

CANADA  
PROVINCE DE QUÉBEC  
DISTRICT DE MONTRÉAL  
N<sup>o</sup> : R-3987-2016 Phase 2

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

---

FÉDÉRATION CANADIENNE DE  
L'ENTREPRISE INDÉPENDANTE

Intervenante

et

SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ  
MÉTRO

Demandeur

---

---

**PLAN D'ARGUMENTATION DE L'INTERVENANTE FÉDÉRATION CANADIENNE  
DE L'ENTREPRISE INDÉPENDANTE**

**DOSSIER R-3987-2016 Phase 2**

---

**I. INTRODUCTION**

1. Dans le cadre de la Phase 2 du dossier R-3987-2016 concernant la demande d'approbation du plan d'approvisionnement et de modification des Conditions de service et Tarif de Gaz Métro à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2017, l'intervenante, la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (« FCEI »), s'est principalement concentrée sur 3 sujets, soit :
  - a) Les pratiques de Gaz Métro en matière de dépôts de garantie;
  - b) Les garanties financières en transport; et
  - c) La fonctionnalisation des coûts échoués liés aux excédents de capacité pour répondre aux besoins de la pointe hivernale.

**II. LES PRATIQUES DE GAZ MÉTRO EN MATIÈRE DE DÉPÔTS DE GARANTIE**

2. Les dépôts de garantie représentent un irritant important pour les clients et en particulier pour ceux que représente la FCEI.

3. Il est important pour la FCEI et les clients qu'elle représente de pouvoir suivre l'évolution de la pratique d'affaires de Gaz Métro quant aux demandes de dépôts afin de pouvoir représenter adéquatement ses membres. Présentement, très peu d'information est disponible dans les dossiers tarifaires et les rapports annuels de Gaz Métro à cet égard.
4. Lors du témoignage du panel 1 de Gaz Métro, la préoccupation de la FCEI a été directement abordée par Madame Trudeau :

« En terminant, quelques mots sur la politique de dépôt et sur le processus de consultation réglementaire. Dans le cadre de sa demande d'intervention en lieu avec le présent dossier, la FCEI a annoncé à Gaz Métro son souhait d'obtenir plus d'informations quant à nos modalités d'application et nos pratiques d'affaires relatives à notre politique de dépôt, de même qu'aux mauvaises créances. Force est de constater que nous n'avons pas été en mesure d'éclairer la FCEI dans les délais disponibles. Gaz Métro est sensible aux enjeux auxquels font face les membres de la FCEI et l'ensemble de notre clientèle et compte bien déployer tous les efforts possibles dans les prochains mois afin d'analyser et, si possible, conjuguer la protection de la clientèle des risques financiers liés aux mauvaises créances et l'élaboration de mesures de mitigation des irritants, qui pourrait être associée à notre politique de dépôt.

Bien qu'on estime que notre politique de dépôt soit efficace, je crois que les statistiques le démontrent, nous nous penchons déjà sur les éléments soulevés dans le mémoire de la FCEI. Nous entendons donc aborder ce sujet d'ailleurs lors de la rencontre de septembre, notre prochaine rencontre de consultation réglementaire. On voit donc une belle opportunité de discuter de cet enjeu avec la FCEI et les autres intervenants et le cas échéant, d'apporter des ajustements à nos Conditions de service dans une cause tarifaire subséquente. »<sup>1</sup> [Nous soulignons]

5. À ce titre, Gaz Métro a d'ailleurs confirmé qu'elle avait l'intention de déposer lors de la consultation réglementaire - du moins partiellement - les informations demandées par la FCEI dans la section 3 de son Mémoire sur les dépôts de garantie :

« Q. [8] D'ailleurs, vous me précédez là, à l'égard du contenu qui sera abordé lors de la consultation au mois de septembre, entendez-vous, notamment, déposer de l'information qui était demandée dans les demandes de renseignement de la FCEI là, à la question 6.2 des demandes de renseignements?

M. DAVE RHÉAUME : R. Oui, partiellement. En fait, c'est pour ça qu'on trouve que c'est important de référer à cette tribune-là, parce que dans les échéanciers qui étaient prévus pour répondre aux demandes de renseignements, la somme de travail qui était requise pour répondre à l'ensemble des demandes de renseignements, qui est de l'information pertinente, on n'était pas capable d'y arriver. Par contre, là, avec de la planification, en amont d'une rencontre qui se produira dans environ deux mois, ça nous permet de faire certaines analyses, de préparer de l'information, d'être capable de donner de l'information qui avait été requise. Est-ce que c'est tout l'ensemble de l'information? Pour l'instant, probablement pas. Par contre, significativement là, la majorité de l'information qui était demandée, c'est sur quoi on travaille à rendre disponible pour ces rencontres-là. »<sup>2</sup> [Nous soulignons]

---

<sup>1</sup> R-3987-2016 Phase 2, notes sténographiques de l'audience du 6 juillet 2017, pp. 22-23.

<sup>2</sup> R-3987-2016 Phase 2, notes sténographiques de l'audience du 6 juillet 2017, à la page 30.

6. Étant donné l'ouverture que démontre Gaz Métro à l'égard de la demande formulée par la FCEI, celle-ci entend participer activement à la consultation réglementaire prévue au mois de septembre prochain et verra à faire les représentations nécessaires dans le cadre de la prochaine cause tarifaire de Gaz Métro, le cas échéant.

### **III. LES GARANTIES FINANCIÈRES EN TRANSPORT**

7. Gaz Métro propose la mise en place d'une garantie financière pour les projets de grande envergure. Selon cette approche, Gaz Métro se substituerait au client pour demander de la nouvelle capacité de transport auprès de TCPL. En contrepartie, elle demanderait une garantie financière au client de manière à se protéger contre les coûts encourus dans l'éventualité où le projet ne serait pas mené à son terme.
8. Selon Gaz Métro, la garantie financière permettrait de tenir indemne la clientèle de Gaz Métro en cas d'abandon du projet.
9. La FCEI a abordé cet enjeu dans son Mémoire en soulignant être en accord avec le principe visant à protéger la clientèle existante des coûts échoués de transport découlant des abandons de projet. En ce sens, elle est favorable à l'esprit de la proposition de Gaz Métro.
10. Toutefois, la FCEI a soulevé la préoccupation à l'effet que Gaz Métro ne devrait pas être autorisée à contracter de la capacité additionnelle de manière définitive lorsque les capacités sont déjà existantes.
11. Lors de l'audience, Gaz Métro a abordé directement la préoccupation de la FCEI :

« Donc, s'il y a de la place, évidemment, sur le réseau de TransCanada pour signer des nouveaux contrats, bien, à ce moment-là, on pourrait conclure ces contrats-là. Ce contrat-là serait d'une durée d'un an. Parce que quand il y a des capacités existantes puis qu'on signe un nouveau contrat, c'est un contrat d'un an. Puis on signerait le contrat pour un an à partir du moment où le projet industriel commence. Puis advenant un abandon du projet, bien, ce qu'on ferait c'est qu'on ne renouvellerait tout simplement pas ce contrat-là, d'un an, pour évidemment ne pas se retrouver avec des capacités excédentaires. Ou, s'il n'y a pas de capacités disponibles, bien, à ce moment-là, on demanderait à TransCanada de bâtir des nouvelles infrastructures. »<sup>3</sup> [Nous soulignons]

12. Sur la base du témoignage de Gaz Métro, la FCEI s'estime rassurée et est satisfaite de la proposition de Gaz Métro, tel que formulé.

### **IV. LA FONCTIONNALISATION DES COÛTS ÉCHOUÉS LIÉS AUX EXCÉDENTS DE CAPACITÉ POUR RÉPONDRE AUX BESOINS DE LA POINTE HIVERNALE.**

13. Le dossier tarifaire 2018 de Gaz Métro présente des ventes de transport *a priori* de  $2\,296\,10^3\text{m}^3/\text{jour}$ . Aux fins de la fixation des tarifs, Gaz Métro fonctionnalise le coût et les revenus de revente de ce transport au service d'équilibrage. Selon la FCEI, cette

---

<sup>3</sup> R-3987-2016 Phase 2, notes sténographiques de l'audience du 7 juillet 2017, p. 29.

fonctionnalisation ne respecte pas les principes de causalité qui constitue le fondement de l'exercice d'allocation des coûts.

14. Sur la question de la causalité, le Mémoire de la FCEI réfère à trois décisions récentes dans lesquelles la Régie a refusé de fonctionnaliser les coûts échoués du transport excédentaire à l'équilibrage, pour plutôt les fonctionnaliser en transport (D-2013-182, D-2014-064) et ce malgré que cela respectait la méthode de fonctionnalisation en vigueur à ce moment (D-2014-065).
15. Gaz Métro elle-même reconnaît cette absence de causalité dans la mesure où elle propose, dans le cadre de la Phase 2 du dossier R-3867-2013, de fonctionnaliser au service de transport - et non au service de l'équilibrage - le coût et les revenus de revente des capacités de transport excédentaires.
16. Considérant la révision de la fonctionnalisation et de la tarification des services de transport et équilibrage prévue en phase 2 du dossier R-3867-2013, la FCEI a donc recommandé 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 dans la Phase 2 du dossier R-3867-2013.
17. Gaz Métro conteste cette recommandation, notamment de la manière suivante :  
  
« Gaz Métro croit que cette nouvelle fonctionnalisation des coûts, qui inclut une nouvelle définition des coûts échoués, est une amélioration notable comparativement à la fonctionnalisation actuelle. Par contre, la proposition de Gaz Métro constitue un tout, chaque élément ayant un impact sur les autres éléments de la proposition. Ainsi, seule l'application globale de la fonctionnalisation proposée pourra améliorer le tarif de tous les types de clients. Gaz Métro ne recommande donc pas l'application partielle de ses propositions.  
  
En ce qui a trait au report de coûts dans le temps proposé par la FCEI, Gaz Métro ne croit pas que cette option soit opportune. L'accumulation de coûts jusqu'à la décision sur la phase 2 du dossier R-3867-2013 pourrait être considérable. Ainsi, des coûts pour l'année courante et les années subséquentes devront être payés par une génération de clients future qui devra absorber un choc de prix. Également, si des coûts doivent être reportés sur la base d'une proposition qui n'a pas encore été entendue, il serait peut-être avisé de calculer le résultat net de la proposition et de reporter l'écart total plutôt que de reporter des coûts liés seulement à une portion de la proposition de Gaz Métro. »<sup>4</sup>
18. La FCEI soutient que l'argument selon lequel la proposition constitue un tout et que chacun des éléments affecte les autres n'est supporté par aucune preuve au dossier.
19. D'ailleurs, la FCEI a offert à Gaz Métro l'occasion d'étayer son affirmation à ce sujet, ce qu'elle n'a pas été en mesure de faire. En particulier, Gaz Métro n'a pas été en mesure d'indiquer à la FCEI l'impact de sa proposition de la création d'un compte de frais reportés sur les autres propositions formulées par Gaz Métro dans la Phase 2 du dossier R-3867-2013. Nous vous référons à ce titre à la discussion que nous avons eue avec

---

<sup>4</sup> R-3987-2016 Phase 2, pièce B-0243, Gaz Métro-18, document 11, pp. 17-18.

Monsieur Sylvain Tremblay de Gaz Métro à ce sujet lors de la présentation du panel 8 de Gaz Métro.<sup>5</sup>

20. Nous vous soumettons que dans les circonstances, cet argument n'a aucune valeur probante.
21. Par ailleurs, dans la mesure où la Régie décidait d'accorder une valeur à cet argument de Gaz Métro, nous vous soumettons qu'il ne devrait avoir aucun impact sur l'analyse de la proposition que formule la FCEI dans son Mémoire.
22. En effet, il est important de rappeler que la FCEI ne demande pas de modifier une composante de la fonctionnalisation. Elle ne fait que demander de placer temporairement des sommes qui, de l'avis de tous, sont fonctionnalisées d'une manière que ne respecte pas le principe de causalité, dans un compte qui pourra être fonctionnalisé de manière appropriée dans le futur. Il n'y a donc aucune proposition de modification à la pièce dans la recommandation de la FCEI.
23. Lorsque les montants intégrés au compte de frais reportés seront intégrés aux tarifs, ils le seront de manière concomitante avec tous les autres changements qui auront été approuvés par la Régie dans le cadre de la Phase 2 du dossier R-3867-2013.
24. Quant à l'argument à l'effet que le compte de frais reportés pourrait mener à l'accumulation de sommes considérables, nous vous soumettons que cela ne fait que renforcer l'importance de la proposition de la FCEI, puisque ne pas appliquer cette proposition impliquerait de fonctionnaliser des sommes considérables de manière injustes.
25. La FCEI ne croit pas - avec égard - que la notion d'équité intergénérationnelle devrait avoir préséance sur le respect de la causalité des coûts, d'autant plus que les tarifs de transport et d'équilibrage sont de toute manière sujets à des déplacements de coûts importants dans le temps. De fait, l'ampleur des manques à gagner et trop-perçus en transport et équilibrage est sensiblement plus importante que l'estimation des sommes que la FCEI propose de placer dans le compte de frais reportés.
26. Finalement, nous référons la Régie à la décision récente D-2017-073 rendue dans le dossier R-3992-2016 dans le cadre de laquelle la question de la fonctionnalisation des coûts échoués en transport a été directement abordée. Dans le cadre de ce dossier, la FCEI recommandait également de placer un montant de 3,51 M\$ dans un compte de frais reportés, en attendant qu'une décision soit rendue sur cet enjeu.
27. Dans sa décision, la Régie rejette la recommandation de la FCEI en précisant que 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. La Régie indique que considérant les réponses de Gaz Métro aux DDR, elle juge que la méthode de fonctionnalisation appliquée par le Distributeur respecte l'esprit des décisions rendues.

---

<sup>5</sup> R-3987-2016 Phase 2, notes sténographiques de l'audience du 7 juillet 2017, pp. 52 à 67.

28. Toutefois, elle précise que le dossier tarifaire est le forum approprié pour examiner la recommandation de la FCEI quant à l'utilisation d'un compte de frais reportés visant à comptabiliser un montant en attente d'une décision de sa part :

« [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. » [Nous soulignons]

29. En somme :

- Aussi bien la Régie, à plusieurs reprises (D-2013-182, D-2014-064 et D-2014-065), que Gaz Métro, ont conclu à l'absence de causalité entre les coûts échoués du transport excédentaire et le profil de consommation;
- Gaz Métro a été incapable de justifier la nécessité d'adopter une approche globale et intégrée quant à l'analyse de sa proposition sur la fonctionnalisation des coûts, notamment ceux associés aux coûts échoués en transport;
- Contrairement à ce que l'on sous-entend, la proposition de la FCEI ne vise pas à faire une modification à la pièce à la méthode de fonctionnalisation;
- La Régie a reconnu que le présent dossier tarifaire était le bon forum pour examiner l'utilisation d'un compte de frais reportés en attente d'une décision de sa part dans la Phase 2 du dossier R-3867-2013.

30. Pour l'ensemble de ces raisons, la FCEI maintient sa recommandation, à savoir 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 dans la phase 2 du dossier R-3867-2013.

31. En mode prévisionnel pour les fins de la fixation des tarifs, la FCEI recommande d'inscrire à ce compte un montant net de 4,3 M\$ tel qu'estimé et de retirer les coûts correspondants du service d'équilibrage.

## **CONCLUSION**

32. Ceci conclut l'exposé des éléments sur lesquels la FCEI souhaitait attirer l'attention de la Régie.

**Montréal, 11 juillet 2017**

(s) Fasken Martineau DuMoulin

---

**FASKEN MARTINEAU DuMOULIN LLP**  
Procureur de l'intervenante, la Fédération  
canadienne de l'entreprise indépendante