

Régie de l'énergie

Demande d'approbation du plan d'approvisionnement et de modification des Conditions de service et Tarif de Société en commandite Gaz Métro à compter du 1er octobre 2017 – R-3987-2016, Phase 2

Mémoire et Argumentation de l'Association des Consommateurs Industriels de Gaz (l'ACIG)

Régie de l'énergie	
DOSSIER: R-3987-2016	
DÉPOSÉE EN AUDIENCE PAR L'ACIG	PHASE 2
Date: 11 JUILLET 2017	
Pièces n°: NON	
COTE'E	



Préparé par Esther Falardeau, Analyste, le 26 mai 2017

Et complété par Guy Sarault le 11 juillet 2017

Table des matières

1	INTRODUCTION	1
2	1. Stratégie visant à contenir les manques à gagner aux services de transport et	
3	d'équilibrage et à limiter leur impact tarifaire	1
4	1.1 Mise en contexte.....	1
5	1.2 Les causes identifiées des manques à gagner aux services de transport et	
6	d'équilibrage.....	3
7	1.3 Les écarts de prévision de la demande.....	4
8	1.4 L'application tardive des tarifs.....	6
9	1.5 Modalité de récupération des manques à gagner.....	8
10	1.5.1 Impact sur les prix de transport et d'équilibrage de récupérer les manques	
11	à gagner sur trois ans plutôt que sur une année.	11
12	1.6 Stratégie en deux temps pour favoriser la stabilité et prévisibilité des tarifs de	
13	transport et d'équilibrage	14
14	2. Incitatif à la performance sur les transactions financières	15
15	2.1 Mise en contexte.....	15
16	2.2 Bref historique réglementaire.....	15
17	2.3 Transactions financières donnant lieu à une bonification.....	17
18	3. Garantie financière en transport exigible dans le cadre de projets industriels	
19	d'envergure	18
20	3.1 Les objectifs visés par la garantie.....	19
21	3.2 Les facteurs mitigeant le besoin d'exiger une garantie financière.....	19
22	3.2.1 Marge excédentaire de capacité de transport.....	19
23	3.2.2 Nouveaux services de Trans Canada.....	20
24	3.3 Solution alternative à la garantie financière.....	21
25	3.4 Établissement du montant de la garantie financière.....	23

1 INTRODUCTION

2 Dans sa décision procédurale D-2017-029, la Régie fixait l'échéancier réglementaire
3 pour l'examen de la seconde phase du présent dossier R-3987-2016 et identifiait les
4 enjeux suivants pour cette phase du dossier :

- 5 1- l'approvisionnement gazier sur l'horizon 2018-2021;
- 6 2- la rentabilité du plan de développement;
- 7 3- la prolongation du programme de flexibilité tarifaire;
- 8 4- la stratégie de conformité au Système de plafonnement et d'échange de droits
9 d'émission de gaz à effet de serre (SPEDE) ainsi qu'une proposition de
10 modifications comptables réglementaires et tarifaires en lien avec le service
11 SPEDE;
- 12 5- le Plan global en efficacité énergétique (PGEÉ) 2018-2020 ainsi qu'une
13 proposition de modification du traitement comptable des aides financières du
14 PGEÉ;
- 15 6- le Compte d'aide à la substitution d'énergies plus polluantes (CASEP);
- 16 7- les pièces portant sur les investissements, sur la base de tarification, sur la
17 structure de capital et le coût en capital, sur les coûts et les revenus, sur le
18 revenu requis et l'ajustement tarifaire;
- 19 8- la reconduction des indices de qualité de service et incitatifs à la performance;
- 20 9- l'incitatif à la performance sur les transactions financières visant l'optimisation
21 des outils d'approvisionnement;
- 22 10- la stratégie tarifaire, les grilles tarifaires ainsi que les modifications aux
23 Conditions de service et Tarif;
- 24 11- le suivi portant sur les résultats des balisages des charges d'exploitation.

25 Dans sa décision D-2017-046, la Régie reportait à une phase 3 la question de
26 l'attribution des capacités de liquéfaction réglementées et des capacités d'entreposage
27 de l'usine LSR.

28 L'ACIG soumet ses commentaires et recommandations relativement à certains sujets
29 retenus pour cette phase 2.

30 1. STRATÉGIE VISANT À CONTENIR LES MANQUES À GAGNER AUX SERVICES DE TRANSPORT 31 ET D'ÉQUILIBRAGE ET À LIMITER LEUR IMPACT TARIFAIRE

32 1.1 Mise en contexte

33 Au cours des trois dernières années, des manques à gagner importants ont été
34 encourus aux services de transport et d'équilibrage. Lorsque des manques à gagner ou

1 des trop-perçus sont constatés au rapport annuel, ceux-ci sont entièrement récupérés
2 de la clientèle ou retournée à celle-ci via les tarifs de la prochaine année. À l'exception
3 des manques à gagner de l'année 2014 qui ont été récupérés sur trois années, les
4 manques à gagner sont récupérés ou amortis sur une seule année.

5 Au cours des dernières années, la récupération de ces importants manques à gagner a
6 causé des chocs tarifaires et a compromis la capacité des clients à prévoir de façon
7 satisfaisante les tarifs de transport et d'équilibrage même quelques mois avant leur
8 entrée en vigueur. La stabilité et prévisibilité des tarifs ont donc été compromises,
9 notamment, par le fait que les manques à gagner ont généré une distorsion dans les
10 tarifs. Gaz Métro a pourtant établi que la stabilité et prévisibilité des tarifs sont des
11 grands objectifs visés de la tarification.¹ Ce principe est aussi reconnu dans tous les
12 ouvrages de référence traitant de la tarification des services publics. Pour la clientèle
13 industrielle à haut débit, qui opère souvent sur des marchés mondiaux hautement
14 compétitifs et dont les coûts de l'énergie représentent une large part des coûts
15 d'opération, les prévisions budgétaires à ce chapitre constituent un intrant de premier
16 ordre dans l'établissement de décisions stratégiques concernant la production de
17 l'année à venir.

18 Malgré que les manques à gagner et trop perçus ne puissent être entièrement évités, il y
19 a lieu de comprendre les facteurs qui les causent de façon à les contenir et de voir à
20 limiter leur impact tarifaire afin d'aider la clientèle à haut volume à établir des budgets
21 relatifs à aux coûts de l'énergie qui soient le plus réalistes et fiables possible.

22 Le tableau suivant présente les trop perçus et manques à gagner réalisés depuis 2012,
23 par service. On y observe que, entre 2012 et 2016, les soldes cumulatifs aux services
24 de transport et d'équilibrage présentent des manques à gagner de l'ordre de 48,3 M\$ et
25 53,4 M\$ respectivement. Par ailleurs, au service de distribution, le solde cumulatif pour
26 les mêmes années présente un trop perçu de l'ordre de 32,7 M\$.

27

¹ R-3867-2013, B-0006, page 8

1
2

Tableau 1
Trop perçus et manques à gagner par service

Années	Transport	Équilibrage	Distribution
2012	(19,4 M\$)	19,1 M\$	8,8 M\$
2013	1,6 M\$	(6,5 M\$)	(1,9 M\$)
2014	15,6 M\$	(44,0 M\$)	23,8 M\$
2015	(37,1 M\$)	6,8 M\$	1,7 M\$
2016	(9,0 M\$)	(28,8 M\$)	0,3 M\$
Solde 2012-2016	(48,3 M\$)	(53,4 M\$)	32,7 M\$

3
4

Sources : R-3992-2016, B-0010; R-3951-2015, B-0081; R-3916-2014, B-0008;
R-3871-2013, B-0007; R-3831-2012, B-0032

5
6
7

L'ACIG suggère qu'il y a lieu d'investiguer les causes des manques à gagner aux services de transport et d'équilibrage afin d'apporter les ajustements requis aux fins de les contenir dans l'avenir et limiter leur impact tarifaire.

8
9

1.2 Les causes identifiées des manques à gagner aux services de transport et d'équilibrage

10
11
12
13
14
15

Selon les justifications produites par le distributeur dans le cadre de ses rapports annuels, l'application tardive des tarifs et les écarts de prévision de la demande ont été les principaux facteurs expliquant la réalisation de manques à gagner aux services d'équilibrage et de transport au cours des dernières années. L'ACIG a demandé à Gaz Métro d'identifier quelles sont les autres principaux facteurs expliquant les manques à gagner observés au cours des dernières années.

16
17
18

En réponse à l'ACIG, Gaz Métro affirme que la hausse non anticipée des coûts d'approvisionnement est aussi un facteur ayant causé des manques à gagner au cours des dernières années.

19
20
21
22
23
24

« les manques à gagner aux services de transport et d'équilibrage résultent des écarts de revenus et de coûts réels par rapport aux revenus et aux coûts projetés. Tel que spécifié à la référence (iii) R-3992-2016, B-0010, page 1, les manques à gagner aux services de transport et d'équilibrage de l'exercice 2016 ont été occasionnés, en plus des écarts de prévision de la demande et de l'application tardive des tarifs, par la hausse des coûts d'approvisionnement. »²

² B-0219, page 6

1 **1.3 Les écarts de prévision de la demande**

2 En réponse à l'ACIG, Gaz Métro confirme que les volumes utilisés pour les fins
 3 d'établissement du prix du transport sont déterminés en tenant compte de la prévision
 4 de la demande après interruptions au scénario de base pour la première année du plan
 5 d'approvisionnement.³ Afin d'apprécier l'importance des écarts de prévision, on évalue
 6 l'importance des sur- estimations et des sous-estimations relativement aux volumes
 7 prévus.

8 Depuis 2004, la demande totale pour l'ensemble des clients toutes catégories
 9 confondues, a été sous-estimée 7 fois et surestimée 5 fois. Le tableau suivant présente
 10 les données se rapportant à l'écart entre la demande prévue et réelle, tirées des
 11 rapports annuels de Gaz Métro. L'écart de prévision moyen pour les années de 2007 à
 12 2016 est de 4,1 %. On observe toutefois une amélioration de la justesse des prévisions
 13 au cours des cinq dernières années.

14 **Écarts de prévision de la demande (Volumen réels – Volumens projetés)**

Années	Surestimation (1) (10 ³ m ³)	Sous-estimation (1) (10 ³ m ³)	Demande prévue (3) (10 ³ m ³)	Écart de prévision (1)/(3) (%)
2004		214 248	5 261 671	4,1%
2005	251 213			4,5%
2006	Non disponible			
2007		438 343	5 811 895	7,5%
2008	32 774		5 837 642	0,6%
2009	45 331		5 174 833	0,9%
2010		713 124	4 723 890	15,1%
2011		416 453	5 044 586	8,3%
2012		264 724	5 151 504	5,1%
2013		58 003	5 430 572	1,1%
2014		73 111	5 608 585	1,3%
2015	16 618		5 703 830	0,3%
2016	22 617		5 648 729	0,4%
Gaz Métro – Moyenne 2012-2016				1,6 %
Gaz Métro – Moyenne 2006-2016				4,1 %

15 Sources : Analyse comparative des volumes normalisés, Projection et résultats réels, Rapports annuels de
 16 Gaz Métro

³ B-0219, page 5

1 Une étude de balisage effectuée par la firme Itron⁴ a comparé les écarts de prévision de
2 12 distributeurs gaziers des États-Unis et du Canada (l'étude est produite en annexe).
3 Les entreprises de gaz naturel ont été invitées à comparer leurs prévisions de la
4 demande pour 2013 (générée en 2012) contre les ventes normalisées de 2013. Les
5 erreurs de prévision moyennes pour les 12 distributeurs recensés sont présentées au
6 tableau qui suit.

7
8
9

Tableau 3
Balisage Nord-Américain
Moyenne des écarts de prévision

Segments de la clientèle	Moyenne des écarts de prévision 12 distributeurs Nord-Américains
Clients résidentiels	2,90 %
Clients commerciaux	3,95 %
Clients industriels	6,44 %
Total	2,31 %

10 Source : ITRON, 2014 Forecasting Benchmark Survey, page 17

11 On observe en général que les résultats de Gaz Métro se comparent assez bien au
12 résultat du balisage. La moyenne des écarts de prévision est de 1,6 % pour les 5
13 dernières années, ce qui est inférieur à la moyenne des écarts de prévision observée
14 pour les 12 distributeurs gaziers nord-américains. Les résultats par segments de marché
15 se comparent aussi avantageusement à ceux des autres distributeurs nord-américains.

16

⁴ Itron est une société mondiale de technologie et de services opérant dans les domaines de l'énergie et de l'eau. Itron fournit des solutions qui mesurent, gèrent et analysent l'énergie et l'eau.

1
2
3

Tableau 4
Écarts de prévision de la demande par segment de marché
(Volumes réels – Volumes projetés)

	Clients PMD			Clients VGE		
	Écarts de prévision (10 ³ m ³) (1)	Volumes prévus (10 ³ m ³) (2)	(1)/(2)	Écarts de prévision (10 ³ m ³) (3)	Volumes prévus (10 ³ m ³) (4)	(3)/(4)
2 011	37 391	2 708 027	1,38%	113 208	1 392 109	8,13%
2 012	-4 934	2 642 932	-0,19%	25 5232	1 447 362	17,63%
2 013	9 482	2 644 532	0,36%	8 635	1 988 673	0,43%
2 014	123 450	2 612 436	4,73%	-7 367	2 319 901	-0,32%
2 015	3 435	2 717 977	0,13%	-36 037	2 574 973	-1,40%
2 016	-59 619	2 779 173	-2,15%	-35 096	5 326 674	-0,66%
Moyenne			0,71%			3,97%

4 Sources : Rapports annuels de Gaz Métro, Analyse comparative des volumes normalisés, Projection et
5 résultats réels,

6 Même si des améliorations peuvent toujours être apportées aux méthodes de prévision
7 et qu'il y a lieu de maintenir un exercice de vigie des mécaniques impliquées, la
8 performance de Gaz Métro au chapitre de la justesse de ses prévisions semble plutôt
9 bonne. De plus les mêmes prévisions de la demande sont à la base des tarifs de
10 distribution qui ont générés des trop-perçus plutôt que des manques à gagner, tel qu'en
11 témoigne le tableau 1. C'est donc que des facteurs autres que la prévision de la
12 demande sont à l'origine des manques à gagner en transport et en équilibrage.

13 Suite à son analyse ainsi qu'à sa participation à la séance de travail portant sur la
14 méthodologie de prévision de la demande, l'ACIG ne juge pas opportun de proposer des
15 mesures d'amélioration à ce chapitre. Bien au contraire, elle est satisfaite que la
16 méthodologie de prévision de la demande appliquée est raisonnable et qu'elle produit
17 des résultats satisfaisants.

18 **1.4 L'application tardive des tarifs**

19 Au cours des dernières années, une large part des manques à gagner a résulté du fait
20 que les tarifs de l'année antérieure (t-1) ont été appliqués pendant plusieurs mois de
21 l'année témoin (t). Notamment, Gaz Métro explique les manques à gagner observés
22 pour les années 2014 à 2016 par le fait que les tarifs de transport et d'équilibrage n'ont

1 pas été ajustés en temps opportun. Entre autres, les tarifs plus faibles de 2015 ont été
2 appliqués durant le premier trimestre de 2016, ce qui a entraîné un manque à gagner
3 important.

4 S'il advenait qu'il y ait retard similaire dans l'application des tarifs de 2018, un trop-
5 perçu au service de transport serait généré étant donné que le tarif de l'année 2017,
6 établi à 4,291 ¢/m³, est supérieur à celui de 3,757 ¢/m³ qui est prévu pour 2018. L'ACIG
7 estime qu'il y aurait aussi un trop-perçu au service d'équilibrage.

8 L'ACIG a demandé à Gaz Métro d'estimer quel serait l'effet d'un retard sur le manque à
9 gagner/trop perçu de transport et d'équilibrage pour 2018. En réponse, Gaz Métro a
10 simplement indiqué qu'elle poursuit avec la Régie un objectif de mise en application des
11 taux approuvés au 1er octobre 2017 et que, conséquemment, aucun manque à gagner
12 lié à une application tardive des tarifs n'est prévu pour l'exercice financier 2018.⁵ Le
13 distributeur n'a toutefois pas produit l'évaluation demandée.

14 L'ACIG estime qu'il est important de voir à ce que tout retard qui pourrait survenir dans
15 le traitement de la présente cause tarifaire ne mène pas à maintenir les tarifs de
16 transport et d'équilibrage de 2017 au-delà du 30 septembre afin d'éviter toute distorsion
17 tarifaire et de permettre une meilleure prévisibilité des tarifs.

18 L'ACIG demande à la Régie de s'assurer que l'application des tarifs de transport et
19 d'équilibrage de 2018 puisse se faire au 1^{er} octobre 2017 comme prévu afin d'éviter la
20 réalisation de manques à gagner ou de trop perçus découlant de l'application tardive
21 des tarifs pour la prochaine année.

22 NB : Lors du témoignage de madame Falardeau à l'audience du 10 juillet (vol.3 pages
23 72 et ss) Me Turgeon a soulevé la possibilité que certains outils réglementaires comme
24 les tarifs provisoires (au 1^{er} décembre par exemple) ou des cavaliers tarifaires puissent
25 être utilisés pour neutraliser ou amoindrir les inconvénients causés par l'application
26 tardive des tarifs. Notre analyste a répondu que ceci pourrait être une solution partielle.
27 Cependant, nous croyons nécessaire d'ajouter que la nette préférence des membres de
28 l'ACIG serait d'avoir des tarifs définitifs en vigueur pour le 1^{er} octobre, ce qui constitue
29 la meilleure garantie de prévisibilité des tarifs pour leurs fins budgétaires. Des tarifs
30 provisoires ont déjà été autorisés par le passé. Même s'ils constituent une solution

⁵ B-0219, page 6

1 partielle au problème du retard réglementaire, ils ne règlent pas tout : en effet, de par
2 leur nature provisoire, ces tarifs sont habituellement appelés à être modifiés par des
3 tarifs définitifs en cours d'exercice, ce qui ramène l'entièreté du problème au chapitre
4 des prévisions budgétaires des clients.

5 Nous comprenons que nous siégeons en juillet justement pour rattraper le retard
6 réglementaire. L'idéal pour nous serait que nous profitions de cette mesure
7 d'accélération pour enfin avoir des tarifs définitifs au 1^{er} octobre. C'est du moins notre
8 humble souhait.

9

10 **1.5 Modalité de récupération des manques à gagner**

11 L'amortissement des manques à gagner sur une période de trois années plutôt que sur
12 une période d'une année présente une façon de lisser l'impact tarifaire. Les manques à
13 gagner/trop perçus sont entièrement intégrés aux tarifs de l'année suivant leur
14 réalisation au rapport annuel étant donné qu'ils sont amortis sur une seule année. Ainsi,
15 pour l'année 2017 un total de 41,34 M\$ a été récupéré via le tarif de transport afin de
16 compenser le manque à gagner observé à ce service en 2015. C'est 15,7 % des coûts
17 totaux de transport qui étaient attribuables aux manques à gagner dont 39,6 M\$ étaient
18 attribuables aux manques à gagner de 2015 spécifiquement.

19 On constate donc l'importance considérable que peut prendre la récupération des
20 manques à gagner dans l'établissement des tarifs pour les services de transport et
21 d'équilibrage. Pour 2018, c'est 22 % des coûts d'équilibrage et 6 % des coûts de
22 transport respectivement qui découlent des manques à gagner. C'est beaucoup.

23
24

Tableau 5
Importance relative des manques à gagner dans les coûts de transport et d'équilibrage

	Coûts totaux de transport (000 \$) (1)	Amortissement Transport (000 \$) (2)	(2)/(1) (%)	Coûts totaux d'équilibrage (000 \$) (3)	Amortissement Équilibrage (000 \$) (4)	(4)/(3) (%)
2016	431 485	(16 654)	NA	212 074	51 876	24,5 %
2017	263 430	41 340	15,7 %	138 005	7 817	5,7 %
2018	212 312	11 898	5,6 %	174 730	39 085	22,4 %

25

Sources : B-0127, B-0141, B-0142, R-3970-2016, B-0081, B-0081; R3879-2014, B-0515, B-0516.

1

2 Dans le cadre de la cause tarifaire 2016, Gaz Métro avait proposé que la récupération
3 du déficit des comptes de frais reportés (CFR) de transport et d'équilibrage soit étalée
4 sur une période de trois ans à partir de l'année 2015-2016. Par cette proposition, Gaz
5 Métro visait à atténuer l'impact tarifaire causé par les importants manques à gagner pour
6 l'année 2015-2016.

7 « [47] Gaz Métro propose d'étaler la récupération des comptes de frais reportés (CFR)
8 de transport et d'équilibrage sur une période de trois ans, à partir de l'année 2015-2016.
9 Elle propose que ces CFR soient rémunérés au coût moyen du capital, afin de permettre
10 de niveler l'impact tarifaire, particulièrement pour le service d'équilibrage de l'année
11 2015-2016. »⁶ (notre souligné)

12 Dans sa décision D-2015-177, la Régie approuvait cette demande.

13 « [93] La Régie autorise la disposition des CFR des services de transport et d'équilibrage
14 sur trois ans et leur rémunération au coût moyen du capital, afin de niveler l'impact
15 tarifaire, particulièrement pour le service d'équilibrage. »⁷

16

17 Par contre, dans le cadre du dossier R-3992-2016, Gaz Métro a indiqué que les
18 manques à gagner de l'année 2016 seraient entièrement récupérés au cours de l'année
19 2018 tout comme les manques à gagner de l'année 2015 avaient été entièrement
20 récupérés en un seul temps au cours de l'année 2017. Elle indique que sa demande
21 d'étaler la récupération des manques à gagner sur trois années ne visait que l'année
22 2014.

23 « Il importe de préciser que la décision D-2015-177 visait exclusivement l'exercice 2014.
24 En effet, la période d'amortissement est normalement d'un an. Afin de démontrer le
25 caractère exceptionnel de cette décision, Gaz Métro souligne que la Régie a approuvé
26 les tarifs et le coût de service de l'exercice 2017 intégrant la totalité des amortissements
27 relatifs au manque à gagner du service de transport ainsi que du trop-perçu du service
28 d'équilibrage réalisés au cours de l'exercice 2015. »⁸

⁶ R-3879-2014-A-0144, page 19.

⁷ R-3879-2014-A-0144, page 30

⁸ B-0127, page 4

1 Un retour sur les documents de la cause tarifaire 2017 permet de confirmer
2 qu'effectivement les manques à gagner du service de transport de 2015, s'élevant à
3 39,6 M\$ ont été récupérés entièrement en 2017, soit en une seule année⁹.

4 Au moment de sa demande d'intervention dans le dossier se rapportant aux résultats de
5 l'année tarifaire 2015¹⁰, l'ACIG avait exprimé son intention d'aborder la question des
6 modalités de récupération des manques à gagner afin de mesurer les pour et les
7 contres d'un amortissement sur trois années.

8 « L'ACIG a aussi l'intention de soumettre des commentaires relativement aux modalités
9 de récupération du manque à gagner encouru au service de transport pour l'année
10 2015. »¹¹

11 Dans sa décision procédurale, la Régie avait écarté le sujet des modalités de
12 récupération du manque à gagner de 37,1 M\$ au motif que la décision D-2015-177
13 prévoyait déjà la récupération du manque à gagner sur une période de trois années
14 plutôt qu'en une seule année.

15 « [15] D'autre part, en ce qui a trait aux modalités de récupération du manque à gagner
16 encouru au service de transport pour l'année 2015, la Régie a rendu, à cet égard, la
17 décision D-2015-177. Cette décision prévoit que la disposition des comptes de frais
18 reportés des services de transport et d'équilibrage s'effectuera sur une période de trois
19 ans. Elle exclut donc ce sujet de l'étude du présent dossier. »¹²

20 L'ACIG réitère donc, dans le présent dossier, qu'à son avis l'interprétation que fait Gaz
21 Métro de la décision D-2015-177 est erronée. En effet, au paragraphe 47 de la décision
22 D-2015-177, la demande de Gaz Métro concernant l'amortissement des comptes de
23 frais reportés des services de transport et d'équilibrage est sans ambiguïté. L'étalement
24 sur trois ans était demandé pour toutes les années à partir de 2015-2016.

25 L'ACIG estime qu'il est clair que la compréhension de la Régie dans cette décision est à
26 l'effet que l'amortissement des CFR de transport et d'équilibrage se fera dorénavant sur
27 trois années. Elle soumet que le fait d'amortir sur trois années aurait un effet bénéfique
28 pour la clientèle industrielle, favorisant la stabilité et prévisibilité des tarifs. Rappelons

⁹ R-3970-2016-B-0070

¹⁰ R-3951-2015

¹¹ R-3951-2015-C-ACIG-0002, paragraphe 10

¹² R-3951-2015-A-0005, page 6

1 que les coûts d'énergie des clients industriels peuvent représenter jusqu'à 30 % de leurs
2 coûts totaux d'opération. La capacité d'anticiper le plus justement possible ces coûts est
3 primordiale pour ces clients et constitue est un intrant stratégique.

4 **1.5.1 Impact sur les prix de transport et d'équilibrage de récupérer les** 5 **manques à gagner sur trois ans plutôt que sur une année.**

6 Le tableau suivant présente le détail des manques à gagner des services de transport et
7 d'équilibrage des années antérieures qui seront récupérés dans les tarifs de 2018.

8 **Tableau 6**

9 **Amortissement se rapportant aux services de transport et d'équilibrage**

Manques à gagner	Amortissement		Période d'amortissement
	Transport	Équilibrage	
2014	2,302 M\$	8,353 M\$	3 ans
2016	9,595 M\$	30,731 M\$	1 an
Total	11,898 M\$	39,085 M\$	

10 Source : B-0127

11 Dans le cadre du rapport annuel 2016, l'ACIG a demandé à Gaz Métro de comparer
12 l'impact tarifaire qui découlerait du fait de récupérer les manques à gagner de 2016 sur
13 trois années plutôt que sur une seule année. Le distributeur n'a pas offert de réponse à
14 cette question. Dans le présent dossier, l'ACIG a de nouveau interrogé Gaz Métro
15 relativement l'impact tarifaire d'un amortissement sur trois années des manques à
16 gagner de 2016. Encore une fois, le distributeur n'a pas produit l'estimé demandé
17 n'estimant pas « utile » de le faire.

18 *« Gaz Métro n'estime pas utile de répondre à la question puisque, conformément aux*
19 *principes suivis pour établissement de la base de tarification de la cause tarifaire 2016*
20 *(dossier R-3879-2014), à la pièce B-0722, Gaz Métro 107, Document 1, page 8, et*
21 *approuvés par la décision D-2015-181, les trop-perçus ou manques à gagner en*
22 *transport et équilibrage sont amortis sur un an. »¹³*

23 Sur la base des informations produites au présent dossier, l'ACIG a produit sa propre
24 évaluation de l'effet de l'étalement des manques à gagner sur trois années plutôt que
25 sur une seule. L'ACIG estime que l'étalement des manques à gagner sur trois années
26 aurait l'effet de réduire la hausse tarifaire prévue à l'équilibrage de 45,7 M\$ à 25,2 M\$.

¹³ B-0203, page 2

- 1 Au service du transport, la baisse tarifaire serait d'environ 35 M\$ plutôt que de 28,4 M\$.
- 2 Le tableau suivant présente les détails du calcul effectué pour établir ces impacts
- 3 tarifaires.
- 4

1
2
3

Tableau 7
Ajustement tarifaire des services d'équilibrage et de transport pour l'année 2018
Effet de l'étalement des manques à gagner sur trois ans

	Amortissement 1 an (M\$)	Amortissement 3 ans (M\$)
Évolution du revenu requis du service d'équilibrage et ajustement tarifaire		
Hausse du coût des outils de transport fonctionnalisés à l'équilibrage	9,2	9,2
Hausse de la vente d'outils de SH à priori, fonctionnalisés à l'équilibrage	-3,7	-3,7
Manque à gagner de l'exercice 2016 à récupérer en 2018	30,7	10,2
Trop perçu de l'exercice 2015 à rembourser en 2017	7,2	7,2
5 Amortissement du compte stabilisation tarifaire - Température Équilibrage en 2017	-6,1	-6,1
Autres	-0,1	-0,1
Variation du revenu requis 2018 vs le revenu requis autorisé de 2017	37,2	16,7
La baisse des revenus d'équilibrage résultant de l'évolution des paramètres AHP, qui se traduit par un impact à la baisse des taux d'équilibrage personnalisés, principalement aux petit et moyen débits	8,5	8,5
Ajustement tarifaire du service d'équilibrage	45,7	25,2
Évolution du revenu requis du service de transport et ajustement tarifaire		
Baisse des coûts de transport prévus résultant du déplacement complet à Dawn en 2018	-19,6	-19,6
Cavalier tarifaire appliqué en réduction des coûts à la Cause tarifaire 2017	10	10
Manque à gagner de l'exercice 2016 à récupérer en 2018	9,6	3,2
Manque à gagner de l'exercice 2015 à récupérer en 2017	-39,6	-39,6
Autres	-1,1	-1,1
Variation du revenu requis 2018 vs le revenu requis autorisé de 2017	-40,7	-47,1
Baisse des revenus de transport résultant du déplacement complet à Dawn en 2018	12,3	12,3
Ajustement tarifaire du service de transport	-28,4	-34,8

4 Source : R-3987-2016, B-0077, page 8

5 L'ACIG soumet que la récupération sur trois années des manques à gagner des
6 services de transport et d'équilibrage contribuerait à atténuer les chocs tarifaires et
7 favoriserait la stabilité et prévisibilité des tarifs. Elle insiste sur l'importance que revêt la
8 stabilité et prévisibilité des tarifs pour la clientèle industrielle à grand débit dont les coûts
9 relatifs à l'énergie représentent une large part de leurs coûts totaux d'opération.

1 **1.6 Stratégie en deux temps pour favoriser la stabilité et prévisibilité des**
2 **tarifs de transport et d'équilibrage**

3 L'ACIG comprend que les modalités de récupération des manques à gagner
4 n'assureront pas à elles seules la stabilité et prévisibilité tarifaires aux services de
5 transport et équilibrage. C'est pourquoi elle propose une stratégie en deux temps, qui
6 vise à la fois la réduction des chocs tarifaires et le contrôle des facteurs à l'origine des
7 manques à gagner en fin d'année.

8 **Objectif 1 : Les causes des manques à gagner/ trop-perçus en transport et**
9 **équilibrage**

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

16 NB : Ceci constitue précisément la séquence réglementaire qui a été discutée entre
17 madame Falardeau et Me Turgeon lors de l'audience du 10 avril (vol 3 page 74)

18 L'ACIG demande à la Régie d'exiger un suivi sur les causes des manques à
19 gagner/trop-perçus aux services de transport et d'équilibrage au prochain rapport annuel
20 incluant, le cas échéant, une analyse proposant des correctifs en vue de limiter ces
21 écarts.

22 **Objectif 2 : Atténuation de l'impact tarifaire des manques à gagner en transport et**
23 **équilibrage**

24 Afin de limiter l'impact tarifaire des manques à gagner observés, l'ACIG demande à la
25 Régie d'exiger l'amortissement sur trois années des trop-perçus et manques à gagner
26 des services de transport et d'équilibrage, conformément aux paragraphes 47 et 93 de
27 sa décision D-2015-177.

28 L'ACIG demande aussi à la Régie d'exiger que les prix de transport et d'équilibrage pour
29 2018 soient ajustés de façon à se conformer à sa décision D-2015-177.

30

1 **2. INCITATIF À LA PERFORMANCE SUR LES TRANSACTIONS FINANCIÈRES**

2 **2.1 Mise en contexte**

3 Dans le présent dossier, Gaz Métro rappelle qu'elle a déposé un document de réflexion
4 portant sur un nouvel indicateur de performance dans le cadre du dossier R-3993-2016.
5 Elle informe la Régie que, dans l'éventualité que la mise en application d'un nouvel
6 indicateur de performance sur les transactions soit retardée, elle adressera à la Régie
7 une demande relativement au maintien de l'incitatif actuellement en vigueur pour l'année
8 2018.

9 Dans son mémoire déposé dans le dossier R-3992-2016, l'ACIG a formulé un
10 commentaire concernant la bonification demandée en vertu de l'incitatif à la
11 performance sur les transactions financières pour l'année 2016. Notamment, l'ACIG a
12 fait valoir que la définition de ce que constitue une transaction financière mériterait d'être
13 précisée. Dans l'éventualité où l'incitatif présentement en place devrait être reconduit
14 pour l'année 2018, l'ACIG estime qu'il y aurait lieu de clarifier exactement quelles sont
15 les transactions financières donnant droit à une bonification.

16 Les paragraphes qui suivent reprennent les grandes lignes du commentaire formulé par
17 l'ACIG dans le cadre du dossier R-3992-2016 concernant la nécessité d'une mise à jour
18 de la définition des grands types de transactions sur les outils de transport.

19 **2.2 Bref historique réglementaire**

20 Au moment de l'adoption du mécanisme incitatif de 2007, la Régie approuvait, dans sa
21 décision D-2007-47, des modalités relativement au partage des trop-perçus et des
22 manques à gagner réalisés aux services de transport et d'équilibrage. Le texte du
23 mécanisme distinguait deux grands types de transactions soit, les transactions
24 financières et les transactions opérationnelles. À cette époque, une bonification pouvait
25 être accordée à Gaz Métro pour les deux types de transactions. La distinction entre les
26 transactions opérationnelles et financières est importante puisque seules les
27 transactions financières donnent maintenant droit à une bonification.

28 En effet, dans le cadre de la cause tarifaire 2013, Gaz Métro a proposé de maintenir
29 l'incitatif à la performance sur les transactions financières et de retirer l'incitatif basé sur
30 les transactions opérationnelles. Ainsi, les trop-perçus des transactions opérationnelles
31 sont maintenant entièrement remis aux clients tandis qu'une bonification correspondant

1 à 10 % des revenus réels des transactions financières constatées au rapport annuel est
2 appliquée.

3 De l'avis de l'ACIG, la Régie n'a reconnu, qu'une seule définition de ce qui distingue les
4 transactions opérationnelles des financières, laquelle est énoncée comme suit dans
5 l'annexe de la décision D-2007-47 :

6 **Transactions opérationnelles** : « *lesquelles visent à vendre des outils de transport et*
7 *d'équilibrage non requis en cours d'année pour répondre à la demande prévue au plan*
8 *d'approvisionnement approuvé par la Régie dans le cadre du dossier tarifaire.* »¹⁴

9 **Transactions financières** : « *sont des transactions sur des outils de transport et*
10 *d'équilibrage n'ayant pas d'effet net sur la quantité totale des outils de transport et*
11 *d'équilibrage disponibles sur une base annuelle (par exemple des prêts d'espace*
12 *d'entreposage ayant pour objectif d'optimiser l'utilisation des outils d'entreposage).* »¹⁵

13 Dans sa décision D-2013-054, la Régie a retenu une formule de bonification sur les
14 transactions financières correspondant à 10 % des revenus réels de ces transactions
15 observées au rapport annuel. Dans cette décision, la Régie reconfirmait que la définition
16 des transactions financières devait être celle approuvée dans le cadre du mécanisme
17 incitatif de 2007.

18 « Par conséquent, la Régie accueille favorablement les éléments suivants de la
19 proposition de Gaz Métro et ordonne en conséquence :

- 20 - Que tous les trop-perçus et manques à gagner en transport et en équilibrage
21 soient remis aux clients ou récupérés de ceux-ci en fonction du montant
22 établi pour chaque service, après application des comptes de frais reportés
23 existants ;
24 - Que les revenus des transactions opérationnelles ne soient plus soumis au
25 partage et soient versés, le cas échéant, en totalité aux clients;
26 - Que les transactions d'optimisation financières, telles que définies à l'annexe
27 de la décision D-2007-47, fassent l'objet d'un calcul distinct.

28 Enfin la Régie retient comme incitatif à la performance pour l'année tarifaire 2013, une
29 formule de bonification correspondant à 10 % des revenus réels des transactions
30 financières constatées au rapport annuel.»¹⁶ (notre souligné)

¹⁴ Dossier R-3693-2009, décision D-2007-47, annexe, p. 19, lignes 27 à 29.

¹⁵ Dossier R-3693-2009, décision D-2007-47, annexe, p. 19, lignes 30 à 33.

¹⁶ D-2013-054, page 9.

2.3 Transactions financières donnant lieu à une bonification

Dans le cadre du dossier du rapport annuel 2016 (R-3992-2016), Gaz Métro a rapporté avoir effectué 130 transactions financières dont 56 étaient sujettes à bonification.

L'ACIG a questionné l'inclusion de certaines ventes de transport Dawn-EDA et Dawn-Parkway à titre de transactions financières donnant lieu à une bonification étant donné que celles-ci constituaient des ventes finales de capacités ayant un effet sur la quantité totale d'outils de transport disponibles. De l'avis de l'ACIG ces transactions ne peuvent pas être considérées comme des transactions financières étant donné qu'elles ont clairement l'effet de réduire la quantité totale d'outils de transport disponibles.

Au moment de déposer le présent mémoire, la Régie n'avait pas encore produit sa décision dans le dossier du rapport annuel 2016. Quelle que soit la décision de la Régie relativement à l'admissibilité des ventes finales de transports Dawn-EDA et Dawn-Parkway à la bonification pour 2016, l'ACIG estime qu'une mise à jour de la définition de ce que constitue une transaction financière donnant lieu à bonification est requise.

En réponse à une question de l'ACIG demandant une clarification à ce chapitre, Gaz Métro n'a pu donner une réponse satisfaisante, tel qu'en témoigne l'extrait suivant :

« Veuillez dresser la liste des transactions financières visées par l'incitatif c'est à dire des transactions donnant lieu à une bonification.

Réponse :

Toutes transactions, autres qu'opérationnelles, sont définies comme des transactions financières visant l'optimisation des outils d'approvisionnement et sont assujetties à la bonification selon les modalités actuelles de l'incitatif à la performance. »

Le contexte actuel, marqué par d'importantes capacités excédentaires de transport, est propice à une réévaluation de ce qui constitue une transaction financière donnant lieu à une bonification et de ce qui constitue une transaction opérationnelle n'y donnant pas droit.

NB : Comme indiqué dans la présentation PPT, C-ACIG-0044, de madame Falardeau à l'audience, on ne saurait passer sous silence les extraits suivants de la D-2017-073 rendue le 5 juillet sur le rapport annuel de 2016 :

1 « [83] La Régie est d'avis que les transactions financières admissibles à la bonification
2 doivent correspondre à la définition retenue au paragraphe 19 de sa décision D-2013-
3 054 et être conformes à sa décision D-2014-077.

4 [84] De plus, la Régie juge que certains types de transaction ont été effectués dans le
5 contexte de vendre des outils de transport et d'équilibrage non requis en cours d'année
6 pour répondre à la demande prévue au plan d'approvisionnement, notamment les
7 transactions de ventes FTSH-Dawn-EDA, pour des revenus totalisant 115 635 \$, les
8 transactions de ventes M12 excédentaires entre Dawn et Parkway, pour des revenus
9 totalisant 2 231 \$ et les transactions de cessions FTSH sans échange, pour des revenus
10 totalisant 29 364 \$. Elle considère ces transactions comme étant de nature
11 opérationnelle.

12 [85] Conséquemment, la Régie réduit de 14 723 \$ le montant de bonification établi par le
13 Distributeur et l'autorise à accéder à une bonification de 37 429 \$, soit 10 % des revenus
14 réels des transactions d'optimisation financières, établis conformément aux décisions D-
15 2013-054 et D-2014-077.

16 [86] De plus, la Régie est d'avis qu'une clarification des définitions des deux types
17 de transactions est nécessaire et que le forum approprié à cet égard est le dossier
18 R-3993-2016. »

19 L'ACIG demande à la Régie d'exiger qu'une mise à jour des définitions des deux grands
20 types de transactions soit produite assortie d'une liste des transactions spécifiques qui
21 peuvent être considérées comme des transactions financières donnant lieu à une
22 bonification.

23 **3. GARANTIE FINANCIÈRE EN TRANSPORT EXIGIBLE DANS LE CADRE DE PROJETS** 24 **INDUSTRIELS D'ENVERGURE**

25 Gaz Métro propose d'exiger une garantie financière des nouveaux clients industriels afin
26 de protéger la clientèle existante des risques financiers inhérents aux coûts échoués en
27 transport. Cette garantie procurerait une protection avant l'entrée en vigueur du contrat
28 de consommation dans le cadre duquel le grand client sera assujetti à une OMA. La
29 garantie demandée sera évaluée à 75 % de la valeur de la pointe prévue.

1 **3.1 Les objectifs visés par la garantie**

2 Gaz Métro estime que cette exigence permettra de protéger sa clientèle contre les
3 risques de coûts échoués en transport et favorisera l'implantation de projets industriels
4 d'envergure au Québec.

5 Notamment, Gaz Métro justifie le besoin d'exiger une garantie financière en raison des
6 nouvelles règles de TransCanada relatives à l'obtention de capacités de transport
7 additionnelles. Selon les règles de TransCanada présentement en vigueur, des
8 garanties financières sont exigées ainsi qu'un engagement contractuel sur une période
9 de 15 années pour toute nouvelle capacité de transport nécessitant la construction
10 d'infrastructures.

11 **3.2 Les facteurs mitigeant le besoin d'exiger une garantie financière**

12 **3.2.1 Marge excédentaire de capacité de transport**

13 Dans le cadre de sa récente Politique énergétique 2030, le gouvernement du Québec a
14 prévu une marge de manœuvre en appui au développement industriel en permettant à
15 Gaz Métro d'acquérir un excédent de capacité de transport pouvant représenter jusqu'à
16 10 % du volume de gaz naturel qu'il prévoit distribuer au Québec.

17 Le Gouvernement a justifié cette mesure par le fait que, devant la saturation des
18 gazoducs qui alimentent le Québec, de grandes entreprises industrielles, qui souhaitent
19 s'installer au Québec ou convertir leur procédé au gaz naturel, éprouaient des
20 difficultés à garantir d'avance leur approvisionnement en gaz naturel. Le gouvernement
21 a pallié à ce problème en adoptant un amendement à la Loi sur la Régie de l'énergie
22 permettant à Gaz Métro de détenir une marge excédentaire de capacité de transport
23 pouvant aller jusqu'à 10% des livraisons prévues, afin de favoriser le développement
24 des activités industrielles.

25 En ce sens, l'ACIG estime que les mesures qui ont été appliquées pour favoriser
26 l'implantation de projets industriels au Québec constituent une forme de garantie qui
27 permet de répondre aux besoins éventuels des grands clients. En réponse à l'ACIG,
28 Gaz Métro admet que les capacités excédentaires actuelles permettraient effectivement
29 de répondre aux besoins éventuels des grands clients. Gaz Métro indique cependant
30 que la garantie servirait de gage du « sérieux » des grands clients dans leur projet.

1 *« Toutefois, l'exigence d'une garantie financière, au-delà de la mitigation d'éventuels*
2 *coûts échoués, est aussi un gage de sérieux du projet et de ses promoteurs.*
3 *Conséquemment, Gaz Métro entend demander une garantie financière aux nouveaux*
4 *grands clients en toutes circonstances. »*

5 Il semble donc que la garantie ne soit pas requise pour assurer la disponibilité de
6 capacités excédentaires de transport autant que pour s'assurer du sérieux des grands
7 projets industriels. L'ACIG estime que toute garantie devrait être en lien avec un risque
8 financier réel. Elle estime que la capacité excédentaire de transport exigée par le
9 Gouvernement en vertu de la Politique énergétique du Québec couvre les risques
10 financiers associés à une croissance de la demande qui proviendrait d'un projet
11 industriel.

12 **3.2.2 Nouveaux services de Trans Canada**

13 TransCanada a récemment déposé à l'Office national de l'énergie une demande visant
14 l'autorisation d'un nouveau service de transport longue durée à prix fixe qui relierait les
15 carrefours d'échange Empress et Dawn et qui vise à contrer la sous-utilisation du réseau
16 existant de TransCanada en raison de l'engouement pour les nouveaux bassins de
17 Marcellus et de l'Utica au sud de Dawn. L'approbation de cette demande permettra aux
18 producteurs de l'Ouest de pouvoir compétitionner dans le marché de l'Est. Le tarif de ce
19 service est établi à 0,77 \$/GJ/jour et se compare à un taux de 1,8325 \$/GJ (soit 1,6562
20 \$/GJ/ auquel s'ajoute la provision des coûts d'abandon de 0,1760 \$/GJ) pour le service
21 FT de Empress à Dawn pour un contrat d'une année. En contrepartie du taux réduit de
22 0,77 \$/GJ, Trans Canada exige un engagement contractuel de 10 ans avec une
23 possibilité de réduire la durée du contrat à compter de la cinquième année.

24 Ces très récents développements favorisent l'accessibilité à des capacités de transport
25 de TCPL à des conditions avantageuses et portent à croire que, dans l'éventualité qu'un
26 grand client industriel se présente, celui-ci pourrait contracter les capacités requises
27 directement auprès du transporteur. S'il advenait que le nouveau client industriel préfère
28 contracter son transport directement de Gaz Métro, il pourrait certainement être
29 avantageux pour tous de permettre à un client industriel existant de se retirer sans
30 cession du service de transport du distributeur afin de contracter directement auprès de
31 TCPL ou auprès de son fournisseur. Ce client existant viendrait, dans les faits, rendre sa
32 capacité de transport disponible au nouveau client industriel sans que Gaz Métro n'ait à
33 s'engager pour de la capacité additionnelle.

1 NB : L'ACIG réfère en outre aux arguments énoncés aux pages 8-9 de la présentation
2 PPT, pièce C-ACIG-0044, de madame Falardeau en audience relativement aux lacunes
3 de la preuve présentée par Gaz Métro aux fins de justifier l'imposition de cette nouvelle
4 mesure pénalisante à l'endroit des clients industriels, notamment :

5 • Considérant que le besoin d'obtenir un gage du sérieux des projets d'éventuels
6 clients industriels n'a pas été démontré par Gaz Métro.

7 • Absence de preuve de précédents dont la non réalisation aurait entraîné des
8 coûts échoués.

9 **3.3 Solution alternative à la garantie financière**

10 L'ACIG estime que la demande de Gaz Métro à l'effet qu'une garantie financière soit
11 exigée des nouveaux grands clients industriels est prématurée. Gaz Métro justifie sa
12 demande par le fait qu'elle aurait possiblement à encourir certains coûts advenant
13 l'abandon de demande faite à un transporteur. En réponse à la Régie, Gaz Métro
14 indique que les « *Precedent Agreement* signés par Gaz Métro dans le passé offraient
15 toujours la possibilité d'être résiliés en échange du paiement de certains coûts. Les
16 coûts varient en fonction du moment auquel la résiliation prend place. Gaz Métro croit
17 toutefois que le montant de la garantie est suffisant pour couvrir les coûts encourus
18 durant la première année »¹⁷.

19 L'ACIG estime que, dans l'éventualité qu'un projet industriel d'envergure se présente, la
20 clientèle industrielle actuelle devrait avoir l'option de rendre disponible au nouveau client
21 la capacité de transport qui est détenue pour elle par Gaz Métro et de s'approvisionner
22 sur le marché ou de contracter directement auprès de TCPL. Seulement dans
23 l'éventualité qu'aucun client industriel existant n'opte de se retirer du service de
24 transport de Gaz Métro sans cession de capacité, le distributeur pourrait-il alors
25 envisager de contracter de nouvelles capacités auprès de TCPL.

26 Le nouveau service prix fixe longue durée vers Dawn de TCPL ouvre la voie à de
27 nouvelles opportunités pour les clients industriels de contracter des capacités de
28 transport, soit directement auprès des transporteurs ou même sur le marché secondaire.
29 L'ACIG soumet que, dans l'éventualité que les capacités de transport disponibles soient

¹⁷ B-0201, page 30.

1 insuffisantes pour rencontrer les besoins d'un nouveau projet industriel, Gaz Métro
2 devrait d'abord offrir à sa clientèle industrielle existante la possibilité de se retirer du
3 service de transport du distributeur sans cession avant de contracter des capacités
4 additionnelles auprès des transporteurs (Union Gas et TCPL).

5 La clientèle industrielle existante devrait avoir la possibilité de se retirer du service de
6 Gaz Métro et ainsi rendre disponible la capacité existante au bénéfice de tout nouveau
7 client industriel qui opérerait pour le service de transport du distributeur. Si l'on permettait
8 aux clients existants de libérer la capacité de transport requise pour le nouveau client
9 industriel, Gaz Métro n'aurait nul besoin de contracter davantage de transport et
10 l'ensemble de la clientèle en serait indemne.

11 L'ACIG demande à la Régie d'exiger que les conditions et modalités de retrait du service
12 de transport sans cession soient modifiées afin de permettre un retrait partiel du service
13 de transport du distributeur sans cession.

14 L'ACIG rappelle que les Conditions de Service actuellement en vigueur permettraient à
15 Gaz Métro d'offrir aux clients la possibilité de contracter une capacité de transport si cela
16 est rentable et opérationnellement possible.

17 « 12.2.3.2 *Préavis d'entrée*

18 *Le client qui désire fournir son service de transport doit en informer le distributeur par*
19 *écrit au moins 60 jours à l'avance.*

20 *Nonobstant le respect ou non par le client du préavis exigé au présent article, ce dernier*
21 *ne pourrait fournir son service de transport que s'il était rentable et opérationnellement*
22 *possible pour le distributeur de l'accepter. » (notre soulignement)*

23 Le fait d'allouer à un nouveau client, une capacité de transport rendue disponible par un
24 client existant qui se retirerait du service de transport de Gaz Métro constitue selon
25 l'ACIG une circonstance où le retrait est rentable pour l'ensemble de la clientèle et
26 opérationnellement possible.

27 L'ACIG note aussi que Gaz Métro est en mesure d'offrir une coexistence de livraisons
28 en franchise et à Dawn, notamment afin de favoriser l'accès au gaz naturel renouvelable
29 produit au Québec¹⁸. L'ACIG soumet qu'un assouplissement des conditions de Service
30 permettant à un client de livrer une partie de son approvisionnement à Dawn et une

¹⁸ B-0011

1 autre partie en franchise, peu importe la provenance de la production, éviterait à Gaz
2 Métro de contracter de nouvelles capacités de transport provenant de Dawn auprès de
3 Union Gas et de TCPL.

4 L'ACIG estime que la demande de Gaz Métro à l'effet qu'une garantie financière soit
5 exigée des nouveaux grands clients industriels est prématurée. Les très récentes offres
6 de service de TCPL ouvrent la voie à de nouvelles opportunités pour les clients
7 industriels de contracter des capacités de transport, soit directement auprès des
8 transporteurs ou même sur le marché secondaire. De plus, la marge excédentaire de
9 capacité de transport nouvellement approuvée dans le cadre de la *Politique énergétique*
10 *2030* et intégrée à l'article 72 de la Loi sur la Régie de l'énergie, vise expressément à
11 garantir l'approvisionnement en gaz naturel dans l'éventualité de nouveaux projets
12 industriels. Il a été établi que les éventuels coûts échoués liés à cette capacité
13 excédentaire seront répartis à l'ensemble de la clientèle selon les règles de répartition
14 en place. L'ACIG estime que l'exigence d'une garantie financière par Gaz Métro, alors
15 qu'elle n'y est pas elle-même contrainte par TCPL, n'est pas justifiée. Pour ces raisons,
16 l'ACIG s'oppose à la demande de Gaz Métro.

17 **3.4 Établissement du montant de la garantie financière**

18 Pour déterminer le montant de la garantie financière à sécuriser auprès du client
19 potentiel, Gaz Métro propose d'utiliser une formule très similaire à celle utilisée pour
20 établir l'OMA en transport. La garantie financière correspondrait à 75 % de la valeur de
21 la pointe prévue pour le futur client.

22 Dans l'éventualité qu'une garantie financière soit requise, l'ACIG estime que la valeur de
23 celle-ci doit comporter un lien réel avec tout préjudice financier qui pourrait découler de
24 la résiliation d'une entente avec un transporteur (precedent agreement). En réponse à
25 l'ACIG, Gaz Métro soumet que le calcul de la garantie financière ne tient pas compte de
26 probabilité de coûts échoués et que « *le montant exigé apparaît suffisant pour Gaz*
27 *Métro pour couvrir les frais de développement encourus la première année pour la*
28 *construction de nouvelles infrastructures et qui pourraient devoir être remboursés par*
29 *Gaz Métro en raison de l'abandon du projet du nouveau client industriel.* »¹⁹

¹⁹ B-0203, page 7

1 L'ACIG s'interroge sur le fait que la garantie financière ne soit pas en lien avec les frais
2 de résiliation que Gaz Métro pourrait réellement avoir à déboursier. L'ACIG estime que le
3 principe de causalité devrait s'appliquer dans la présente circonstance et que, par voie
4 de conséquence, toute garantie financière devrait être directement en lien avec le
5 préjudice financier réel qui pourrait découler de l'abandon du projet d'un nouveau client
6 industriel.

7 Dans l'éventualité qu'une garantie financière soit exigée, l'ACIG soumet que le montant
8 demandé devra être en lien avec un éventuel préjudice financier qui découleraient de la
9 résiliation d'un « Precedent Agreement ». La formule actuelle établissant le montant de
10 la garantie financière est basée sur la valeur de la pointe prévue du futur client
11 industrielle et n'est pas en lien avec le préjudice financier éventuel qui découlerait d'une
12 résiliation de contrat.

13

14 **NOUVELLE SECTION**

15 **4. LA MARGE EXCÉDENTAIRE DE TRANSPORT EN VERTU DES NOUVEAUX ARTICLES 49** 16 **(12) ET 72 DE LA LRÉ :**

17 D'entrée de jeu, il convient de reproduire ici le texte de ces nouvelles dispositions qui
18 sont entrées en vigueur le 9 décembre 2016 via le nouveau projet de loi 106 :

19 « 49. Lorsqu'elle fixe ou modifie un tarif de transport d'électricité ou un tarif de transport,
20 de livraison ou d'emmagasinage de gaz naturel, la Régie doit notamment:

21

22 12° tenir compte, pour un tarif de transport de gaz naturel, de la marge excédentaire de
23 capacité de transport prévue au sous-paragraphe a du paragraphe 3° du premier alinéa
24 de l'article 72. »

25

26 « 72. À l'exception des réseaux privés d'électricité, tout titulaire d'un droit exclusif de
27 distribution d'électricité ou de gaz naturel doit préparer et **soumettre à l'approbation de**
28 **la Régie**, suivant la forme, la teneur et la périodicité fixées par règlement de celle-ci, un
29 plan d'approvisionnement décrivant les caractéristiques des contrats **qu'il entend**

1 **conclure pour satisfaire les besoins des marchés québécois après application des**
2 **mesures d'efficacité énergétique. Le plan doit tenir compte:**

3

4 **3° pour l'approvisionnement en gaz naturel:**

5 a) **de la marge excédentaire de capacité de transport que le titulaire estime**
6 **nécessaire pour favoriser le développement des activités industrielles,**
7 **cette marge ne pouvant excéder 10% de la quantité de gaz naturel que ce**
8 **titulaire prévoit livrer annuellement; »**

9

10 Le plan d'approvisionnement gazier 2018-2021 (B-0195) dont GM demande
11 l'approbation dans le cadre du présent dossier constitue le 1^{er} qui est soumis
12 depuis l'entrée en vigueur de ces nouvelles dispositions législatives. Ainsi, au
13 paragraphe 16 de sa 6^e demande amendée (B-0267), GM soumet que :

14

15 « 16. Gaz Métro demande à la Régie d'approuver ce plan d'approvisionnement
16 2018-2021, qui couvre une période de quatre années tel que requis par la Régie
17 dans sa décision D-2014-003; »

18

19 Pour exister légalement, la nouvelle marge excédentaire de transport dont il est
20 question ci-dessus devrait selon nous faire l'objet d'une demande d'approbation
21 par GM et d'une autorisation de la Régie en vertu des dispositions législatives ci-
22 dessus. De par leur nature, ces nouvelles dispositions sont nécessairement
23 d'application prospective et il ne devrait pas être question de leur donner un effet
24 rétroactif à l'égard d'excédents de capacité de transport qui existaient avant leur
25 entrée en vigueur.

26

27 De plus, il nous semble évident que pour obtenir l'autorisation requise en vertu
28 de l'article 72 pour les années futures, GM devra présenter une preuve
29 quantitative et qualitative des excédents requis « pour favoriser le
30 développement des activités industrielles » et ce jusqu'à concurrence de la limite
31 de 10% qui constitue un plafond. On est donc loin d'un automatisme.

32

1 Or, si on consulte l'extrait suivant de la pièce B-0195 sur le plan d'apro 2018-
2 2021, on apprend ce qui suit (à la page 69):

19 Le projet de Loi concernant la mise en œuvre de la *Politique énergétique 2030* du
20 Gouvernement du Québec, adopté le 9 décembre 2016, prévoit qu'une marge excédentaire
21 de capacité de transport serait autorisée, pouvant représenter jusqu'à 10 % des livraisons
22 annuelles de Gaz Métro. En fonction des livraisons totales projetées pour l'année 2017-2018
23 de 5 712 10⁶m³¹⁰, la marge excédentaire de 10 % représenterait alors 1 565 10⁶m³/jour
24 (=5 712/365 x 10 %), soit une quantité inférieure aux capacités excédentaires observées sur
25 l'horizon du plan d'approvisionnement. Ainsi, Gaz Métro ne planifie pas, pour l'instant, l'ajout
26 de capacité de transport pour répondre à la marge excédentaire autorisée.¹⁹

3
4 Lors de son contre-interrogatoire à l'audience du 6 juillet, Me Vincent Regnault a
5 clairement confirmé comme suit la non-acquisition de cette nouvelle capacité
6 excédentaire pour l'année témoin 2017-2018 (Vol 1 pages 203-205):

7 « Monsieur le Président, en fait maître Sarault ne se trompe pas. On n'entend
8 pas faire acquérir quelque capacité de transport que ce soit pour constituer cette
9 marge de dix pour cent (10 %) qui nous... qui nous est autorisée suite à
10 l'amendement qui a été adopté par le gouvernement. Cette marge-là, elle est... à
11 cause des excédents qui se sont dégagés avec les modifications au niveau de la
12 prévision de la demande et de la demande qui s'est concrétisée, nous disposons
13 déjà de cette marge-là, donc il n'y a pas de nécessité de contracter des
14 capacités additionnelles. Donc maître Sarault a vu juste.

15

16 Q. [131] Mais... mais ça, c'est une... c'est une marge excédentaire qui existe
17 parce que la demande en transport est moins élevée que prévue, ce qui cause
18 un excédent, n'est-ce pas? Ce n'est pas quelque chose qui a été contracté par
19 Gaz Métro en vertu de la nouvelle loi?

20 12 R. C'est exact. »

21
22 Essentiellement dans le même sens, la précision apportée le même jour par
23 madame Isabelle Lemay (Vol 1, pages 250-251) :

24 « Mme ISABELLE LEMAY :

25 R. Bien, peut-être que je permettrais d'ajouter, ces capacités-là, elles étaient
26 contractées bien avant. Ce n'est pas le dix pour cent (10 %) qui les a amenées,
27 là, on... C'est au fil du temps que ces capacités-là ont été bâties et on constate

1 *une baisse de la demande de la clientèle qui dégage l'excédent de capacités*
2 *qu'on constate cette année. »*

3
4 Il ressort clairement de ces témoignages que, sur l'horizon du plan d'appro 2018-
5 2021 et, plus particulièrement, pour l'année témoin 2017-2018, GM Métro n'a
6 aucunement besoin de la capacité excédentaire prévue à la nouvelle loi pour
7 « *favoriser le développement des activités industrielles* » dans sa franchise. Bien
8 au contraire l'extrait suivant de la pièce B-0195 confirme l'intention de GM de ne
9 pas conserver et de vendre les excédents de capacité (à la page 70) :

7 Pour l'année 2017-2018, les excédents de capacité seront vendus sur le marché secondaire.
8 Pour les années subséquentes, Gaz Métro attendra les causes tarifaires respectives pour
9 prendre action. Les actions projetées sur l'horizon du plan sont présentées à la section 8.

10
11
12 Lors d'un échange avec Me Turgeon lors de l'audience du 6 juillet, Me Regnault
13 a de plus confirmé comme suit que les excédents actuels ne sont aucunement
14 requis pour des projets de développement industriel (vol 1 pages 252-253) :

15
16 « *Pour répondre à votre préoccupation au niveau de la revente, de la capacité de*
17 *transport excédentaire puis de la possibilité ou l'aptitude, pour Gaz Métro, de*
18 *répondre aux besoins d'un projet industriel, l'expérience qu'on a, c'est que ce*
19 *genre de projet-là, industriel, ne surgit pas au coin de la rue et ne se matérialise*
20 *pas quelques mois. Ce qui fait en sorte que Gaz Métro à est à l'aise pour l'hiver,*
21 *pour l'année deux mille dix-huit (2018), de revendre les capacités de transport*
22 *excédentaires qu'elle dispose, incluant celles qu'on pourrait peindre... on*
23 *pourrait vouloir peindre comme étant de la marge excédentaire.*

24 *Ceci dit, pour l'année subséquente, pour l'année, par exemple, deux mille dix-*
25 *neuf (2019), bien il y aura aussi un autre exercice qui sera fait et c'est vraiment*
26 *quelque chose qui est évolutif. Dans le sens où aujourd'hui, je ne peux pas vous*
27 *dire exactement ce que je vais faire en deux mille dix-neuf (2019) parce qu'il y a*
28 *tellement de choses qui peuvent surgir d'ici là et changer ce que je viens vous*
29 *dire aujourd'hui. Mais ce que je peux vous dire aujourd'hui, avec suffisamment*
30 *d'assurance, c'est que pour l'hiver, ou l'année deux mille dix-huit (2018), cette*
31 *réserve-là de dix pour cent (10 %), je n'en aurai pas besoin selon toutes*

1 *probabilités puis je vais donc la remettre sur le marché pour diminuer les coûts...*
2 *générer des revenus puis diminuer les coûts, récupérer de la clientèle. »*

3
4 Dans ce contexte, L'ACIG soumet que l'application de l'article 49 (alinéa 12)
5 concernant la fonctionnalisation au service de transport des coûts de la marge
6 excédentaire, est conséquemment sans objet pour 2018.

7
8 La proposition de GM de fonctionnaliser au service d'équilibrage la totalité des
9 excédents de capacité de transport projetés pour 2017-2018 est clairement
10 énoncée dans la preuve écrite et verbale du Distributeur. Sur ce point, l'ACIG
11 réfère à la pièce B-0201 constituant la réponse de GM à la Q 20.1 (page 39) de
12 la DDR no 1 de la Régie, tel que complétée par les réponses des témoins de GM
13 à l'audience du 7 juillet (Vol 2, page 27).

14
15 Pour les motifs à la source du choix de l'équilibrage pour cette fonctionnalisation,
16 nous vous référons à l'extrait suivant du témoignage de monsieur Sylvain
17 Tremblay à l'audience du 7 juillet (Vol 2, pages 27-28). :

18
19 *Q. [7] Pourriez-vous nous rappeler, pour les fins de notre bonne compréhension,*
20 *les motifs pour lesquels c'est fonctionnalisé à l'équilibrage plutôt qu'au transport?*
21 *Alors, je vois que monsieur Tremblay s'active.*

22 *M. SYLVAIN TREMBLAY :*

23 *R. Oui. Bien, en fait, je vous référerais à nos réponses qu'on a faites pour la*
24 *série de demandes de renseignements numéro 9 de la Régie. Donc, on peut*
25 *parler de la réponse 2.2, dans laquelle on fait un petit peu un historique de*
26 *comment les coûts sont fonctionnalisés et, en fonction de notre réponse, bien, on*
27 *croit que les coûts excédentaires liés au fait qu'il y a plus d'outils que le besoin*
28 *d'approvisionnement, doivent aller à l'équilibrage.*

29 *Mme ISABELLE LEMAY :*

30 *R. Alors, je préciserais que c'est la pièce B-0251, Gaz Métro-18, Document 12. »*

31
32 Comme on le sait, une étude en profondeur de la fonctionnalisation de
33 l'ensemble des coûts de GM est à l'agenda de la phase 2 du dossier R-3867-
34 2013. Il s'agit là toutefois d'une proposition globale d'une grande envergure et

1 complexité qui nécessitera une preuve élaborée de la part de GM et de tous les
2 intervenants. L'ACIG croit en conséquence que cet enjeu ne se prête pas à une
3 application intérimaire ou partielle et qu'il est préférable de maintenir les
4 méthodes de fonctionnalisation présentement en vigueur dans l'attente de la
5 solution globale qui émergera de cet autre dossier.

6

7 En conséquence, et pour les motifs indiqués à la page 12 de la présentation
8 PPT, pièce C-ACIG-0044, de madame Falardeau, l'ACIG soumet qu'il n'est pas
9 avisé d'anticiper l'issue des propositions de Gaz Metro dans le
10 dossier R-3867-2013 et d'imputer, d'ores et déjà, dans un compte de frais
11 reportés, les montants qui s'y rapporteront. L'ACIG s'oppose donc à la
12 recommandation de la FCEI à ce chapitre.

13

14 **Le tout respectueusement soumis.**

