de revenus de transport de 21,7 M\$ résultant de l'application des tarifs de transport 2014, inférieurs aux tarifs finaux 2015, au cours du premier trimestre de l'exercice 2015.* »<sup>4</sup>
18. Au cours des dernières années, le retard réglementaire accumulé a entraîné l'application tardive des tarifs et a généré des manques à gagner ou trop-perçus importants pour les différents services.
19. Ainsi, l'ACIG observe que, depuis 3 ans, des manques à gagner importants au service de transport sont générés du seul fait que les tarifs ne peuvent être appliqués au moment opportun. Cette situation est préoccupante d'autant plus que la mise en vigueur tardive des tarifs de 2015 était anticipée dès 2013 tel qu'en témoigne la décision D-2013-182 de la Régie<sup>5</sup>.
20. L'ACIG est d'avis que, sur la base du principe de causalité des coûts, il n'y a pas lieu de faire assumer par la clientèle la totalité des conséquences de l'application tardive des tarifs. Celle-ci n'est pas en cause dans ce retard mais elle est seule à en subir les conséquences par le biais de chocs tarifaires. Par ailleurs, le distributeur qui, de l'avis de l'ACIG, est partiellement en cause dans ce retard, recevra une rémunération par le biais de l'intérêt qui sera appliqué sur le solde du compte de frais reportés (CFR) durant la période d'amortissement des montants dus, soit durant trois années. En effet, une part de la rémunération qui sera perçue par le distributeur sur le solde du CFR de transport découle directement du fait de

---

<sup>3</sup> R-3867-2013, B-0133, pages 87 et 88.

<sup>4</sup> B-0084, page 2.

<sup>5</sup> D-2013-182, page 12, paragraphe 39.

l'application tardive des tarifs pour 2015. L'ACIG estime que cette situation est inéquitable envers la clientèle.

21. L'ACIG est d'avis qu'il n'est pas équitable que la clientèle ait à supporter seule les conséquences de l'application tardive des tarifs de transport. Pour l'année se terminant le 30 septembre 2015, le retard réglementaire a causé un manque à gagner de 21 M\$ selon les informations du distributeur.<sup>6</sup> Ce montant sera récupéré auprès des clients par l'intermédiaire du tarif de transport sur une période de trois années. Ce manque à gagner aura donc un impact tarifaire non négligeable alors que la clientèle n'est aucunement responsable de cette situation de retard. Par ailleurs, le distributeur, qui est au moins partiellement en cause dans cette situation, sera rémunéré pour ce retard par le biais de l'application du coût moyen du capital sur le solde du CFR de transport.
22. L'ACIG soumet respectueusement que sa demande concerne strictement le traitement prospectif du manque à gagner en transport rapporté pour l'année 2015 par Gaz Métro et, en ce sens, respecte entièrement la directive émise par la Régie au paragraphe 16 de sa décision procédurale D-2016-038. L'ACIG estime erronée l'interprétation de Gaz Métro à l'effet que sa demande vise les éventuels manques à gagner découlant de retards réglementaires.
23. De plus, au paragraphe 88 de son argumentation, Gaz Métro suggère que la demande de l'ACIG serait contraire à la décision D-2015-181 de la Régie produite dans le cadre de la phase 3 du dossier R-3879-2014. L'ACIG s'oppose à cette interprétation de sa demande pour deux raisons.
24. D'une part, l'opinion exprimée par la Régie dans sa décision D-2015-181 est à l'effet que les CFR de nature réglementaire ne sont pas des actifs comme les autres. La Régie établit donc clairement une distinction entre les différents types de CFR comme en témoigne l'extrait suivant :

*« [449] Ces CFR sont de nature purement réglementaire et ne constituent pas des actifs comme les autres. N'eût été des décisions de la Régie de permettre la création de ces CFR, non seulement il n'y aurait pas d'actif à financer au cours des années subséquentes, mais n'y aurait-il pas non plus de coût de financement. Le dépassement des charges par rapport aux coûts prévus aurait été absorbé par l'actionnaire, en réduction de son bénéfice net dans l'année où ces charges auraient été encourues. »<sup>7</sup>*

25. D'autre part, l'ACIG soumet respectueusement qu'elle ne remet pas en cause la décision de la Régie de maintenir la rémunération des CFR<sup>8</sup>. Elle

---

<sup>6</sup> GM-4, document 1, page 2

<sup>7</sup> D-2015-181, paragraphe 449.

<sup>8</sup> D-2015-181, paragraphe 495.

soutient simplement qu'il n'est pas équitable que les clients soient seuls à subir les conséquences de retards réglementaires alors que le distributeur en dégage un gain par le biais du rendement accordé sur le CFR de transport. L'ACIG propose qu'une pénalité soit appliquée à la rémunération de la partie CFR de transport qui découle du retard réglementaire pour 2015. L'ACIG estime qu'une pénalité qui serait établie de telle sorte que la rémunération de la partie du CFR de transport attribuable au retard réglementaire soit ramenée à un taux équivalent au taux de la dette à court terme de Gaz Métro serait acceptable dans les circonstances. Ainsi, les conséquences du retard réglementaire sur le manque à gagner de transport et sur les tarifs de transport seraient partagées entre la clientèle et Gaz Métro.

26. Pour ces raisons l'ACIG demande à la Régie d'appliquer à la partie du solde du CFR de transport associée à l'application tardive des tarifs de 2014-2015, une pénalité qui aurait l'effet de ramener la rémunération accordée à un taux équivalent au taux sur la dette à court terme.

**D. Mise à jour de l'évaluation de la rentabilité du déplacement des approvisionnements vers Dawn**

27. Dans le cadre de la cause tarifaire 2012, Gaz Métro faisait part de son intention de déplacer ses approvisionnements en gaz naturel vers Dawn faisant valoir les bénéfices d'un tel déplacement en termes de réduction des coûts d'approvisionnement<sup>9</sup>. À cette époque, Gaz Métro estimait à 88,5 M\$<sup>10</sup> la baisse des coûts d'approvisionnement qui découlerait du déplacement des approvisionnements vers Dawn. Cette transition, qui était d'abord prévue pour l'automne 2015, est maintenant attendue pour l'automne 2016.

28. L'ACIG estime que plusieurs développements ont affecté la réalité du transport de gaz naturel dans l'Est du Canada au cours des trois dernières années. Elle est d'avis qu'il serait opportun qu'une mise à jour des bénéfices découlant du transfert des approvisionnements vers Dawn soit effectuée avant l'automne 2016 reflétant les données les plus récentes disponibles.

29. Dans son argumentation, Gaz Métro indique qu'une mise à jour de la rentabilité d'un déplacement des approvisionnements vers Dawn a été produite dans le cadre du dossier R-3879-2014 et que, conséquemment, nulle n'est requise avant de procéder à la transition vers Dawn. (B-0184, page 15).

---

<sup>9</sup> R-3809-2012, B-0070, page 60.

<sup>10</sup> Idem, page 59.

30. En effet, en réponse à une question posée par l'ACIG dans le cadre des audiences de la phase 3 du dossier R-3879-2014, Gaz Métro a produit une ventilation des économies prévues découlant des approvisionnements à Dawn. (R3879-2014, B-0655, Gaz Métro 115, document 12).
31. L'estimé, produit le 10 septembre 2015, conclut à une baisse totale des coûts d'approvisionnements de 145 M \$ qui provenait de l'effet combiné d'une augmentation des coûts de fourniture et d'une baisse des coûts de transport.
- a. L'impact à la hausse sur les coûts de fournitures du changement du point de référence d'Empress à Dawn était évalué à + 127 M\$.
  - b. L'impact à la baisse sur les coûts de transport du changement de structure d'approvisionnement d'Empress à Dawn était prévu à - 273 M\$.
32. L'ACIG soumet qu'une mise à jour de l'évaluation des bénéfices découlant du déplacement vers Dawn est requise étant donné que les calculs produits en septembre 2015 étaient basés sur des prévisions déposées dans le cadre du plan d'approvisionnement 2016-2019, c'est-à-dire sur des prévisions de prix qui datent du mois de janvier 2015. (B-0554, R-3879-2014, phase 3, page 96). L'ACIG est d'avis que les développements qui sont survenus depuis dans les marchés du gaz naturel de l'Est du Canada et de l'Alberta ont grandement affecté les données fondamentales pertinentes à l'évaluation des économies générées par le déplacement à Dawn.
33. En effet, la dynamique des marchés du gaz naturel au Canada et aux États-Unis, d'où provient une part de plus en plus importante de la fourniture acheminée au Québec, est telle que le différentiel de prix entre les marchés de Dawn et Empress en faveur de ce dernier, est beaucoup plus important que ce qui était anticipé en janvier 2015. La hausse du différentiel dans le prix de la fourniture, observée au cours de la dernière année, contribue à l'érosion et, possiblement, même à l'élimination des gains à court et/ou moyen termes découlant du déplacement à Dawn. L'ACIG est d'avis qu'il ne serait pas prudent de procéder à un déplacement des achats vers Dawn sans porter un regard sur la situation actuelle des marchés et sur l'effet global de ce déplacement sur les coûts de la fourniture et du transport. Dans l'éventualité où la transition ne procurerait pas l'économie anticipée à court et moyen termes, des alternatives pourraient dès lors être envisagées accordant à Gaz Métro et à ses clients une flexibilité dans leur stratégie d'approvisionnement respective qui permettraient au distributeur et à sa clientèle de bénéficier des meilleures opportunités qu'offrent les marchés.
34. L'ACIG est d'avis que le transfert de la structure des approvisionnements doit se faire dans la plus grande transparence afin de rassurer la clientèle



qui pourrait voir ses coûts de transport et fourniture combinés demeurer stables, voire même légèrement augmenter, en 2017-2018 suite au déplacement vers Dawn, toutes autres choses étant égales par ailleurs.

35. L'ACIG demande donc à la Régie d'ordonner à Gaz Métro de produire une mise à jour des bénéfices découlant du transfert des approvisionnements vers Dawn pour les prochaines années, sur la base des données du plan d'approvisionnement 2017-2020 produit dans le cadre de la cause tarifaire 2017 (R-3970-2016, B-0010).

**Le tout respectueusement soumis.**

Saint-Jérôme, le 17 mai 2016



---

Me Guy Sarault  
BISSONNETTE FORTIN GIROUX  
Cabinet d'avocats  
Procureur de l'ACIG