

C A N A D A

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

PROVINCE DE QUÉBEC
District de Montréal

N° R-3987-2016 – PHASE 2

SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ MÉTRO,
société dûment constituée, ayant sa principale
place d'affaires au 1717, rue du Havre, en les
ville et district de Montréal, province de Québec,

(ci-après la « Gaz Métro »),

ARGUMENTATION DE GAZ MÉTRO

LA DEMANDERESSE DÉCLARE RESPECTUEUSEMENT CE QUI SUIT :

I. FAITS SAILLANTS (PANEL 1)

1. Le 1^{er} mars 2017, conformément à l'échéance prévue au *Guide de dépôt pour Gaz Métro*, Gaz Métro déposait sa demande tarifaire en phase 2 du présent dossier;
2. Le respect de cette échéance favorise l'entrée en vigueur des tarifs au 1^{er} octobre 2017, évitant ainsi l'accumulation d'écarts engendrés par une décision tardive;
3. En audience, Stéphanie Trudeau, Vice-présidente principale, Réglementation, clients et communautés, a souligné les défis qui accompagnaient un dépôt au 1^{er} mars considérant qu'à cette date, Gaz Métro n'est pas en mesure de fournir de données réelles sur l'année en cours (4/8 ou 5/7);
 - A-0078, témoignage de Stéphanie Trudeau, 6 juillet 2017, N.S., Vol. 1, p. 17
 - Voir également B-0243, Gaz Métro-18, Document 11, Q/R 9.1
4. Madame Trudeau a souligné que Gaz Métro avait mis sur pied une équipe interne chargée de conjuguer le respect des échéances prévues au *Guide de dépôt pour Gaz Métro* et la possibilité de fournir à la Régie une « visibilité sur les événements significatifs des années en cours afin de permettre le traitement efficace des prochaines causes tarifaires »;
 - A-0078, témoignage de Stéphanie Trudeau, 6 juillet 2017, N.S., Vol. 1, p. 17 et 18.

5. Le témoignage de madame Trudeau était néanmoins à l'effet que, malgré l'absence d'une mise à jour 5/7, Gaz Métro pouvait assurer la Régie qu'aucun événement ayant un impact significatif n'est survenu en cours d'année de manière à penser que le plan d'approvisionnement ou les budgets se devaient d'être revus;
 - A-0078, témoignage de Stéphanie Trudeau, 6 juillet 2017, N.S., Vol. 1, p. 18
6. Il appert des échanges tenus en audience que la Régie souhaitait néanmoins obtenir davantage d'informations de manière à lui permettre soupeser les différents paramètres prévus à l'article 5 de la Loi sur la Régie de l'énergie (« LRÉ »);
 - A-0078, intervention de Me Marc Turgeon, 6 juillet 2017, N.S., Vol. 1, p. 62
7. Dans ce contexte, afin de permettre à la Régie de constater des données qui font écho au témoignage de Stéphanie Trudeau, Gaz Métro a produit une pièce, intitulée « Analyse comparative prévision 5/7 et budget 2017 », qui regroupe les informations communiquées à son conseil d'administration au sujet des prévisions et résultats 5/7 2017;
 - B-0265, Gaz Métro-12, Document 19
8. Gaz Métro a également offert un panel de témoin (panel 9) afin d'expliquer la lecture qui devait être faite de cette pièce (B-0265) et celle-ci illustre notamment :
 - a. l'écart entre le budget 2017 et la prévision 5/7 2017 et explique les écarts importants,
 - b. l'impact tarifaire estimatif pour les éléments d'écarts entre la base de tarification prévue à la prévision 5/7 et celle présentée à la cause tarifaire 2018,
 - c. la projection 5/7 prévoit un écart de 73 000\$ à la baisse (moins de 0,1 %) au niveau des tarifs transport et d'équilibrage par rapport au budget déposé,
 - d. l'écart anticipé au niveau du tarif de distribution (6,6M\$) est, en très grande majorité (6,2M\$), attribuable au nivellement de la température,
 - e. nonobstant l'impact du nivellement de la température, l'écart au niveau du tarif de distribution se traduirait par une hausse de moins de 0,1%;
 - A-0085, témoignage de Dave Rhéaume, panel 9, 10 juillet 2017, N.S., Vol. 3, p. 21
9. Gaz Métro soumet respectueusement que la preuve testimoniale et documentaire versée au dossier devraient permettre à la Régie de conclure que la demande dont elle est saisie permet d'établir des tarifs justes et raisonnables;
10. Subsidiairement, Gaz Métro soumet que si la Régie le requérait, elle serait en mesure d'ajuster ses tarifs, à la marge, afin de tenir des données apparaissant à

l'engagement no 1 relatif au compte de frais reportés (« CFR ») lié au compte de stabilisation de la température et du vent;

11. Finalement, Gaz Métro soumet que l'entrée en vigueur de tarifs au 1^{er} octobre est souhaitable afin donner suite aux importants efforts déployés depuis quelques années afin de rattraper le retard règlementaire et aussi de permettre à la clientèle d'entamer l'hiver tout en bénéficiant d'une prévisibilité au niveau des tarifs qu'il devront payer durant cette période de plus grande consommation et d'éviter des comptes d'écarts;
 - A-0078, témoignage de Dave Rhéaume, 6 juillet 2017, N.S., Vol. 1, p. 57
 - Voir également C-ACIG-0039, p. 7
 - Voir également A-0085, témoignage d'Esther Falardeau, 10 juillet 2017, N.S., Vol. 3, p. 35

II. PLAN D'APPROVISIONNEMENT GAZIER (PANEL 6)

12. Gaz Métro a soumis un plan d'approvisionnement 2018-2021 conforme aux exigences de la LRÉ et du *Règlement sur la teneur et la périodicité du plan d'approvisionnement*;
13. Sur l'horizon du plan 2018-2021, Gaz Métro sera en mesure d'assurer la sécurité d'approvisionnement de sa franchise;
14. Ce plan repose sur une prévision de la demande à l'égard de laquelle aucune donnée versée en preuve ne permet de douter de la robustesse;
15. D'ailleurs, l'ACIG précise que « suite à son analyse ainsi qu'à sa participation à la séance de travail portant sur la méthodologie de prévision de la demande, [elle] ne juge pas opportun de proposer des mesures d'amélioration à ce chapitre. Bien au contraire, elle est satisfaite que la méthodologie de prévision de la demande appliquée est raisonnable et qu'elle produit des résultats satisfaisants »;
 - C-ACIG-39, p. 6
16. Quant à la marge excédentaire permise par le nouveau libellé de l'article 72 LRÉ, Gaz Métro précise ce qui suit :
 - a. L'article 72 LRÉ prévoit, depuis le 10 décembre 2016, que le plan d'approvisionnement gazier doit tenir compte « de la marge excédentaire de capacité de transport que le titulaire estime nécessaire pour favoriser le développement des activités industrielles, cette marge ne pouvant excéder 10% de la quantité de gaz naturel que ce titulaire prévoit livrer annuellement »,
 - b. L'article 49 LRÉ a également été modifié à la même occasion et celui-ci précise maintenant que « lorsqu'elle fixe ou modifie un tarif de transport d'électricité ou un tarif de transport, de livraison ou d'emmagasinage de gaz naturel, la Régie doit notamment (...) 12° tenir compte, pour un tarif de transport de gaz naturel, de la marge excédentaire de capacité de transport prévue au sous-paragraphe a du paragraphe 3° du premier alinéa de l'article 72. »

- c. Avant que la nouvelle disposition n'entre en vigueur, Gaz Métro détenait déjà des excédents de transport, soit environ 85 000 GJ,
- A-0078, témoignage de Vincent Regnault, 6 juillet 2017, N.S., Vol. 1, p. 204 et 205
 - A-0078, témoignage d'Isabelle Lemay, 6 juillet 2017, N.S., Vol. 1, p. 250 et 251
 - B-0195, Gaz Métro-6, Document 1, annexe 9, p. 2, ligne 52
- d. Ainsi, pour l'année 2017-2018, Gaz Métro n'entend pas acquérir des capacités de transport pour constituer la marge excédentaire permise en vertu de l'article 72 LRÉ;
- A-0078, témoignage de Vincent Regnault, 6 juillet 2017, N.S., Vol. 1, p. 203
17. Pour l'année en 2017-2018, Gaz Métro n'entrevoit pas de projet industriel nécessitant le maintien d'une marge excédentaire et, conséquemment, elle entend se départir de ces capacités de transport excédentaires;
- A-0078, témoignage de Vincent Regnault, 6 juillet 2017, N.S., Vol. 1, p. 252-254
18. Finalement, l'ACIG invite la Régie à « exiger qu'une mise à jour des définitions des deux grands types de transactions soit produite assortie d'une liste des transactions spécifiques qui peuvent être considérées comme des transactions financières donnant lieu à une bonification. »
- C-ACIG-39, p. 16
19. À cet égard, Gaz Métro souligne que la Régie, dans le cadre du rapport annuel 2016, a précisé ce qui suit :
- « [86] De plus, la Régie est d'avis qu'une clarification des définitions des deux types de transactions est nécessaire et que le forum approprié à cet égard est le dossier R-3993-2016. »*
- D-2017-073

III. SUJETS DIVERS (PANEL 8)

A. FONCTIONNALISATION DES COÛTS ÉCHOUÉS EN TRANSPORT

20. Concernant la fonctionnalisation des coûts échoués en transport, la FCEI formule sa recommandation de la manière suivante :

« Pour les raisons mentionnées précédemment, la FCEI est opposée à la fonctionnalisation de ces coûts au service d'équilibrage. Considérant la révision de la fonctionnalisation et de la tarification des services de transport et d'équilibrage prévue en phase 2 du dossier

R-3867-2013, elle recommande que l'ensemble des coûts et revenus réels liés à la capacité excédentaire sur une période de 12 mois soient placés dans un compte de frais reportés dont le mode de disposition serait établi suite à la décision sur la phase 2 du dossier l'ensemble des coûts et revenus sur une période de 12 mois. »

➤ C-FCEI-0035, page 6

21. Par l'intermédiaire du témoignage de son analyste, la FCEI a modifié sa recommandation en audience en enjoignant la Régie à verser, dans le CFR dont elle demande la création, non seulement les coûts et revenus réels liés aux capacités excédentaires de transport sur une période de 12 mois, mais également ceux constatés au rapport annuel 2016;

➤ A-0085, témoignage d'Antoine Gosselin, 10 juillet 2017, N.S., Vol. 3, p. 92

22. Gaz Métro invite la Régie à rejeter cette recommandation, et ce, pour les raisons suivantes;

23. Tout d'abord, les coûts accumulés dans le CFR jusqu'à ce que la Régie rende une décision dans le cadre de la phase 2 du dossier R-3867-2013 pourraient être considérables et seraient ultimement assumés par une génération de clients futurs différente de celle qui les a générés, provoquant ainsi un important choc tarifaire;

➤ B-0243, Gaz Métro-18, Document 11, Q/R 5.4

➤ A-0083, témoignage de Sylvain Tremblay, 7 juillet 2017, N.S., Vol. 2, p. 66

24. L'ACIG a d'ailleurs souligné son inconfort devant le report de coûts évités et les impacts tarifaires que ces reports créent dans le futur :

« Au cours des dernières années, la récupération de ces importants manques à gagner a causé des chocs tarifaires et a compromis la capacité des clients à prévoir de façon satisfaisante les tarifs de transport et d'équilibrage même quelques mois avant leur entrée en vigueur. La stabilité et prévisibilité des tarifs ont donc été compromises, notamment, par le fait que les manques à gagner ont généré une distorsion dans les tarifs.

(...)

L'ACIG estime que les causes des manques à gagner aux services de transport et d'équilibrage doivent être identifiées au moment du rapport annuel en fin d'année et l'importance relative de ces causes doit être évaluée. Des correctifs permettant de contenir ces manques à gagner doivent être activement élaborés et appliqués au moment de la cause tarifaire suivante afin de favoriser le plus possible la stabilité et prévisibilité des tarifs de transport et d'équilibrage.»

(nous soulignons)

➤ C-ACIG-0039, pages 2 et 13

25. L'analyste de l'ACIG a d'ailleurs précisé en audience qu'elle appuyait « fermement » la position de Gaz Métro;
 - A-0085, témoignage d'Esther Falardeau, 10 juillet 2017, N.S., Vol. 3, p. 58
26. Il importe de souligner que des efforts importants ont été déployés depuis quelques années afin de rattraper le calendrier règlementaire et d'éviter la création de trop-perçus/manques à gagner qui génèrent des chocs tarifaires.
27. En fonctionnalisant les coûts de transport excédentaires, sans égard à leur nature, au service d'équilibrage, Gaz Métro respecte les décisions passées de la Régie et les règles relatives à la fonctionnalisation qui se dégagent de cette jurisprudence;
28. Les règles de fonctionnalisation actuelles s'appuient sur la méthode de la demande moyenne et de l'excédent. Selon cette méthode, tout excédent à la demande moyenne se retrouve à l'équilibrage;
 - B-0251, Gaz Métro-18, Document 12, Q/R 2.2, page 5
29. La méthode de la demande moyenne et de l'excédent a été approuvée par la Régie dans le cadre du dossier R-3323-95 et elle est systématiquement appliquée depuis maintenant près de 20 ans;
30. Cette méthode a été approuvée après que la Régie ait tenu 4 jours d'audience dédiés notamment à l'allocation des coûts de transport et d'équilibrage et après avoir entendu deux témoins experts;
 - D-97-47
31. Gaz Métro soumet que la fonctionnalisation des coûts de transport et d'équilibrage, dont les coûts échoués, sera sous peu examinée dans le cadre du dossier R-3867-2013 et que, dans l'intervalle, il n'est pas souhaitable qu'un aspect spécifique soit extrait de ce débat afin d'être traité dans le présent dossier;
32. La proposition faite par Gaz Métro en phase 2 du dossier R-3867-2013 constitue un tout qui doit être évalué dans sa globalité;
 - B-0243, Gaz Métro-18, Document 11, Q/R 5.4, page 18
 - B-0251, Gaz Métro-18, Document 12, Q/R 2.2, page 7
33. En l'espèce, comme mentionné précédemment, la FCEI demande que les coûts échoués en transport constatés au rapport annuel 2016 soient également versés dans un CFR;
34. Or, dans sa décision D-2017-073, la Régie mentionnait ce qui suit :

« [66] Dans un rapport annuel, la Régie doit s'assurer que la méthode de fonctionnalisation appliquée par Gaz Métro respecte les décisions rendues par le passé. Considérant les réponses de Gaz Métro aux DDR mentionnées précédemment, la Régie juge que la méthode de fonctionnalisation appliquée par le Distributeur au présent dossier respecte l'esprit des décisions rendues.

[67] Enfin, la Régie rappelle que la méthode de fonctionnalisation est un sujet complexe, qui sera examiné dans le cadre du dossier R-3867-2013. Dans l'attente d'une décision sur ce sujet, elle considère que le dossier tarifaire est le forum approprié pour examiner la recommandation de la FCEI quant à l'utilisation d'un CFR visant à comptabiliser un montant en attente d'une décision de sa part.

[68] Conséquemment, la Régie rejette la recommandation de la FCEI au présent dossier. »

[nous soulignons]

35. En demandant, en audience, que les coûts échoués constatés au rapport annuel 2016 soient versés dans un CFR, la FCEI demande à la Régie de revoir le dispositif de la décision D-2017-073;
36. En audience, la FCEI soumet que la méthode de fonctionnalisation est contraire au principe de causalité des coûts;
 - A-0085, témoignage d'Antoine Gosselin, 10 juillet 2017, N.S., Vol. 3, p. 90
37. Or, Gaz Métro soumet que non seulement cette prétention est erronée considérant que la méthode qu'elle a appliquée au présent dossier est rigoureusement conforme à la jurisprudence de la Régie, mais elle ajoute qu'en adoptant une telle position, la FCEI mène une démarche qui ignore les termes employés par la Régie dans sa décision procédurale D-2017-046 :

« [32] Dans sa décision D-2014-064, en ce qui a trait à la méthode de fonctionnalisation des coûts entre le service de transport et le service d'équilibrage, la Régie rejetait la proposition de Gaz Métro d'ajuster les coûts entre ces services, en fin d'année, en fonction de leur utilisation réelle. Ce faisant, elle maintenait la méthode autorisée dans sa décision D-2011-164.

[33] Bien que cette méthode de fonctionnalisation sera examinée dans le dossier R-3867-2013, elle demeure en vigueur. La Régie note également que la conformité de la méthode actuelle est examinée dans le dossier R-3992-2016.

[34] La Régie comprend que l'intervention de la FCEI ne vise pas expressément la révision de la méthode de fonctionnalisation proprement dite. Considérant que ce sujet est examiné dans le dossier R-3867-2013, elle juge donc que ce dernier dossier représente le forum approprié pour ce faire. »

[nous soulignons]

38. Dans le présent dossier, la FCEI invite la Régie à devancer les effets d'une décision à venir dans le dossier R-3867-2013 et qui aura été rendue suite à un examen minutieux de la preuve qui aura été soumise;

B. FONCTIONNALISATION DES COÛTS ÉCHOUÉS RELIÉS À LA MARGE EXCÉDENTAIRE DE TRANSPORT

39. En audience, plusieurs questions ont été posées aux témoins de Gaz Métro afin de tenter de déterminer si les capacités excédentaires de transport détenues pour l'année 2017-2018 constituaient une marge excédentaire au sens de l'article 72 LRÉ et, conséquemment, si les coûts échoués associés à ces capacités se devaient d'être fonctionnalisés au service de transport;
40. Les témoins de Gaz Métro ont établi que ces capacités de transport excédentaires découlent de contrats de transport conclus avant que les modifications apportées aux articles 49 et 72 LRÉ n'entrent en vigueur le 10 décembre dernier;
- A-0078, témoignage d'Isabelle Lemay, 6 juillet 2017, N.S., Vol. 1, p. 250 et 251
41. Or, indépendamment de savoir si ces capacités excédentaires constituent un « excédent naturel » ou une « marge excédentaire permise », Gaz Métro soumet que la LRÉ n'indique pas comment les coûts doivent être fonctionnalisés;
42. Gaz Métro soumet que bien que le nouveau libellé de l'article 49 précise que la Régie « doit tenir compte, pour un tarif de transport de gaz naturel, de la marge excédentaire de capacité de transport prévue au sous-paragraphe a du paragraphe 3° du premier alinéa de l'article 72 » (nous soulignons), ceci ne devrait pas amener la Régie à exclure la possibilité de fonctionnaliser les coûts échoués associés à cette marge excédentaire, si elle se qualifie ainsi, au service d'équilibrage;
43. En effet, nulle part dans la LRÉ le législateur n'a jugé bon employer le terme « équilibrage »;
44. Or, malgré ce silence, la Régie, à chaque année depuis de nombreuses années, approuve un tarif associé au service d'équilibrage et fonctionnalise des coûts à l'équilibrage;
45. En effet, ce que Gaz Métro contracte, ce sont des outils d'approvisionnement dont les coûts sont ensuite fonctionnalisés entre les services de transport et d'équilibrage, et ce, malgré le silence de la LRÉ relativement à l'équilibrage;
46. À tout événement, Gaz Métro soumet que la preuve est à l'effet que la nature des coûts, des « coûts échoués », n'a pas changé malgré l'entrée en vigueur des modifications législatives :

« (...) En termes d'allocation puis fonctionnalisation des coûts, ce qui est fait c'est qu'on... Gaz Métro regarde la nature des coûts. Et dans ce cas-ci, peu importe que ce soit des capacités qui viennent du passé ou qui soient achetées pour un besoin quelconque, ça pourrait être une marge de capacités pour une loi ou quoi que ce soit, il reste que la nature des coûts est la même, c'est des coûts qui sont encourus mais qui ne sont pas nécessaires pour répondre aux besoins de la clientèle. Et, dans ce sens-là, Gaz Métro, pour l'instant, là, dans la cause tarifaire, propose de conserver la fonctionnalisation actuelle et d'envoyer

ces coûts-là à l'équilibrage puis les tarifier de la manière usuelle, donc c'est-à-dire en fonction du profil avec des paramètres. »

[nous soulignons]

➤ A-0083, témoignage de Sylvain Tremblay, 7 juillet 2017, N.S., Vol. 2, p. 84

47. Conséquemment, d'ici à ce que la Régie se prononce sur une nouvelle méthode de fonctionnalisation des coûts échoués en transport, Gaz Métro invite la Régie à fonctionnaliser ces coûts à l'équilibrage, conformément à la méthode de fonctionnalisation appliquée depuis de nombreuses années;

C. AMORTISSEMENT DU CFR QUANT AUX TP/MAG EN TRANSPORT ET À L'ÉQUILIBRAGE

48. L'ACIG demande à la Régie d'exiger un « suivi sur les causes des manques à gagner/trop-perçus aux services de transport et d'équilibrage au prochain rapport annuel » et recommande que les trop-perçus et manques à gagner (« TP/MAG ») relatifs au transport et à l'équilibrage et versés dans un CFR soient amortis sur trois années;

➤ C-ACIG-0039, p. 10

49. Gaz Métro souligne tout d'abord que la meilleure mesure de mitigation des TP/MAG consiste à élaborer une prévision de la demande qui soit la plus précise possible et elle met tout en œuvre pour élaborer des dossiers tarifaires qui soient les plus justes possibles, sur la base d'hypothèses établies au meilleur de sa connaissance;

50. D'ailleurs, dans son mémoire, l'ACIG a reconnu que la méthodologie de prévision de la demande appliquée par Gaz Métro est raisonnable et qu'elle produit des résultats satisfaisants.

➤ C-ACIG-0039, p. 6

51. Dans les circonstances, Gaz Métro s'interroge sur la nécessité de devoir retenir la recommandation de l'ACIG relative au suivi requis sur les causes des TP/MAG;

52. Quant à la recommandation de l'ACIG relative à la période d'amortissement des écarts, Gaz Métro souligne que les écarts constatés au cours des dernières années qui auraient pu justifier une période d'amortissement plus longue qu'un an, découlaient non pas d'erreur de prévision mais plutôt de l'entrée en vigueur tardive des tarifs;

53. Or, considérant tous les efforts qui ont été déployés afin de rattraper le calendrier réglementaire, Gaz Métro croit qu'il ne devrait plus y avoir d'écart justifiant un amortissement supérieure à un an;

54. Par ailleurs, il importe de souligner que dans l'éventualité où, comme le suggère l'ACIG, la récupération de MAG de l'exercice 2016 devait se faire sur 3 ans, à terme ceci serait plus coûteux pour la clientèle, considérant le coût additionnel du rendement et des impôts qui en découlerait;

55. Également, Gaz Métro soumet que la détermination d'une période d'amortissement ne doit pas être modulée selon l'ampleur du TP/MAG réalisée d'une année à l'autre;
56. Gaz Métro croit plutôt que la période d'amortissement doit être stable afin d'assurer la cohérence et la comparabilité des résultats d'une année à l'autre;
57. À cet égard, Gaz Métro souligne que la Régie a approuvé, à l'issue du dossier tarifaire 2016-2017 des tarifs permettant la récupération des MAG de l'exercice 2015 sur un période d'un an;
 - R-3970-2016, B-0255, Gaz Métro 8, Document 15
58. Considérant ce qui précède, Gaz Métro doute que la Régie devrait retenir la recommandation de l'ACIG, mais s'en remet ultimement à sa décision;

IV. CAPITALISATION DES AIDES FINANCIÈRES DU PLAN GLOBAL EN EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE (PANEL 2)

59. Gaz Métro demande à la Régie de reconnaître les aides financières liées au PGEÉ à titre d'actifs réglementaires inclus à la base de tarification et rémunérés au taux du coût moyen pondéré du capital, lesquelles seraient amorties sur une période de 10 ans;
60. Cette demande permettra à Gaz Métro de maintenir et même accroître sa capacité à promouvoir l'efficacité énergétique auprès de sa clientèle en créant un incitatif adéquat et cohérent pour Gaz Métro tout en minimisant les impacts tarifaires pour la clientèle;
 - B-0239, Gaz Métro-13, Document 3
 - A-0078, témoignage de Vincent Pouliot, 6 juillet 2017, N.S., Vol. 1, p. 72-74
61. En plus d'assurer une cohérence et uniformité de traitement réglementaire des coûts du PGEÉ de Gaz Métro avec ceux d'Hydro-Québec, la proposition de Gaz Métro permet de respecter le principe tarifaire d'équité intergénérationnelle en rapprochant les coûts des avantages économiques futurs induits par les mesures du PGEÉ
 - B-0239, Gaz Métro-13, Document 3, p. 10-13
62. Par ailleurs, Gaz Métro demande la création d'un CFR hors base de tarification dans lequel seraient comptabilisées les écarts entre les aides financières budgétées et autorisées dans le cadre de la cause tarifaire et la valeur réelle des aides financières payées;
 - B-0239, Gaz Métro-13, Document 3, p. 13-16
63. Cependant, force est d'admettre que la création de ce CFR aura peu d'effet sur les trop-perçus et manques à gagner et qu'ainsi, Gaz Métro serait tout de même à l'aise de capitaliser les aides financières du PGEÉ en l'absence d'un tel CFR;

64. En d'autres mots, la question de la création du CFR pour capter les écarts des aides financières ne change rien quant à la pertinence de la proposition de Gaz Métro de reconnaître les aides financières du PGEÉ à titre d'actif réglementaire;
65. Notons que le GRAME, le ROEE et SÉ-AQLPA sont favorables à la proposition de Gaz Métro;
- C-GRAME-0022, p. 8
 - C-GRAME-0025, p. 7
 - C-ROEE-0020, p. 22
 - C-SÉ-AQLPA-0028, p. 11-13
 - A-0085, témoignage Jacques Fontaine, 10 juillet 2017, N.S. Vol. 3, p. 162

V. PLAN GLOBAL EN EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE (PANEL 3)

A. PGEÉ HORIZON 2018-2020

66. La preuve versée au dossier supporte les conclusions recherchées par Gaz Métro soit :
- D'approuver les budgets du PGEÉ 2017-2018;
 - De prendre acte des modifications apportées aux modalités et aux aides financières de certains programmes existants du PGEÉ;
 - D'autoriser le report de l'évaluation des programmes d'encouragement à l'implantation (PE208, PE218 et PE219) à l'année 2020-2021;
 - De prendre acte des réponses fournies par Gaz Métro aux divers suivis exigés par la Régie;
67. Dans la foulée de la politique énergétique, Gaz Métro souligne que le PGEÉ déposé au présent dossier est le plus ambitieux en terme d'économie de mètres cubes et de réduction d'émission de gaz à effet de serre;
- A-0078, témoignage de Stéphanie Trudeau, 6 juillet 2017, N.S. Vol. 1, p. 20
 - B-0132, Gaz Métro-13, Document 1

B. PROGRAMMES PE208, PE218 ET PE219

68. Gaz Métro propose l'augmentation des aides financières des programmes d'encouragement à l'implantation PE208, PE218 et PE219;
- B-0239, Gaz Métro-13, Document 1, p. 43-50

69. Notons que de façon générale, le GRAME, le ROEEÉ et SÉ-AQLPA appuient la proposition de Gaz Métro d'augmenter les aides financières des programmes d'encouragement à l'implantation;
- C-GRAME-0022, p. 23-26
 - C-ROEEÉ-0017
 - C-SÉ-AQLPA-0028, p. 18-20

C. PROGRAMME PE113

70. SÉ-AQLPA recommande à la Régie de mettre fin au programme PE113 puisqu'il serait « miné par un taux d'opportunisme décourageant »;
- C-SÉ-AQLPA-0028, p. 21
71. À cet effet, Gaz Métro souligne que, dans le cadre du présent dossier, la Régie a décidé qu'étant donné que le suivi administratif de ce programme n'était pas complété, il était prématuré d'examiner les modifications proposées par Gaz Métro et que l'examen de ce programme serait donc fait en fonction des « anciens paramètres »;
- D-2017-046, p. 8
 - A-0078, témoignage de Vincent Pouliot, 6 juillet 2017, N.S. Vol. 1, p. 163-165
 - B-0182, Gaz Métro-13, Document 5, p. 5

VI. COMPTE D'AIDE À LA SUBSTITUTION D'ÉNERGIES PLUS POLLUANTES (« CASEP »)

72. Gaz Métro demande à la Régie d'approuver un montant de 1M\$ pour le CASEP;
- B-0135, Gaz Métro-13, Document 4
73. Il est important de noter que du solde de 2,5 M\$ du compte CASEP disponible pour l'année tarifaire en cours (2016-2017), un montant de 1,77M\$ est engagé en processus de ventes et que le solde prévu au 30 septembre 2017 est de 0,377 M\$;
- B-0135, Gaz Métro-13, Document 4, p. 2
 - A-0078, témoignage de Marc-Antoine Bellavance, 6 juillet 2017, N.S., Vol. 1, p. 224
74. L'ajout du montant annuel de 1 M\$ fera en sorte que la somme disponible pour l'année tarifaire 2017-2018 (1,377M\$) permettra de convertir des clients consommant des énergies plus polluantes, notamment possiblement ceux visés par les trois projets d'extension que le gouvernement a ciblé dans son plan d'action de la politique énergétique;
- A-0078, témoignage de Stéphanie Trudeau, 6 juillet 2017, N.S., Vol. 1, p. 45

75. Gaz Métro souligne qu'elle établit et réévalue annuellement la façon d'optimiser l'octroi d'aides financières provenant du CASEP en fonction du contexte du marché dans lequel elle opère, qu'il s'agisse de sa position concurrentielle, des programmes concurrents et aussi des objectifs ambitieux de réduction de gaz à effet de serre découlant de la politique énergétique du Québec;
- A-0078, témoignage de Dave Rhéaume, 6 juillet 2017, N.S. Vol. 1, p. 41-43
76. Plus précisément, Gaz Métro rappelle qu'elle a « majoré » les aides financières provenant du CASEP notamment pour favoriser la conversion d'équipements dans le contexte où, entre autres, la situation concurrentielle entre le gaz naturel et le mazout s'est resserrée;
- A-0078, témoignage de Stéphanie Trudeau, 6 juillet 2017, N.S., Vol. 1, p. 43
 - A-0078, témoignage de Marc-Antoine Bellavance, 6 juillet 2017, N.S., Vol. 1, p. 219
77. On comprend des recommandations du GRAME que cet intervenant n'est évidemment pas opposé à l'octroi d'aides financières provenant du CASEP mais qu'il souhaite surtout obtenir plus d'information quant à la façon dont Gaz Métro établit ces aides financières, ce à quoi Gaz Métro ne s'oppose pas;
- A-0085, témoignage de Nicole Moreau et Jonathan Théorêt, 10 juillet 2017, N.S. Vol. 3, p. 123
- VII. STRATÉGIES DE CONFORMITÉ AU SYSTÈME DE PLAFONNEMENT ET D'ÉCHANGE DE DROITS D'ÉMISSION DE GAZ À EFFET DE SERRE (SPEDE) (PIÈCE B-0086, GAZ MÉTRO-8, DOCUMENT 1) – PANEL 4**
78. Considérant l'état de la preuve de Gaz Métro et des intervenants sur ce point, Gaz Métro réitère sa demande de prendre acte des suivis et des résultats tels que déposés et d'approuver la mise à jour de la stratégie de couverture pour la période de conformité 2018-2020 telle que déposée;
79. Gaz Métro demande également à la Régie d'approuver la stratégie de couverture proposée pour la période de conformité 2021-2023 telle que déposée;
80. Subsidiairement, Gaz Métro demande à ce qu'elle soit autorisée à agir selon les modalités proposées aux lignes 3 à 10 de la page 55 de la pièce B-0086, Gaz Métro-8, Document 1;
- VIII. MODIFICATIONS COMPTABLES RÉGLEMENTAIRES ET TARIFAIRES EN LIEN AVEC LE SPEDE (PIÈCE B-0255, GAZ MÉTRO-8, DOCUMENT 2) – PANEL 5**
81. Gaz Métro demande à la Régie d'autoriser l'intégration des comptes de frais reportés du SPEDE dans la base de tarification et d'approuver la méthodologie proposée de calcul du prix annuel du service SPEDE;

82. Afin de prendre compte de ce changement, Gaz Métro demande également à la Régie d'approuver les modifications proposées à l'article 16.1.2.1 des *Conditions de service et Tarif*;
83. Dans l'application des principes comptables généralement reconnus (ci-après « PCGR ») des États-Unis, Gaz Métro a constaté l'existence d'une différence entre les normes comptables et le traitement réglementaire engendrant un écart de plus en plus significatif entre les états financiers réglementaires et statutaires qui pourrait nécessiter, si aucune modification n'est apportée, la production de deux jeux d'états financiers dès l'exercice 2017-2018;
- B-0263, Gaz Métro-8, Document 3, p. 2
 - B-0255, Gaz Métro-8, Document 2, p. 4 et 6
 - B-0202, Gaz Métro-18, Document 1, Q/R 4.2
84. La production d'états financiers différents augmenterait la complexité administrative puisque deux méthodes de comptabilisation de résultats devraient être suivies;
- B-0255, Gaz Métro-8, Document 2, p. 6
 - B-0202, Gaz Métro-18, Document 1, Q/R 4.2 et 4.4
85. De plus, la publication d'états financiers statutaires et réglementaires différents pourrait créer de la confusion et une certaine incompréhension des résultats par les marchés financiers;
- B-0255, Gaz Métro-8, Document 2, p. 6
 - B-0202, Gaz Métro-18, Document 1, Q/R 4.2 et 4.4
86. La solution proposée assurera l'harmonisation des états financiers statutaires et réglementaires dans le respect des PCGR des États-Unis en permettant la récupération du rendement et de l'impôt dans l'année en cours, et ce, sans coût supplémentaire pour la clientèle;
- B-0263, Gaz Métro-8, Document 3, p. 5
 - B-0255, Gaz Métro-8, Document 2, p. 3 et 18
87. Par ailleurs, en plus de respecter les objectifs du tarif SPEDE actuel et les PCGR des États-Unis, Gaz Métro est d'avis que sa proposition permettra d'améliorer l'équité intergénérationnelle entre les clients tout en constituant un tarif simple, croissant, encore plus stable et prévisible, qui permet d'éviter davantage les chocs de prix et qui fonctionne indépendamment de la stratégie d'achat adoptée;
- B-0263, Gaz Métro-8, Document 3, p. 3 et 6
 - B-0255, Gaz Métro-8, Document 2, p. 7, 9, 11, 12, 13, 16 et 18 et à l'annexe 2
 - B-0242, Gaz Métro-18, Document 11, Q/R 23.1
 - B-0202, Gaz Métro-18, Document 1, Q/R 5.1

88. En outre, l'établissement d'un prix annuel permettra d'alléger le processus d'établissement du tarif SPEDE puisqu'il sera établi chaque année au moment de la cause tarifaire plutôt que révisé mensuellement;
- B-0255, Gaz Métro-8, Document 2, p. 11 et 18
89. Ceci étant dit, dans l'éventualité où la Régie est d'avis que plus de temps lui est nécessaire afin d'analyser la présente proposition, Gaz Métro y est allée d'une solution alternative temporaire pour l'exercice 2017-2018 qui, si la Régie l'adopte selon les conclusions recherchées, permettrait d'éviter la production de deux jeux d'états financiers et les problèmes lui étant liés;
- B-0263, Gaz Métro-8, Document 3, p. 7
90. Gaz Métro souhaite toutefois souligner le caractère provisoire de cette solution alternative qui, bien qu'elle respecte les PCGR des États-Unis, ne pourra être employée que pour l'exercice 2017-2018 et non pas dans les années subséquentes considérant l'incohérence entre les traitements comptables et tarifaires qu'elle engendre;
- B-0263, Gaz Métro-8, Document 3, p. 7
91. Par conséquent, si la Régie en venait à opter pour cette solution alternative temporaire dans l'attente de pouvoir compléter son analyse de la proposition initiale, Gaz Métro souhaiterait que cette dernière soit traitée de nouveau dès cet automne dans le cadre d'une première phase de la Cause tarifaire 2019 afin d'obtenir une décision avant le dépôt des autres pièces prévu en février et mars 2018;
92. Gaz Métro réitère par le fait même que sa proposition initiale, qui a été réfléchie longuement, est celle qui répond le plus adéquatement à la problématique comptable à laquelle elle fait présentement face tout en permettant d'établir un tarif juste, raisonnable et plus avantageux à de nombreux égards pour la clientèle;
- IX. PLANIFICATION PLURIANNUELLE DES INVESTISSEMENTS (PIÈCE B-0091, GAZ MÉTRO-9, DOCUMENT 1) – AUCUN PANEL**
93. Considérant l'état de la preuve de Gaz Métro et des intervenants sur ce point, Gaz Métro réitère sa demande de prendre acte du dépôt de son plan pluriannuel des coûts anticipés pour les prochaines années dans le cadre de sa stratégie de gestion des actifs;
- X. PROGRAMME D'ENTRETIEN PRÉVENTIF – 2017-2018 (PIÈCE B-0138, GAZ MÉTRO-14, DOCUMENT 2) – AUCUN PANEL**
94. Considérant l'état de la preuve de Gaz Métro et des intervenants sur ce point, Gaz Métro réitère sa demande d'approuver son programme d'entretien préventif tel que déposé;

XI. GARANTIES FINANCIÈRES EN TRANSPORT EXIGIBLES DANS LE CADRE DE PROJETS INDUSTRIELS D'ENVERGURE (PIÈCE B-0161, GAZ MÉTRO-16, DOCUMENT 1) – PANEL 7

A. PROPOSITION DE GAZ MÉTRO

95. Gaz Métro demande à la Régie d'approuver la règle proposée visant l'instauration d'une garantie financière en transport exigible dans le cadre de projets industriels d'envergure pour les nouveaux grands clients utilisant son service de transport;
96. Afin de prendre compte de cette nouvelle exigence, Gaz Métro demande également à la Régie d'approuver l'ajout de l'article 4.1.3 proposé au texte des *Conditions de service et Tarif*;
97. D'une part, cette proposition vise à protéger la clientèle de Gaz Métro des conséquences de l'abandon d'un projet par un client en mitigeant les risques financiers associés aux coûts échoués en transport;
- B-0161, Gaz Métro-16, Document 1, p. 3, 6, 9, 10 et 11
98. En effet, les exigences mises en place au cours des dernières années par les transporteurs incitent les clients industriels potentiels à se tourner vers Gaz Métro pour obtenir leur service de transport;
- A-0083, témoignage de Vincent Regnault, 7 juillet 2017, N.S., Vol. 2, p. 97 et 98
 - B-0259, Gaz Métro-16, Document 3, p. 2
 - B-0161, Gaz Métro-16, Document 1, p. 4 à 6
99. Gaz Métro doit alors s'engager à long terme pour des capacités de transport additionnelles avant même d'avoir obtenu l'assurance que le nouveau client consommera réellement la demande contractée;
- B-0161, Gaz Métro-16, Document 1, p. 3 à 6
100. Toutefois, aucune règle n'est actuellement prévue pour protéger Gaz Métro et sa clientèle des coûts en transport qui pourraient être encourus avant le début de la consommation par un grand client;
- B-0161, Gaz Métro-16, Document 1, p. 3 et 4
101. D'autre part, cette proposition vise à favoriser l'implantation de projets industriels d'envergure au Québec, lesquels seraient bénéfiques pour la clientèle de Gaz Métro et pour le développement économique du Québec;
- B-0161, Gaz Métro-16, Document 1, p. 3, 6 et 11
102. Cette proposition s'inscrit d'ailleurs en parfaite ligne avec la volonté exprimée par le Gouvernement du Québec dans la *Loi concernant la mise en œuvre de la Politique énergétique 2030 et modifiant diverses dispositions législatives* adoptée en décembre 2016 et modifiant la *Loi sur la Régie de l'énergie*, dans laquelle on

retrouve l'exigence pour la Régie de tenir compte, dans la fixation d'un tarif de transport de gaz naturel, de la marge excédentaire de capacité de transport de gaz naturel ne pouvant excéder 10 % des livraisons annuelles de Gaz Métro aux fins de répondre aux besoins de projets industriels;

- A-0083, témoignage de Vincent Regnault, 7 juillet 2017, N.S., Vol. 2, p. 98 et 99
- B-0259, Gaz Métro-16, Document 3, p. 2
- B-0161, Gaz Métro-16, Document 1, p. 6
- *Loi sur la Régie de l'énergie*, article 72(1)(3°)(a)

103. Enfin, les paramètres proposés pour la garantie financière font en sorte qu'elle se veut une solution raisonnable et adaptée à la réalité de ces nouveaux grands clients dont les projets sont encore en phase préliminaire de développement;

- B-0161, Gaz Métro-16, Document 1, p. 7 et 11

B. RÉPONSE À L'ACIG

104. Gaz Métro comprend de la preuve déposée par l'ACIG que celle-ci s'oppose à la proposition de Gaz Métro d'exiger une garantie financière ou du moins juge celle-ci prématurée;

- C-ACIG-0039, p. 21

105. Gaz Métro souhaite tout d'abord rappeler que la garantie financière proposée n'est pas tant pour couvrir les coûts des capacités excédentaires actuelles que pour les coûts encourus afin de reconstituer la marge de 10 % des capacités excédentaires requises à la suite de l'attribution de celles-ci à un nouveau grand client;

- A-0083, témoignage de Vincent Regnault, 7 juillet 2017, N.S., Vol. 2, p. 111 à 114
- B-0203, Gaz Métro-18, Document 2, Q/R 3.3

106. La marge excédentaire de 10 % actuellement détenue par Gaz Métro ne vient qu'assurer la disponibilité des capacités, mais ne saurait pas être qualifiée de « garantie » au sens que l'entend Gaz Métro dans sa proposition dans la mesure où elle ne permet pas de couvrir le risque financier lié aux coûts échoués découlant de l'abandon potentiel d'un projet par un client;

- A-0083, témoignage de Vincent Regnault, 7 juillet 2017, N.S., Vol. 2, p. 111 à 114
- C-ACIG-0039, p. 18
- B-0203, Gaz Métro-18, Document 2, Q/R 3.2

107. De surcroît, au-delà de la mitigation d'éventuels coûts échoués, Gaz Métro est d'avis que la garantie financière représente un gage du sérieux du projet et de ses promoteurs;

- B-0203, Gaz Métro-18, Document 2, Q/R 3.2 et 3.3
- B-0202, Gaz Métro-18, Document 1, Q/R 15.3

108. En ce qui a trait à la « causalité des coûts », Gaz Métro souligne que la garantie financière exigée permettra de couvrir les coûts d'au moins une année de développement d'un projet de construction de nouvelles infrastructures de transport tout en pouvant être modifiée au besoin afin de tenir compte des circonstances particulières propres à chaque situation;
- C-ACIG-0039, p. 21 et 22
 - B-0203, Gaz Métro-18, Document 2, Q/R 4.1
 - B-0202, Gaz Métro-18, Document 1, Q/R 15.2 et 15.6
 - B-0161, Gaz Métro-16, Document 1, p. 9 et 10
109. Par ailleurs, la garantie financière sera remise au client dès que celui-ci débutera sa consommation et Gaz Métro appliquera ensuite les règles en vigueur eu égard à l'OMA de transport;
- B-0161, Gaz Métro-16, Document 1, p. 8
110. Quant à la proposition de l'ACIG de modifier les conditions et modalités relatives au retrait sans cession du service de transport de Gaz Métro pour ainsi rendre disponible la capacité existante au nouveau client industriel le tout en lieu et place de la garantie financière proposée par Gaz Métro, cette dernière ne la juge pas viable pour les raisons suivantes;
- C-ACIG-0039, p. 20
111. Premièrement, cette proposition apparaît peu intéressante pour la clientèle dans la mesure où il y a présentement peu ou pas de capacités courte distance (short haul) disponibles sur le marché secondaire et que les conditions contractuelles sur le marché primaire sont très onéreuses et restrictives si de nouvelles infrastructures doivent être construites;
- A-0083, témoignage de Vincent Regnault, 7 juillet 2017, N.S., Vol. 2, p. 101, 102 et 123
 - B-0259, Gaz Métro-16, Document 3, p. 4
 - B-0161, Gaz Métro-16, Document 1, p. 4 à 6
112. De plus, le nouveau service PFLD Dawn auquel l'ACIG fait référence dans sa preuve et qui selon elle favorise « l'accessibilité à des capacités de transport [...] à des conditions avantageuses » porte sur des capacités longue distance (long haul) vers Dawn et est donc beaucoup plus onéreux qu'un service pour des capacités courte distance (short haul) uniquement;
- C-ACIG-0039, p. 18 et 19
 - A-0083, témoignage de Vincent Regnault, 7 juillet 2017, N.S., Vol. 2, p. 102 et 103
 - B-0259, Gaz Métro-16, Document 3, p. 4

113. L'ACIG reconnaît aussi que le client qui désirerait contracter des capacités pour ce nouveau service « devra aussi contracter tout autre outil requis pour assurer la livraison du gaz naturel en franchise »;
- C-ACIG-0042, Q/R 1.1
114. En d'autres mots, ce service, et tout autre service aux caractéristiques similaires qui pourrait être offert dans le futur, vient augmenter la liquidité à Dawn, mais ne change strictement rien quant aux capacités de transport pouvant être acheminées en franchise et qui nécessitent la construction de nouvelles infrastructures;
115. Deuxièmement, cette proposition ne protège pas la clientèle contre d'éventuels coûts échoués en cas d'abandon du projet comme vise à le faire la garantie financière mise de l'avant par Gaz Métro;
- A-0083, témoignage de Vincent Regnault, 7 juillet 2017, N.S., Vol. 2, p. 103, 123 et 124
 - B-0259, Gaz Métro-16, Document 3, p. 4
 - B-0161, Gaz Métro-16, Document 1, p. 3, 6, 9, 10 et 11
116. En effet, si le projet ne se réalise pas, Gaz Métro disposerait des capacités excédentaires actuelles majorées des capacités retournées;
- A-0083, témoignage de Vincent Regnault, 7 juillet 2017, N.S., Vol. 2, p. 103, 123 et 124
 - B-0259, Gaz Métro-16, Document 3, p. 4
117. Contrairement à la proposition de Gaz Métro qui permet d'annuler la demande de construction de nouvelles infrastructures en cas d'abandon du projet, la proposition de l'ACIG fait en sorte que Gaz Métro disposerait d'un surplus de capacités excédentaires;
- A-0083, témoignage de Vincent Regnault, 7 juillet 2017, N.S., Vol. 2, p. 103 et 104
 - B-0259, Gaz Métro-16, Document 3, p. 4
 - B-0161, Gaz Métro-16, Document 1, p. 9
118. Finalement, cette proposition ne permet pas de juger du sérieux du projet du promoteur;
- A-0083, témoignage de Vincent Regnault, 7 juillet 2017, N.S., Vol. 2, p. 104 et 105
 - B-0259, Gaz Métro-16, Document 3, p. 4
 - B-0203, Gaz Métro-18, Document 2, Q/R 3.2 et 3.3
 - B-0202, Gaz Métro-18, Document 1, Q/R 15.3
119. Quant à la proposition de l'ACIG d'assouplir les règles entourant la combinaison de services afin de permettre à un client de livrer une partie de son approvisionnement à Dawn et une autre partie en franchise peu importe la

provenance de la production, Gaz Métro considère qu'elle ne règle en rien la problématique actuelle;

- C-ACIG-0039, p. 20 et 21

120. D'une part, en ce qui concerne la livraison en franchise, cela exigerait du promoteur industriel qu'il contracte lui-même des capacités de transport alors qu'il a été démontré que cela est dans bien des cas ce qui empêche justement certains projets de prendre leur envol en raison des conditions imposées par les transporteurs;

- A-0083, témoignage de Vincent Regnault, 7 juillet 2017, N.S., Vol. 2, p. 105
- B-0259, Gaz Métro-16, Document 3, p. 5
- B-0161, Gaz Métro-16, Document 1, p. 4 à 6

121. D'autre part, en ce qui a trait à la livraison à Dawn, cela exigerait de Gaz Métro qu'elle contracte des capacités de transport pour les besoins du nouveau projet avec le risque de coûts échoués pour la clientèle que cela comporte en cas d'abandon du projet;

- A-0083, témoignage de Vincent Regnault, 7 juillet 2017, N.S., Vol. 2, p. 105 et 106
- B-0259, Gaz Métro-16, Document 3, p. 5
- B-0161, Gaz Métro-16, Document 1, p. 3, 6, 9, 10 et 11

122. Pour toutes ces raisons, Gaz Métro considère respectueusement que les propositions de l'ACIG ne devraient pas être retenues et demande à la Régie d'approuver sa demande telle que déposée;

C. RÉPONSE À LA FCEI

123. D'entrée de jeu, il est important de souligner que la FCEI se dit « en accord avec le principe » de protection de la clientèle qui sous-tend la proposition de Gaz Métro et est « favorable à l'esprit » de cette dernière;

- C-FCEI-0035, p. 7 de 9
- A-0085, témoignage de Monsieur Antoine Gosselin, 10 juillet 2017, N.S., Vol. 3, p. 88

124. La FCEI recommande toutefois « à la Régie de signifier dès maintenant à Gaz Métro, qu'elle n'entend pas reconnaître les coûts d'outils de transport en excès de la marge excédentaire de 10 % » qui auraient été acquis alors que les capacités sont déjà existantes et ne nécessitent pas la construction de nouvelles infrastructures;

- C-FCEI-0035, p. 8 de 9

125. Les explications fournies par Gaz Métro au cours de l'audience semblent avoir rassuré la FCEI quant au fait que le risque entourant la problématique soulevée est beaucoup moins grand qu'elle ne se l'imaginait à l'origine;
- A-0085, témoignage de Monsieur Antoine Gosselin, 10 juillet 2017, N.S., Vol. 3, p. 89 et 90
126. Gaz Métro souhaite tout de même rappeler que sa stratégie est de reconstituer la marge de 10 % lorsqu'elle a attribué, en tout ou en partie, les capacités excédentaires qu'elle détient;
- A-0083, témoignage de Vincent Regnault, 7 juillet 2017, N.S., Vol. 2, p. 106
 - B-0259, Gaz Métro-16, Document 3, p. 6
127. Si les capacités sont existantes et ne nécessitent pas la construction de nouvelles infrastructures, le transporteur et Gaz Métro peuvent conclure un contrat de transport d'une durée d'un an débutant au moment où le projet industriel débute ses opérations;
- A-0083, témoignage de Vincent Regnault, 7 juillet 2017, N.S., Vol. 2, p. 107
 - B-0259, Gaz Métro-16, Document 3, p. 6
128. Advenant un abandon du projet préalablement au début des opérations, Gaz Métro pourrait ne pas renouveler le contrat et y mettre fin au terme de sa première année, d'où l'utilité de demander la garantie financière;
- A-0083, témoignage de Vincent Regnault, 7 juillet 2017, N.S., Vol. 2, p. 107
 - B-0259, Gaz Métro-16, Document 3, p. 6
 - B-0203, Gaz Métro-18, Document 2, Q/R 3.4
129. Il est à noter par ailleurs que Gaz Métro juge hautement improbable une telle situation considérant la dynamique de marché actuelle et le niveau de saturation des infrastructures en amont de la franchise de Gaz Métro;
- A-0083, témoignage de Vincent Regnault, 7 juillet 2017, N.S., Vol. 2, p. 107
 - B-0203, Gaz Métro-18, Document 2, Q/R 3.4
130. Si au contraire le transporteur ne dispose pas de capacités déjà disponibles, il construira de nouvelles infrastructures à cet effet;
- A-0083, témoignage de Vincent Regnault, 7 juillet 2017, N.S., Vol. 2, p. 107 et 108
 - B-0259, Gaz Métro-16, Document 3, p. 6
131. Dans tous les cas, la reconstitution de la marge de 10 % nécessite que Gaz Métro contracte avec le transporteur et la garantie financière proposée par Gaz Métro vient couvrir les coûts associés au retrait de la demande auprès du transporteur en cas d'abandon du projet par le client, et ce, que les capacités soient existantes ou non;
- B-0202, Gaz Métro-18, Document 1, Q/R 15.3 et 15.4

132. Ainsi, Gaz Métro ne se retrouvera pas dans une situation où elle fera bâtir de nouvelles infrastructures de transport alors que celles existantes peuvent répondre aux besoins d'autant plus que le transporteur visera toujours à optimiser les infrastructures existantes avant d'en bâtir de nouvelles;

➤ A-0083, témoignage de Vincent Regnault, 7 juillet 2017, N.S., Vol. 2, p. 108

133. Pour toutes ces raisons, Gaz Métro considère respectueusement que la proposition de la FCEI ne devrait pas être retenue et demande à la Régie d'approuver sa demande telle que déposée;

XII. MODIFICATIONS AUX CONDITIONS DE SERVICE ET TARIF – AUCUN PANEL

A. PHASE 2 – PIÈCE B-0162, GAZ MÉTRO-16, DOCUMENT 2

134. Considérant l'état de la preuve de Gaz Métro et des intervenants sur ce point, Gaz Métro réitère sa demande d'approuver les modifications proposées aux *Conditions de service et Tarif* telles que déposées;

B. PHASE 1 – ARTICLE 12.2.3.1 DES CONDITIONS DE SERVICE ET TARIF

135. Dans sa décision D-2017-041 rendue le 31 mars 2017 dans le cadre de la phase 1 du présent dossier, la Régie a approuvé, « de façon provisoire, la modification à l'article 12.2.3.1 des *Conditions de service et Tarif*, telle que proposée par Gaz Métro, jusqu'à sa décision finale à être rendue au terme de la phase 2 »;

➤ D-2017-041, paragr. 103

136. Considérant ce qui précède et l'absence de toute intervention à cet effet dans le cadre de la phase 2, Gaz Métro comprend que Régie confirmera dans la décision à être rendue l'approbation de façon permanente de ladite modification;

XIII. RENOUELEMENT DU PROCESSUS DE CONSULTATION RÉGLEMENTAIRE – PANEL 1

137. Dans sa décision D-2016-191 rendue le 21 décembre 2016, la Régie a autorisé, « à titre de projet pilote pour une durée d'un an, la tenue des séances de travail trimestrielles aux fins de consultation réglementaire proposées par Gaz Métro » (ci-après « **Processus de consultation réglementaire** »);

➤ D-2016-091, paragr. 51

138. De plus, la Régie a ordonné « à Gaz Métro de déposer, dans le cadre du dossier tarifaire 2018-2019, un bilan détaillé de ce projet pilote, faisant état des coûts engagés durant l'année, du nombre de séances de travail tenues, de la liste des participants présents à chacune des rencontres et d'une évaluation de l'impact de ces séances sur l'allègement du processus réglementaire ».

➤ D-2016-091, paragr. 52

139. Considérant qu'il s'écoulera plusieurs mois entre le moment où le projet pilote prendra fin en décembre 2017 et celui où la Régie rendra une décision quant à sa reconduction dans le cadre de la Cause tarifaire 2019, Gaz Métro a amendé sa demande afin que dans l'intervalle ledit projet pilote soit reconduit;
- A-0078, amendement oral apporté à la demande par M^e Hugo Sigouin-Plasse (repris dans la 6^e demande réamendée datée du 10 juillet 2017), 6 juillet 2017, N.S., Vol. 1, p. 101 et 102
140. Compte tenu de l'utilité perçue à la suite de la tenue des premières séances, autant pour Gaz Métro que pour les intervenants qui y participent, du Processus de consultation réglementaire, Gaz Métro considère qu'une telle reconduction est pertinente et justifiée en l'espèce;
- A-0078, témoignage de Stéphanie Trudeau, 6 juillet 2017, N.S., Vol. 1, p. 23 et 24
141. Gaz Métro constate d'ailleurs que plusieurs intervenants accueillent favorablement une telle reconduction;
- C-GRAME-25, p. 18
 - A-0085, témoignage de Monsieur Jonathan Théorêt, 10 juillet 2017, N.S., Vol. 3, p. 118 et 119
 - A-0085, témoignage de Monsieur Bertrand Schepper, 10 juillet 2017, N.S., Vol. 3, p. 151, 152, 154 et 155
 - A-0085, témoignage de Monsieur Jacques Fontaine, 10 juillet 2017, N.S., Vol. 3, p. 172 et 173

LE TOUT RESPECTUEUSEMENT SOUMIS.

Montréal, le 11 juillet 2017

(s) Hugo Sigouin-Plasse

M^e Hugo Sigouin-Plasse
M^e Marie Lemay Lachance
M^e Vincent Locas
Procureurs de Gaz Métro
1717, rue du Havre
Montréal (Québec) H2K 2X3
Téléphone : (514) 598-3767
Télécopieur : (514) 598-3839
Adresse courriel pour ce dossier :
dossiers.reglementaires@gazmetro.com