

**RÉPONSE DE SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ MÉTRO (GAZ MÉTRO)  
À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS NO 1 DE LA  
FÉDÉRATION CANADIENNE DE L'ENTREPRISE INDÉPENDANTE  
RELATIVE À LA DEMANDE D'EXAMEN DU RAPPORT ANNUEL  
POUR L'EXERCICE FINANCIER TERMINÉ LE 30 SEPTEMBRE 2016**

---

**Plan de développement**

**Question 1**

**Références :**

- (i) D-2014-064, paragraphes 162 à 168
- (ii) R-3867-2013, B-0136, Gaz Métro-5, document 3, p. 33
- (iii) Gaz Métro-12, Document 2, B-0060, p. 4
- (iv) Gaz Métro-9, Document 2, B-0042, p. 1, lignes 31 et 37
- (v) Gaz Métro-9, Document 2, B-0042, p. 2, ligne 19, colonne 4
- (vi) Gaz Métro-8, Document 1, B-0038, p. 1
- (vii) R-3987-2016, Gaz Métro-12 Document 14, B-0114, ligne 7

**Préambule :**

(i)

« [165] De plus, une demande de base plus faible que celle prévue aurait comme effet, aux termes de la modification proposée, de fonctionnaliser des outils d'approvisionnement à l'équilibrage plutôt qu'au transport. Pourtant, ces outils dont on change la fonctionnalisation n'auraient pas pour autant été utilisés pour assurer effectivement l'équilibrage.

[166] La Régie est d'avis que les outils d'approvisionnement sont contractés pour satisfaire la demande prévue, tout en dotant le Distributeur d'une marge pour être en mesure de faire face à des événements de plus faible probabilité. En conséquence, elle juge que ce sont les données prévisionnelles qui doivent être maintenues, même si les données réelles sont différentes.

[167] Ainsi, comme le souligne la FCEI, aux termes de l'ajustement proposé lorsque la demande est plus faible pour les clients à débit stable, ce sont plutôt les clients du service d'équilibrage qui se verraient imputer le coût des outils de transport inutilisés.

**[168] Pour ces motifs, la Régie rejette la proposition de Gaz Métro. »**

(Notre souligné)

(ii)

« Gaz Métro propose donc de traiter les coûts échoués de deux façons :

- Les coûts des outils excédentaires, en ayant constaté en partie ou en totalité l'effet de l'hiver, doivent être alloués en fonction du profil de consommation de la clientèle.

- Les coûts des outils excédentaires au besoin pour répondre à la demande d'hiver, soit le coût des ventes prévues d'outils couvrant l'ensemble de la période d'hiver, doivent être alloués à l'ensemble de la clientèle en fonction du volume consommé. » (Notre souligné)

(iii)

« Par la suite, deux événements sont survenus venant modifier les besoins d'approvisionnement pour l'hiver :

1. l'avis d'un client du secteur de la métallurgie de la baisse de sa demande au mois de novembre, réitéré par la suite avant le début de chacun des mois d'hiver, amenant une baisse des besoins de 623 10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>/jour (23 600 GJ/jour);

2. une demande additionnelle de migration du service interruptible au service continu entraînant une hausse des besoins de 26 10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>/jour (1 000 GJ/jour).

Ainsi, Gaz Métro a procédé à des ventes de transport FLTH a priori de 623 10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>/jour (23 600 GJ/jour) du 12 au 30 novembre et de 596 10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>/jour (22 600 GJ/jour) séparément pour chacun des mois de décembre à mars. » (Notre souligné)

La FCEI comprend de la référence (iv) que :

- Gaz Métro a procédé à des ventes de transport FTLH inutilisé ayant généré des revenus de 1,390 M\$. Le coût de ce transport auprès de TCPL étant de 3,313 M\$, ces transactions ont donné lieu à des coûts échoués de 1,923 M\$.
- Gaz Métro a procédé à une vente de transport FTLH a priori ayant généré des revenus de 3,493 M\$. Le coût de ce transport auprès de TCPL étant de 7,003 M\$, la transaction a donné lieu à des coûts échoués de 3,510 M\$.
- Les OMA de transport ont généré des revenus de 948 M\$.
- La perte de 4,465 M\$ sur les ventes de transport excédentaire transférée à l'équilibrage (qui se retrouve également à la référence (v)) correspond à la somme des coûts échoués de laquelle sont déduits les revenus d'OMA.
- Aucune vente de transport FTLH a priori n'avait été anticipée au dossier tarifaire.

La référence (vi) permet de constater que le transfert de la perte sur les ventes de transport a un effet direct sur le manque à gagner de 28,8 M\$ en équilibre.

**Questions :**

- 1.1 Veuillez confirmer que la vente de transport FTLH *a priori* a conduit à des coûts échoués de 3,510 M\$ tel que calculé en préambule.

**Réponse :**

Gaz Métro le confirme. Veuillez vous référer à la note 2 du tableau ci-dessous.

Coût annuel du transport, de l'équilibrage et de la distribution pour la période de 12 mois close le 30 septembre 2016				
No de <u>ligne</u>	<u>Description</u>	Résultats réels		
		Coûts (000 \$)	Coûts échoués (000 \$)	
1	<u>Optimisation du transport (B-0042, colonne 4, lignes 31 à 37)</u>			
2	- Revenus de la vente du FTLH non utilisé	(1 390) \$	} 1.3 + 1.2 = 1 923 \$	(1)
3	- Coût de la vente du FTLH non utilisé	3 313 \$		
4	- Revenus de la vente de FTLH <i>a priori</i>	(3 493) \$	} 1.5 + 1.4 = 3 510 \$	(2)
5	- Coût de la vente de FTLH <i>a priori</i>	7 003 \$		
6	- Transfert de la perte sur les ventes de transport excédentaire (3) = (1) + (2) - (4)	<u>(4 465) \$</u>		(3)
7		<u>968 \$</u>		(4)

**Notes:**

(1) Représente les coûts échoués du FTLH non utilisé  
(2) Représente les coûts échoués du FTLH *a priori*  
(3) Représente les coûts échoués transférés à l'équilibrage  
(4) Représente les revenus d'OMA réels de 2016 (B-0041, p. 2, l. 23, col. 5)

- 1.2 Veuillez confirmer que cette somme est incluse dans la perte de 4,465 M\$ sur les ventes de transport excédentaire transférés à l'équilibrage.

**Réponse :**

Gaz Métro confirme que le montant de la perte résultant des ventes de transport FTLH *a priori* de 3,510 M\$ est considéré dans le transfert de la perte sur les ventes de transport excédentaire de 4,465 M\$, tel que présenté à la ligne 6 du tableau de la réponse 1.1.

- 1.3 Veuillez confirmer que le transfert à l'équilibrage des coûts échoués de 3,510 M\$ liés à la vente de transport FTLH *a priori* est reflété dans le manque à gagner en équilibrage de 28,8 M\$.

**Réponse :**

Gaz Métro confirme que le montant de 4,465 M\$ représentant les coûts échoués nets des revenus d'OMA de transport est reflété dans le manque à gagner en équilibrage de 28,8 M\$.

- 1.4 Veuillez confirmer que le manque à gagner en équilibrage de 28,8 M\$ est inclus dans le revenu requis d'équilibrage de 2018 à travers le montant de 39,085 M\$ présenté à la référence (vii).

**Réponse :**

Gaz Métro le confirme.

- 1.5 Veuillez confirmer que les capacités de transport vendues *a priori* correspondent à des outils « excédentaires au besoin pour répondre à la demande d'hiver » au sens de la référence (ii).

**Réponse :**

Gaz Métro le confirme.

- 1.6 Veuillez confirmer qu'en vertu de la proposition formulée par Gaz Métro dans le cadre du dossier R-3867-2013 Phase 2, les coûts échoués liés à la vente de transport *a priori* ne seraient pas facturés en fonction du profil de consommation.

**Réponse :**

Gaz Métro le confirme.

- 1.7 Selon Gaz Métro, la récupération des coûts échoués de 3,510M\$ par le tarif d'équilibrage de 2018 est-elle cohérente avec la logique ayant mené la Régie à rejeter sa proposition dans la décision D-2014-064? Veuillez expliquer.

**Réponse :**

La Régie a demandé plusieurs suivis dans les dernières années concernant le traitement des coûts de transport et d'équilibrage (voir R-3867-2013, B-0133, Gaz Métro-5, Document 1,

p.8 et 9). Gaz Métro a répondu à cet ensemble de demandes par le dépôt de preuves portant entre autres sur la révision de la fonctionnalisation des coûts et la tarification du transport et de l'équilibrage (R-3867-2013, phase 2). Dans l'attente d'une décision sur la phase 2 du dossier R-3867-2013, Gaz Métro croit que la fonctionnalisation actuelle doit s'appliquer.

La récupération des coûts échoués de 3,51 M\$ par le tarif d'équilibrage est cohérente avec la méthode de fonctionnalisation approuvée pour l'année 2015-2016.

1.8 Veuillez indiquer le tarif de distribution du client du secteur de la métallurgie.

**Réponse :**

Le client du secteur de la métallurgie est facturé en distribution, au sous-tarif 4.10.

1.9 Veuillez indiquer si un montant d'OMA a été payé par le client du secteur de la métallurgie. Dans l'affirmative, veuillez indiquer ce montant.

**Réponse :**

Aucun montant d'OMA n'a été payé par le client du secteur de la métallurgie au cours de l'exercice 2016.

1.10 Veuillez indiquer si un montant d'OMA peut être associé spécifiquement à la baisse des besoins de  $623 \text{ } 10^3 \text{ m}^3$  du client du secteur de la métallurgie. Si oui, quel serait ce montant?

**Réponse :**

Non. En fait il s'agit de deux concepts distincts :

- La baisse des besoins de  $623 \text{ } 10^3 \text{ m}^3/\text{jour}$  consiste en des excédents de capacité d'approvisionnement à la demande continue en journée de pointe.
- L'OMA est une obligation minimale annuelle convenue par contrat. Une baisse des besoins de pointe peut être présente sans nécessairement entraîner une baisse de la demande annuelle en deçà de l'OMA. Inversement, une baisse de la demande annuelle peut être présente sans avoir entraîné une baisse de la demande continue en journée de pointe.

1.11 Selon Gaz Métro, le fait d'attendre de mois en mois la confirmation du client avant de procéder à la vente de transport est-il assimilable à un service d'équilibrage? Veuillez expliquer.

**Réponse :**

Comme il est expliqué dans le dossier R-3867-2013, phase 2, le service de transport correspond à la demande annuelle moyenne alors que l'équilibrage correspond à la différence entre le total des outils achetés et les outils requis pour répondre à la demande annuelle moyenne. Donc, le coût d'un excédent d'outils par rapport à la demande moyenne est toujours de l'équilibrage.

Le fait de vendre des capacités excédentaires de mois en mois ou pour une période continue de plusieurs mois ne change pas la nature de l'action et demeure donc un service d'équilibrage.

Les coûts reliés à la vente de transport *a priori* sont donc des coûts d'équilibrage. Par contre, en aucun cas l'équilibrage ne peut être attribué directement à un client, car l'ensemble des outils d'approvisionnement permet de répondre à la demande totale et de l'équilibrer au cours de l'année.

- 1.12 Gaz Métro a-t-elle demandé des soumissions pour la vente des 623 10<sup>3</sup>m<sup>3</sup> de transport sur la totalité de la période d'hiver? Si oui, aurait-elle obtenu un meilleur prix pour la vente de transport si elle avait vendu dès novembre le transport pour l'ensemble de l'hiver?

**Réponse :**

Non, Gaz Métro n'a pas demandé de soumissions pour la vente des 623 10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>/jour de transport sur la totalité de la période d'hiver.

Comme mentionné à la pièce B-0060, Gaz Métro-12, Document 2, le client avisait mensuellement Gaz Métro de sa projection de consommation pour le mois à venir. Dans ce contexte, Gaz Métro ne pouvait considérer la vente de la capacité de transport sur la totalité de l'hiver puisque advenant une reprise de la consommation par le client, elle aurait alors dû racheter la capacité vendue.

- 1.13 Veuillez commenter la possibilité de placer les coûts échoués sur les ventes de transport *a priori* dans un compte de frais reportés dont les modalités de disposition seraient déterminées suite à la décision portant sur la proposition de Gaz Métro en phase 2 du dossier R-3867-2013.

**Réponse :**

Bien qu'ici un élément soit isolé, la proposition de Gaz Métro dans la phase 2 du dossier R-3867-2013 vise un ensemble de modifications concernant les services de transport et d'équilibrage. Si ces modifications avaient été en place dès la Cause tarifaire 2016, les

tarifs de transport et d'entreposage, de même que les trop-perçus/manques à gagner totaux de chacun des services constatés au Rapport annuel 2016 auraient été différents.

Gaz Métro estime que les méthodes et les règles actuellement en place doivent être maintenues d'ici à ce qu'une décision soit rendue sur l'ensemble du dossier R-3867-2013, phase 2, considérant qu'elles respectent les décisions rendues par la Régie. Il n'y a donc pas lieu de comptabiliser ces coûts dans un compte de frais reportés.

- 1.14 Veuillez commenter la possibilité de placer dans ce même compte de frais reportés les OMA de transport payées (si possible ceux associés directement à la vente *a priori*, sinon la totalité des OMA) par le client du secteur de la métallurgie?

**Réponse :**

Veuillez vous référer à la réponse à la question 1.13.