

**MISE À JOUR DE LA PROPOSITION DE LA
FUSION DES TARIFS DE TRANSPORT DES
ZONES SUD ET NORD EN SUIVI DE LA
DÉCISION D - 2015 - 181**

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	3
1 REPORT DU SUIVI.....	3
2 HARMONISATION TEMPORAIRE DES PRIX DE TRANSPORT	4
3 FUSION DES ZONES	5
3.1 Arguments en faveur de la fusion	6
3.1.1 Principe de non-discrimination des clients sur la base de leur localisation	6
3.1.2 Intégration des services de transport des zones Nord et Sud	6
3.1.3 Écart de tarif anticipé en raison des investissements réalisés sur Champion	7
3.2 Prix de transport passés et actuels	7
4 MODIFICATIONS AUX CONDITIONS DE SERVICE ET TARIF....	10
5 COMPTE DE FRAIS REPORTÉS	11
6 CONCLUSION	12

INTRODUCTION

1 Lors de la Cause tarifaire 2015, Société en commandite Gaz Métro (« Gaz Métro ») a proposé
2 que soient fusionnés les tarifs de transport des zones Nord et Sud¹ et ce, dès le déplacement de
3 la structure d'approvisionnement à Dawn au 1^{er} novembre 2016. La proposition a été bien reçue
4 par les intervenants. L'Association des consommateurs industriels de gaz (l'« ACIG ») demandait
5 toutefois qu'en plus de la fusion, la fonctionnalisation des coûts associés à Corporation Champion
6 Pipeline Limitée (« Champion ») soit revue et que ces coûts soient désormais associés à la
7 distribution plutôt qu'au transport.

8 Dans la décision D-2015-181, la Régie de l'énergie (la « Régie ») indiquait qu'elle était en accord
9 avec les éléments soulevés par Gaz Métro afin de justifier la fusion. Elle considérait toutefois que
10 la fonctionnalisation des coûts de Champion requérait un examen plus approfondi. Elle demandait
11 alors au distributeur, à cet égard de :

12 « [...] **présenter, lors du prochain dossier tarifaire, une analyse de la fonctionnalisation de**
13 **la conduite de Champion ainsi que des conduites de transport qu'elle détient,**
14 **respectivement au service de distribution et au service de transport, dans le cadre du**
15 **prochain dossier tarifaire, afin d'examiner les impacts tarifaires de la fusion des zones Nord**
16 **et Sud. »²**

17 Par la présente, Gaz Métro informe la Régie qu'elle n'a pas été en mesure de produire l'analyse
18 demandée, mais redemande néanmoins à la Régie d'approuver la fusion des zones Nord et Sud
19 du service de transport à compter du 1^{er} novembre 2016.

1 REPORT DU SUIVI

20 Gaz Métro s'est d'abord penchée sur l'analyse préliminaire de la fonctionnalisation de la conduite
21 de Champion ainsi que des conduites de transport qu'elle détient, respectivement au service de
22 distribution et au service de transport.

¹ R-3879-2014, Cause tarifaire 2015, B-0421, Gaz Métro-16, Document 1, section 2.5.

²D-2015-181, paragraphe 129.

1 L'analyse n'a toutefois pas été développée davantage, car les ressources nécessaires pour la
2 produire étaient impliquées, entre autres, dans la préparation de la Cause tarifaire 2017 et dans
3 la phase 2 du dossier R-3867-2013 portant sur la révision des structures tarifaires.

4 Bien qu'importante, l'étude de la fonctionnalisation des coûts de Champion et des conduites de
5 transport détenues par Gaz Métro ne nécessite pas une analyse conjointe avec la fusion des
6 zones du service de transport. Alors que la fusion des zones implique l'égalité des taux, la
7 fonctionnalisation détermine en amont les coûts à récupérer par les tarifs, qu'ils soient égaux ou
8 non. Ces deux sujets peuvent donc être traités séparément. Gaz Métro propose alors de répondre
9 au suivi demandé par la Régie concernant la fonctionnalisation des coûts des conduites dans le
10 cadre de la phase 4 du dossier R-3867-2013 qui doit étudier la refonte du service de distribution
11 de manière générale, sous réserve de la décision à intervenir dans ce dernier dossier concernant
12 sa scission en quatre phases.

Gaz Métro propose que l'analyse de la fonctionnalisation de la conduite de Champion ainsi que des conduites de transport qu'elle détient soit faite dans le cadre de la phase 4 du dossier R-3867-2013.

2 HARMONISATION TEMPORAIRE DES PRIX DE TRANSPORT

13 À la suite du refus de la fusion des zones du service de transport par la Régie, Gaz Métro,
14 conjointement avec l'ACIG, lui a demandé de :

15 « **AUTORISER** que les taux pour le service de transport applicables à la zone Nord, à compter du
16 1^{er} janvier 2016, soient identiques à ceux applicables à la zone Sud ;

17 **AUTORISER** la création, à compter du 1^{er} janvier 2016, d'un compte de frais reportés, pour
18 disposition au terme d'un prochain dossier tarifaire, portant intérêts au taux moyen du coût en
19 capital, dans lequel sera comptabilisée la différence entre les revenus générés pas [sic] les clients
20 de la zone Nord suite à l'application de taux identiques aux taux de la zone Sud, et les revenus
21 qui auraient été générés par les clients de la zone Nord si la présente demande n'avait pas été
22 acceptée,

1 **DÉCLARER** que les règles relatives à la disposition de ce compte de frais reportés seront définies
2 suite au traitement, par la Régie, de l'analyse requise au paragraphe 129 de la décision
3 D-2015-181 concernant la fonctionnalisation de la conduite de Champion ; »³

4 Cette demande leur a été accordée aux paragraphes 94 à 96 de la décision D-2015-214. Ainsi,
5 les prix des zones Nord et Sud de transport sont actuellement les mêmes. Cette solution est
6 toutefois temporaire. Étant donné qu'il est proposé de repousser l'analyse concernant la
7 fonctionnalisation de la conduite de Champion et des conduites de transport et dans la mesure
8 où l'analyse de la fusion des zones et celle de la fonctionnalisation des coûts n'ont pas à être
9 traitées conjointement, Gaz Métro estime que la question de la fusion des zones devrait être
10 étudiée dès la présente cause.

3 FUSION DES ZONES

11 Lors de de la Cause tarifaire 2015, Gaz Métro avait présenté trois arguments en faveur d'une
12 fusion des zones Nord et Sud du service de transport, basés principalement sur l'équité entre les
13 clients. Plus exactement :

- 14 • le principe de non-discrimination des clients sur la base de leur localisation, adopté
15 par la Régie lors de la création de Gaz Métro et réitéré depuis;
- 16 • l'intégration des services de transport des zones Nord et Sud de sorte que les
17 structures de coûts des zones ne sont pas entièrement distinctes et étanches; et
- 18 • l'écart de tarif anticipé en défaveur des clients du Nord, du fait des investissements
19 réalisés sur Champion.

20 Ces trois arguments seront résumés à la section 3.1. Les problématiques attachées à ces
21 arguments pourraient être mitigées à la suite d'une modification des méthodes de
22 fonctionnalisation des coûts des conduites de Champion et de celles détenues par Gaz Métro.
23 Par contre, peu importe l'orientation prise concernant la fonctionnalisation, une iniquité sera
24 toujours présente si des prix différents sont facturés aux zones Nord et Sud.

³ R-3879-2014, Cause tarifaire 2015, B-0676, Demande relative à la modification des taux applicables à la zone Nord du service de transport du distributeur, p. 6.

3.1 ARGUMENTS EN FAVEUR DE LA FUSION

1 Les arguments soutenant la fusion et présentés de façon détaillée à la pièce B-0421,
2 Gaz Métro-16, Document 1, section 2.5.4, du dossier R-3879-2014, demeurent inchangés; ils ne
3 seront pas répétés dans leur entièreté ici. Néanmoins, Gaz Métro croit important de réaffirmer
4 certains points et de démontrer qu'ils sont encore pertinents en actualisant quelques-uns des
5 tableaux précédemment déposés.

3.1.1 PRINCIPE DE NON-DISCRIMINATION DES CLIENTS SUR LA BASE DE LEUR LOCALISATION

6 Gaz Métro soumet à nouveau qu'il est important que les clients d'une même classe
7 tarifaire bénéficient des mêmes conditions tarifaires, quelle que soit leur localisation et
8 cela pour tous les services offerts par le distributeur, incluant le service de transport. C'est
9 une question d'équité entre clients d'une même classe tarifaire.

10 D'autre part, le maintien d'une tarification régionale au service de transport entraîne un
11 traitement inéquitable des différentes clientèles des régions éloignées puisque certaines
12 d'entre elles n'ont pas à supporter seules les coûts des conduites de transport dont elles
13 bénéficient alors que d'autres doivent en assumer la totalité.

14 Gaz Métro rappelle que la Régie de l'électricité et du gaz avait affirmé dans le cadre de
15 l'ordonnance G-381 (p. 44) qu'il était dans l'intérêt public que les conditions tarifaires
16 soient les mêmes dans toutes les régions du territoire du distributeur, malgré que cela
17 puisse entraîner un interfinancement régional. La Régie a de plus réitéré son accord avec
18 le principe selon lequel les clients d'une même catégorie tarifaire doivent bénéficier des
19 mêmes conditions tarifaires, quelle que soit leur localisation, dans sa décision D-2015-181
20 (paragr. 127).

3.1.2 INTÉGRATION DES SERVICES DE TRANSPORT DES ZONES NORD ET SUD

21 Il y a présentement une certaine intégration des régions du service de transport faisant en
22 sorte que les structures de coûts ne sont pas parfaitement indépendantes l'une de l'autre.
23 Cette intégration s'observe de deux façons.

1 En premier lieu, les coûts des conduites de transport appartenant à Gaz Métro et
2 desservant la zone Sud sont récupérés auprès de l'ensemble de la clientèle de Gaz Métro
3 par l'intermédiaire des tarifs de distribution. En second lieu, les coûts des conduites de
4 TQM, qui desservent également la zone Sud, sont eux-aussi récupérés auprès de
5 l'ensemble de la clientèle, cette fois à travers les tarifs de transport.

6 Cette intégration partielle des zones désavantage particulièrement les clients de la zone
7 Nord qui se trouvent à contribuer aux coûts de certains actifs qui desservent la zone Sud
8 alors que les clients de la zone Sud ne contribuent pas aux coûts de transport de
9 Champion.

3.1.3 ÉCART DE TARIF ANTICIPÉ EN RAISON DES INVESTISSEMENTS RÉALISÉS SUR CHAMPION

10 En raison des investissements réalisés pour Champion, Gaz Métro anticipe que l'écart
11 entre les tarifs des deux zones sera maintenu ou même accentué dans les prochaines
12 années. Gaz Métro considère que le fait de maintenir des tarifs de transport
13 significativement plus élevés pour les clients de la zone Nord pourrait présenter un frein
14 au développement de cette région étant donné que les clients potentiels qui souhaiteraient
15 utiliser le gaz naturel pourraient plutôt favoriser de s'installer au sud, là où les taux sont
16 les plus concurrentiels.

17 Un tel écart de tarification brime le développement économique régional alors que ce
18 même développement avait été la cause des fusions des zones Est et Ouest, sanctionnée
19 par la Régie de l'électricité et du gaz en 1988⁴.

3.2 PRIX DE TRANSPORT PASSÉS ET ACTUELS

20 Une différence est toujours présente entre les prix de transport des deux zones géographiques.
21 Afin d'exposer cette différence réelle, la politique d'harmonisation des prix du service de transport
22 pour l'année 2015/2016 et le compte de frais reportés (« CFR ») s'y rattachant ont été exclus de
23 la présente analyse.

⁴ G-470 p. 152.

1 Aussi, au paragraphe 139 de sa décision D-2014-064, la Régie approuvait, à compter du
2 1^{er} novembre 2015, l'abolition du service de compression et la considération des coûts s'y
3 rapportant au service de transport. Dès lors, afin d'éviter le biais dans la comparaison des coûts
4 sur une base annuelle, il est nécessaire de soustraire lesdits coûts de compression pour les
5 données de la Cause tarifaire 2016.

6 Le tableau qui suit expose le prix moyen des coûts de transport ainsi que les coûts pour chacune
7 des zones géographiques, tel que déposé en cause tarifaire. Les deux dernières colonnes du
8 tableau présentent la variation tarifaire pour chaque zone si le prix moyen avait été appliqué.

Tableau 1
Historique des coûts de transport par zone⁵

Année tarifaire	Prix pour l'ensemble du territoire (¢/m³)	Prix Nord (¢/m³)	Prix Sud (¢/m³)	Variation zone Nord (%)	Variation zone Sud (%)
	(1)	(2)	(3)	(4)= ((1)-(2))/(2)	(5)= ((1)-(3))/(3)
2015/2016	7,716	8,025	7,707	-3,8	0,1
2014/2015	7,083	8,221	7,057	-13,8	0,4
2013/2014	5,105	6,087	4,851	-16,1	5,2
2012/2013	6,412	7,995	6,377	-19,8	0,5
2011/2012	6,950	8,031	6,927	-13,5	0,3
2010/2011	5,982	5,386	5,994	11,1	-0,2
2009/2010	4,499	4,479	4,499	0,4	0,0

9 La raison principale de ce différentiel de prix entre les deux zones provient des coûts de
10 Champion qui sont complètement alloués à la zone Nord. Ces coûts, comme mentionné
11 précédemment, ont subi une forte augmentation depuis les dernières années à cause des
12 investissements réalisés.

⁵ Sources : R-3690-2009, Gaz Métro-12, Document 4; R-3720-2010, Gaz Métro-13, Document 4; R-3752-2011, B-0082, Gaz Métro-15, Document 5; R-3809-2012, B-0441, Gaz Métro-15, Document 4; R-3837-2013, B-0474, Gaz Métro-15, Document 3; R-3879-2014, B-0323, Gaz Métro-23, Document 3 et B-0749, Gaz Métro-112, Document 5.

Tableau 2
Coûts relatifs au service de transport de Champion⁶

Années	Coûts Champion (000 \$)
2015/2016	3 438
2014/2015	3 003
2013/2014	2 101
2012/2013	1 704
2011/2012	1 419
2010/2011	720
2009/2010	931

1 Ainsi, présentement, n'eût été de la solution temporaire d'harmonisation approuvée par la Régie
2 dans sa décision D-2015-214, l'iniquité se matérialise dans les tarifs applicables à la clientèle de
3 la zone Nord et Gaz Métro est en mesure de quantifier l'effet pour les différents types de clients.
4 En utilisant les taux de 2016, excluant les coûts liés à la compression, la facture de transport d'un
5 client résidentiel typique⁷ serait de 204,77 \$ en zone Sud, de 213,22 \$ en zone Nord et de
6 205,02 \$ en zone unique fusionnée, soit une augmentation de 0,24 \$ pour un client en zone Sud
7 et une diminution de 8,20 \$ en zone Nord.

Gaz Métro demande à la Régie d'approuver la fusion des zones Nord et Sud du service de transport à compter du 1^{er} octobre 2016. Subsidairement, dans le cas où la fusion serait refusée au 1^{er} octobre 2016, Gaz Métro demande à la Régie de reconduire l'harmonisation des prix des zones Nord et Sud autorisée par la décision D-2015-214.

⁶ Sources : R-3690-2009, Gaz Métro-12, Document 4; R-3720-2010, Gaz Métro-13, Document 4; R-3752-2011, B-0082, Gaz Métro 15, Document 5; R-3809-2012, B-0441, Gaz Métro-15, Document 4; R-3837-2013, B-0474, Gaz Métro-15, Document 3; R-3879-2014, B-0323, Gaz Métro-23, Document 3 et B-0749, Gaz Métro-112, Document 5.

⁷ Résidence unifamiliale de 160 m² avec une consommation de 2 657 m³/an.

4 MODIFICATIONS AUX CONDITIONS DE SERVICE ET TARIF

1 La fusion proposée entraînera les modifications suivantes au texte des *Conditions de service et*
2 *Tarif*.

3 D'abord, la mention des zones Nord et Sud serait supprimée de l'article 12.1.2.1. De plus, compte
4 tenu de la suppression de l'article 12.1.2.1.2 proposée à la pièce Gaz Métro-12, document 1,
5 Gaz Métro propose d'apporter les modifications suivantes :

6 **« 12.1.2.1. – Prix du transport**

7 Pour chaque m³ de volume retiré, le prix du transport, en date du 1^{er} janvier 2016, est de
8 8,561 ¢/m³.

9 Les prix du transport peuvent être ajustés périodiquement pour refléter le coût réel d'acquisition.

10 **12.1.2.1.1. – Prix de base du transport**

11 ~~Pour chaque m³ de volume retiré, les prix de base du transport, en date du 1^{er} janvier 2016,~~
12 ~~sont les suivants :~~

<u>zone Sud</u>	<u>zone Nord</u>
8,561 ¢/m ³	8,561 ¢/m ³ »

13 La référence aux zones serait également retirée de l'article 12.2.2.1 portant sur les prix
14 applicables pour les clients qui fournissent eux-mêmes le transport. Lors de la Cause
15 tarifaire 2015, en réponse à une demande de renseignements de la Régie, Gaz Métro avait
16 expliqué que la fusion des zones impliquait que les coûts de Champion seraient dorénavant
17 récupérés auprès de tous les clients des zones Nord et Sud, incluant les clients fournissant leur
18 propre service de transport⁸. Pour la Cause tarifaire 2016, le prix applicable aux clients
19 fournissant leur propre service de transport auraient alors été de 0,061 ¢/m³ si les zones avaient
20 été fusionnées⁹.

21 **« 12.2.2.1. – Prix du service du distributeur**

22 Pour chaque m³ de volume retiré, le prix de transport, en date du 1^{er} janvier 2016, serait de
23 0,061 ¢/m³ est le suivant :

<u>zone Sud</u>	<u>zone Nord</u>
n/a	2,169 ¢/m ³ »

⁸ R-3879-2014, B-0427, Gaz Métro-27, Document 1, p.11.

⁹ R-3879-2014, B-0427, Gaz Métro-112, Document 5, p.1, (Coûts 1.8) / (Volumes 1.15+1.18+1.21) = 3,4 M\$/5 640 Mm³.

1 Il est par contre à noter que malgré la fusion, la définition des zones Nord et Sud à l'article 1.3
2 serait conservée étant donné la référence à la zone Nord qui devrait être maintenue à
3 l'article 12.2.1 :

4 « **12.2.1 Application**

5 [...]

6 *Sous réserve de l'article 18.2.2, seuls les clients en service de distribution D₁, D₃ et D₄ peuvent*
7 *fournir au distributeur leur propre transport. **De plus, les clients de la zone Nord doivent***
8 ***continuer à utiliser une partie du service de transport du distributeur.** » (Notre emphase)*

Gaz Métro demande à la Régie d'approuver les modifications proposées aux articles 12.1.2.1 et 12.2.2.1.

5 COMPTE DE FRAIS REPORTÉS

9 Dans la mesure où Gaz Métro propose de fusionner les zones Nord et Sud dès le
10 1^{er} octobre 2016, elle demande également à la Régie de définir dès maintenant les règles
11 relatives à la disposition du compte de frais reportés comptabilisant la différence entre les revenus
12 générés par l'application de taux identiques pour les clients des zones Nord et Sud et les revenus
13 qui auraient été générés par les clients de la zone Nord si la demande d'harmonisation temporaire
14 avait été refusée. À ce sujet, Gaz Métro propose que les montants détenus dans le CFR soient
15 répartis à l'ensemble de la clientèle des deux zones, en fonction des volumes consommés.

16 Dans le cas où la Régie refusait la fusion des zones au 1^{er} octobre 2016, Gaz Métro demande
17 toutefois à la Régie de reconduire l'harmonisation des prix des zones Nord et Sud et le CFR
18 jusqu'à une décision finale sur la fusion des zones Nord et Sud.

Gaz Métro demande d'autoriser la répartition des montants détenus dans le CFR créé suivant la décision D-2015-214 à l'ensemble de la clientèle des deux zones, en fonction des volumes consommés. Subsidiairement, Gaz Métro demande à la Régie de maintenir ce CFR jusqu'à ce qu'une décision finale sur la fusion des zones Nord et Sud soit rendue.

6 CONCLUSION

1 Gaz Métro soutient que l'existence de zones géographiques distinctes au service de transport
2 crée une iniquité non souhaitable entre les clients et qu'il importe de procéder à la fusion des
3 zone Sud et Nord dès le 1^{er} octobre 2016.

4 De plus, l'étude de la fonctionnalisation des coûts de Champion et des conduites de transport
5 détenues par Gaz Métro ne nécessite pas une analyse conjointe avec la fusion des zones du
6 service de transport. Ces deux sujets peuvent être traités séparément et Gaz Métro propose de
7 reporter l'analyse de la fonctionnalisation des conduites du distributeur dans le cadre de la
8 phase 4 du dossier R-3867-2013.