

Régie de l'énergie

Gaz Métro - Demande d'examen du rapport annuel pour l'exercice financier terminé le 30 septembre 2016

R-3992-2016

Commentaires de l'Association des Consommateurs Industriels de Gaz
(l'ACIG)



Préparé par
Esther Falardeau
Analyste

25 avril 2017

1 **1. MISE EN CONTEXTE**

2 Le 22 décembre 2016, Gaz Métro a déposé son rapport annuel pour l'exercice se
3 terminant le 30 septembre 2016.

4 L'ACIG soumet trois principaux commentaires traitant des transactions financières
5 donnant lieu à bonification et de l'application de la nouvelle stratégie de gestion des
6 inventaires au site de Union Gas ainsi que des modalités de récupération des manques à
7 gagner de transport et d'équilibrage.

8 **2. LES TRANSACTIONS FINANCIÈRES DONNANT LIEU À BONIFICATION**

9 **2.1 Bref historique réglementaire**

10 Il y a environ 10 années, au moment de l'adoption du mécanisme incitatif de 2007, la
11 Régie adoptait, dans sa décision D-2007-47, des modalités relativement au partage des
12 trop-perçus et des manques à gagner réalisés aux services de transport et d'équilibrage.
13 Le texte du mécanisme distinguait deux types de transactions soit, les transactions
14 financières et les transactions opérationnelles. À l'origine, une bonification pouvait être
15 accordée à Gaz Métro pour les deux types de transactions. Les modalités de calcul des
16 trop-perçus/manques à gagner différaient toutefois selon le type de transaction.

17 Depuis 2007 le mode de partage des trop-perçus et manques-à-gagner mis en place à
18 l'époque du mécanisme incitatif a été abandonné et un incitatif à la performance a été
19 appliqué sur les transactions financières seulement. Seules ces transactions financières
20 donnent maintenant droit à une bonification qui correspond à 10 % des revenus réels du
21 montant des transactions constatées au moment du rapport annuel.

22 La distinction entre les deux types de transactions est importante puisque seules les
23 transactions financières donnent droit à une bonification pour le distributeur. En effet, les
24 trop-perçus des transactions opérationnelles sont maintenant entièrement remis aux
25 clients.

26 De l'avis de l'ACIG, la Régie n'a reconnu dans ces décisions, qu'une seule définition de
27 ce que constituent les transactions opérationnelles et financières respectivement. La
28 Régie n'a fait référence, dans ses décisions traitant des deux types de transaction, qu'à
29 la définition produite dans le mécanisme incitatif. L'annexe de la décision D-2007-47 qui

1 reproduisait le texte du mécanisme incitatif adopté en 2007 offrait la définition suivante
2 des deux types de transactions :

3 **Transactions opérationnelles** : « lesquelles visent à vendre des outils de transport et
4 d'équilibrage non requis en cours d'année pour répondre à la demande prévue au plan
5 d'approvisionnement approuvé par la Régie dans le cadre du dossier tarifaire. »¹

6 **Transactions financières** : « sont des transactions sur des outils de transport et
7 d'équilibrage n'ayant pas d'effet net sur la quantité totale des outils de transport et
8 d'équilibrage disponibles sur une base annuelle (par exemple des prêts d'espace
9 d'entreposage ayant pour objectif d'optimiser l'utilisation des outils d'entreposage). »²

10 C'est dans le cadre de la cause tarifaire 2013 que Gaz Métro a proposé de maintenir
11 l'incitatif à la performance sur les transactions financières et de retirer l'incitatif basé sur
12 les transactions opérationnelles. Dans sa décision D-2013-054, la Régie a approuvé les
13 changements proposés et retenu une formule de bonification correspondant à 10 % des
14 revenus réels des transactions financières constatées au rapport annuel. Dans cette
15 décision la Régie précisait que la définition des transactions financières devait être celle
16 approuvée dans le cadre du mécanisme incitatif de 2007.

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

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

27 *Enfin la Régie retient comme incitatif à la performance pour l'année tarifaire 2013, une*
28 *formule de bonification correspondant à 10 % des revenus réels des transactions*
29 *financières constatées au rapport annuel.»³(notre souligné)*

¹ Dossier R-3693-2009, décision D-2007-47, annexe, p. 19, lignes 27 à 29.

² Dossier R-3693-2009, décision D-2007-47, annexe, p. 19, lignes 30 à 33.

³ D-2013-054, page 9.

1 L'incitatif à la performance sur les transactions financières a été reconduit annuellement
2 sans changement ou précision additionnelle depuis 2013.

3 « La Régie approuve la reconduction de l'incitatif à la performance relié aux transactions
4 financières visant l'optimisation des outils d'approvisionnement pour l'exercice 2014-2015. »⁴

5 Aucune précision n'a été apportée à la définition de ce que constitue une transaction
6 financière autre que ce qui avait été adopté au moment de la mise en place de l'incitatif
7 en 2013.

8 **2.2 Transactions financières rapportées pour l'année 2016**

9 Selon la définition adoptée en 2007, confirmée en 2013 et reconduite depuis, les
10 transactions financières sont des transactions sur des outils de transport et d'équilibrage
11 qui n'ont pas d'effet sur la quantité totale des outils disponibles sur une base annuelle.
12 Ces transactions regroupent les prêts d'espace et les cessions et les échanges. Selon la
13 compréhension de l'ACIG, elles ne peuvent contenir des ventes définitives de capacités
14 qui se révèlent excédentaires en cours d'année et qui ont l'effet de réduire la quantité
15 totale d'outils disponibles.

16 Dans le cadre du présent dossier, Gaz Métro rapporte avoir effectué 130 transactions
17 financières dont 56 sont sujettes à bonification. Notamment, parmi les transactions
18 financières donnant droit à une bonification, on retrouve 26 ventes de FTSH-Dawn-EDA
19 et 5 ventes de M12 Dawn-Parkway ayant générés des revenus de 115 635 \$ et 2 231
20 respectivement. Le tableau suivant reproduit les détails relativement aux transactions
21 financières rapportées dans la preuve⁵.

⁴ D-2014-201, page 60.

⁵ B-0060, page 9.

Transactions financières	Réel 2015-2016				
	Nombre de transactions		Revenus Totaux	Revenus Transport	Revenus Équilibrage
	Réalisées	Sujettes à bonification	\$	\$	\$
Cession d'optimisation					
Cession FTLH avec échange	1	1	43 200	43 200	0
Cession FTSH avec échange	8	8	312 691	0	312 691
Cession FTSH sans échange	2	2	29 364	0	29 364
Échange					
Vente FTSH-Dawn-EDA	26	26	115 635	0	115 635
Vente M12 Dawn-Parkway	5	5	2 231	2 231	0
Échange Parkway-Dawn	84	12	2 074	0	2 074
Échange Dawn-EDA	3	2	16 325	0	16 325
Prêt d'espace d'entreposage	1	0	0	0	0
Total	130	56	521 520	45 431	476 089

1

2 L'ACIG questionne l'inclusion de ventes de transport Dawn-EDA et Dawn-Parkway à
3 titre de transactions financières donnant lieu à une bonification. Selon les informations
4 contenues dans la preuve, ces capacités de transport vendues constituaient
5 vraisemblablement des capacités qui ont été jugées non requises en cours d'année.
6 Conséquemment, ces transactions devraient être classées comme des transactions
7 opérationnelles et non comme des transactions financières donnant droit à une
8 bonification.

9 La preuve de Gaz Métro est d'ailleurs à l'effet que les capacités de transport vendues
10 représentaient des capacités en excédent.

11 «Gaz Métro a profité de certaines opportunités de marchés en vendant des excédents de
12 capacités de transport SH entre Dawn et EDA sur une base quotidienne. Ces ventes
13 étaient identifiées lors de la planification de la journée gazière subséquente.»⁶

14 En réponse à l'ACIG, Gaz Métro confirme aussi que la vente de ces capacités a eu
15 l'effet de réduire la quantité totale d'outils disponibles.

16 «Puisqu'il s'agit de ventes de capacité de transport, ces transactions ont eu pour effet de
17 réduire les capacités détenues par Gaz Métro pour les journées données. Toutefois, ces
18 capacités vendues n'étaient pas requises pour répondre à la demande durant ces
19 journées. Gaz Métro n'était pas opérationnellement contrainte de les vendre et a donc

⁶ B-0060, page 10

1 *optimisé sa structure en profitant d'opportunités dans le marché pour générer des*
2 *revenus appliqués en réduction des coûts. »⁷*

3 L'ACIG ne questionne pas le fait que ces ventes aient permis d'optimiser les
4 approvisionnements. Elle questionne toutefois le fait que les ventes de transport FTSH
5 et M12 aient été considérées comme des transactions financières donnant lieu à une
6 bonification.

7 L'ACIG reconnaît que le montant de la bonification, établi à 52 000 \$, est marginal
8 comparativement au revenu net de Gaz Métro. Cependant, le contexte actuel
9 caractérisé par les excédents de capacités de transport important porte à croire que les
10 ventes de transport FTSH et M12 se reproduiront dans l'avenir. Il est important de bien
11 clarifier quelles sont les transactions qui engendrent une bonification additionnelle pour
12 le distributeur et quelles sont celles dont les revenus sont entièrement attribués à la
13 clientèle.

14 En réponse à l'ACIG, Gaz Métro affirme avoir réalisé des ventes de capacité de
15 transport FTSH et M12 qui ont été rapportées comme des transactions financières
16 depuis 2001⁸.

17 *« Depuis au moins 2001, Gaz Métro réalise des ventes de capacité de transport FTSH*
18 *(Dawn-EDA ou Parkway-EDA), M12 (Dawn-Parkway) et C1 (Parkway-Dawn) rapportées*
19 *comme transactions financières donnant lieu à une bonification. »⁹*

20 L'ACIG rappelle que le présent incitatif a été mis en place en 2013 et qu'à cette date les
21 transactions financières visées (conformément à l'article 20 de la décision D-2013-054)
22 étaient celles définies au mécanisme incitatif approuvé en 2007. C'est donc cette
23 définition de ce que constitue une transaction financière qui doit s'appliquer. Selon cette
24 définition, une vente qui agit de façon à réduire les capacités de transport disponibles,
25 ne peut être considérée comme une transaction financière. Les transactions qui visent à
26 vendre des outils de transport et d'équilibrage non requis en cours d'année pour
27 répondre à la demande prévue sont clairement des transactions opérationnelles.

28 De plus, un retour sur les rapports annuels des années antérieures indique que jamais
29 ces transactions ont été rapportées sous le libellé « vente » comme c'est le cas cette
30 année. Les transactions financières ont toujours été définies exclusivement comme des

⁷ B-0127, page 2

⁸ B-0127, page 3.

⁹ B-0127, page 3

1 cessions, des prêts ou des échanges. Les extraits des rapports annuels rapportant les
2 transactions financières pour les années 2012 à 2015 sont reproduits en annexe.

3 Dans sa preuve, Gaz Métro indique clairement que les capacités FTSH et M12 ont été
4 vendues étant donné qu'il a été déterminé en cours d'année qu'elles étaient non
5 requises. Si l'on se rapporte à la définition des deux grands types de transaction, la
6 vente de capacité de transport qui résulte en une baisse de capacités disponibles
7 constitue une transaction opérationnelle et non une transaction financière qui n'a pas
8 d'effet net sur la quantité totale des outils de transport disponible.

9 L'ACIG soumet à la Régie que les transactions de vente de transport FTSH et M12
10 rapportées pour l'année 2016 ne peuvent être considérées comme des transactions
11 financières sujettes à bonification puisqu'elles ont eu un effet à la baisse sur la quantité
12 totale d'outils disponibles et conséquemment ne rencontrent pas le critère établi pour
13 distinguer ces transactions des transactions opérationnelles, conformément à la décision
14 D-2013-054. L'ACIG demande à la Régie de ne pas reconnaître ces 31 transactions
15 comme des transactions donnant lieu à bonification.

16 De plus, malgré que la bonification sur les transactions financières accordée dans le
17 présent dossier demeure marginale, l'ACIG estime que le contexte actuel, marqué par
18 d'importantes capacités excédentaires de transport, donne lieu à un besoin de bien
19 circonscrire ce qui constitue une transaction financière donnant lieu à une bonification et
20 ce qui constitue une transaction opérationnelle n'y donnant pas droit.

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

24

25 **3. STRATÉGIE DE GESTION DES INVENTAIRES AU SITE DE UNION GAS**

26 **3.1 Bref historique réglementaire**

27 Au moment de la cause tarifaire 2013, la Régie demandait à Gaz Métro de proposer une
28 stratégie de gestion active de l'entreposage chez Union Gas avec l'aide d'un consultant

1 externe. En 2014, Gaz Métro a produit le rapport de son consultant Sussex Economic
2 Advisers et appuyait ses principales recommandations¹⁰ :

3 • concentrer les retraits sur les mois de décembre à février;

4 • concentrer les injections en fin de saison.

5 Ces stratégies de retrait et d'injection devaient faire diminuer les coûts pour la clientèle.

6 Dans sa décision D-2015-077, la Régie ordonnait la mise en œuvre des stratégies
7 proposées et demandait qu'une évaluation de celles-ci soit présentée dans le cadre des
8 rapports annuels.

9 « [113] La Régie ordonne que ces stratégies de retrait et d'injection soient mises en
10 œuvre dès que possible et que le Distributeur présente, dans le cadre de son rapport
11 annuel :

12 • la gestion du plan d'injection, en expliquant comment Gaz Métro s'est adaptée
13 aux événements, dans l'intérêt économique de la clientèle;

14 • le plan de retrait mis à jour en cours d'année pour s'adapter aux événements,
15 dans l'intérêt économique de la clientèle, et la gestion qui en a été faite. »¹¹

16 Dans le cadre du présent dossier, Gaz Métro présente son évaluation de la stratégie
17 appliquée.

18 **3.2 Évaluation de la stratégie appliquée**

19 Gaz Métro indique que la stratégie d'injection n'a pas pu être appliquée exactement
20 comme prévue à cause d'une situation de capacités excédentaires de transport FTLH en
21 été¹².

22 L'ACIG observe que, même si des injections ont eu lieu à tous les mois de l'année, elles
23 ont toutefois été concentrées au cours des mois de juin à septembre, ce qui est
24 compatible avec la stratégie adoptée.

25 Cependant, la nouvelle stratégie, qui concentre les injections à la fin de l'été, n'aurait pas
26 opéré à l'avantage de la clientèle en termes de coûts. Au total, Gaz Métro estime que la

¹⁰ D-2014-077, page 35

¹¹ D-2014-077, page 37.

¹² B-0127, page 6

1 nouvelle stratégie de gestion des inventaires au site de Union Gas a créé un
2 désavantage de 2,6 M\$¹³ par rapport à la stratégie antérieurement appliquée.

3 Selon l'analyse de Gaz Métro, l'impact financier désavantageux de la nouvelle stratégie
4 d'injection au site de Union Gas provient de deux facteurs :

- 5 - Le coût de maintien des inventaires a été plus élevé comparativement à ce qu'il
6 aurait été selon la stratégie antérieure. Le désavantage lié au coût du maintien
7 des inventaires est estimé à 75 000 \$;
- 8 - Le prix de la molécule a augmenté progressivement à l'été 2016 de sorte qu'il se
9 trouvait plus élevé en fin d'été au moment où les injections sont concentrées. Le
10 désavantage lié au prix d'achat de la molécule est estimé à 2,5M\$ par rapport à
11 la stratégie antérieure. La stratégie antérieure favorisait des achats de molécule
12 sur un plus grand nombre de mois, incluant des mois d'été durant lesquels les
13 prix étaient plus faibles.

14 L'objectif visé par le changement vers une stratégie qui concentrait les retraits et
15 injections à des moments précis de l'année était de réduire les coûts de l'entreposage à
16 Dawn. La décision D-2014-077 de la Régie indique clairement les motifs qui l'ont mené à
17 approuver le changement de stratégie.

18 « La Régie considère que les stratégies de retrait et d'injection privilégiées par le consultant et
19 le distributeur sont de nature à faire diminuer les coûts »¹⁴

20 L'application de la nouvelle stratégie n'aurait pas eu l'effet escompté puisque les
21 injections ont été concentrées à un moment où le prix de la molécule était élevé. En
22 réponse à l'ACIG, Gaz Métro explique que les surplus de gaz naturel dans les sites
23 d'entreposage étaient « énormes » à l'hiver 2016 à cause de la température plus
24 clémente qu'anticipé¹⁵. Ces inventaires élevés ont entraîné une pression à la baisse sur
25 les prix au printemps. Après que le surplus eut été écoulé au début de l'été 2016, les prix
26 ont progressivement repris du tonus. Ils étaient élevés à la fin de l'été au moment des
27 injections.

28 L'ACIG observe que Gaz Métro a appliqué la nouvelle stratégie malgré que celle-ci n'était
29 pas avantageuse eu égard à la conjoncture des prix. En ce sens, Gaz Métro ne s'est pas

¹³ B-0066, page 6

¹⁴ D-2014-077, page 37

¹⁵ B-0127, page 6

1 adapté adéquatement aux nouvelles conditions du marché, dans l'intérêt économique de
2 la clientèle, comme le lui suggérait la Régie au paragraphe 113 de sa décision D-2014-
3 077 reproduit ci-dessus.

4 L'ACIG observe aussi que la nouvelle stratégie a été établie sur la base d'une analyse de
5 données historiques des écarts de prix. Il est possible que la stratégie qui a été établie à
6 partir de l'observation de ces données historiques ne soit pas avantageuse lorsque les
7 hivers sont plus chauds qu'auparavant et lorsque les inventaires demeurent élevés
8 durant cette saison. Il est aussi possible que cette stratégie ne puisse pas toujours être
9 mise en application particulièrement en présence de capacité excédentaire de transport,
10 comme ce fut le cas en 2016. L'ACIG estime que Gaz Métro doit disposer de
11 suffisamment de latitude dans sa gestion des retraits et injections pour s'adapter aux
12 conditions de marché, qui pourraient se présenter au cours d'une année.

13 L'ACIG estime que la nouvelle stratégie ne s'est pas révélée avantageuse dans le
14 contexte qui s'est développé en 2016. Elle estime que Gaz Métro ne s'est pas adapté
15 adéquatement aux nouvelles conditions du marché, dans l'intérêt économique de la
16 clientèle comme la Régie le lui suggérait de faire dans sa décision D-2014-077.

17 L'ACIG demande à la Régie d'exiger que Gaz Métro soumette des propositions
18 d'améliorations à sa stratégie de gestion des retraits et injections au site de Union Gas
19 pour tenir compte de son expérience de 2016, particulièrement en ce qui concerne l'effet
20 d'hivers plus doux qu'auparavant et l'effet de la présence de capacités excédentaires de
21 transport sur sa capacité à opérer une gestion optimale pour la clientèle.

22 **4. RÉCUPÉRATION DES MANQUES À GAGNER EN TRANSPORT ET ÉQUILIBRAGE**

23 Dans le cadre de la cause tarifaire 2016, Gaz Métro avait proposé que la récupération
24 du déficit des comptes de frais reportés (CFR) de transport et d'équilibrage soit étalée
25 sur une période de trois ans à partir de l'année 2015-2016. Par cette proposition, Gaz
26 Métro visait à atténuer l'impact tarifaire causé par les importants manques à gagner pour
27 l'année 2015-2016. Dans sa décision D-2015-177, la Régie approuvait cette demande.

28 Dans le présent dossier, Gaz Métro rapporte un manque à gagner totalisante 28,8 M\$
29 au service d'équilibrage et de 9,0 M\$ au service de transport.

1 En réponse à l'ACIG, Gaz Métro confirme que les manques à gagner de l'année 2016
2 seront entièrement récupérés au cours de l'année 2018 tout comme les manques à
3 gagner de l'année 2015 ont été entièrement récupérés en un seul temps au cours de
4 l'année 2017.

5 *« Il importe de préciser que la décision D-2015-177 visait exclusivement l'exercice 2014.*
6 *En effet, la période d'amortissement est normalement d'un an. Afin de démontrer le*
7 *caractère exceptionnel de cette décision, Gaz Métro souligne que la Régie a approuvé*
8 *les tarifs et le coût de service de l'exercice 2017 intégrant la totalité des amortissements*
9 *relatifs au manque à gagner du service de transport ainsi que du trop-perçu du service*
10 *d'équilibrage réalisés au cours de l'exercice 2015. »¹⁶*

11 Un retour sur les documents de la cause tarifaire 2017 permet de confirmer
12 qu'effectivement les manques à gagner du service de transport des années 2014 et
13 2015, s'élevant à 41,3 M\$ ont été récupérés entièrement en 2017, soit en une seule
14 année¹⁷.

15 La décision de la Régie d'amortir les manques à gagner des services de transport et
16 d'équilibrage sur trois années plutôt qu'une ne serait donc pas appliquée.

17 **4.1 Retour sur le traitement appliqué aux manques à gagner de 2015**

18 Au cours de l'année tarifaire 2015, Gaz Métro avait enregistré un manque à gagner au
19 service de transport de 37,1 M\$¹⁸.

20 Au moment de sa demande d'intervention dans le dossier se rapportant aux résultats de
21 l'année tarifaire 2015¹⁹, l'ACIG avait exprimé son intention d'aborder la question des
22 modalités de récupération de ce manque à gagner.

23 *« L'ACIG a aussi l'intention de soumettre des commentaires relativement aux modalités*
24 *de récupération du manque à gagner encouru au service de transport pour l'année*
25 *2015. »²⁰*

26 Dans sa décision procédurale sur les demandes d'intervention, la Régie avait écarté le
27 sujet des modalités de récupération du manque à gagner de 37,1 M\$ sur la base du fait

¹⁶ B-0127, page 4

¹⁷ R-3970-2016-B-0070

¹⁸ R-3951-2015-B-0081, page 1

¹⁹ R-3951-2015

²⁰ R-3951-2015-C-ACIG-0002, paragraphe 10

1 que la décision D-2015-177 prévoyait déjà la récupération du manque à gagner sur une
2 période de trois années plutôt qu'en une seule année.

3 « [15] D'autre part, en ce qui a trait aux modalités de récupération du manque à gagner
4 encouru au service de transport pour l'année 2015, la Régie a rendu, à cet égard, la
5 décision D-2015-177. Cette décision prévoit que la disposition des comptes de frais
6 reportés des services de transport et d'équilibrage s'effectuera sur une période de trois
7 ans. Elle exclut donc ce sujet de l'étude du présent dossier. »²¹

8 L'ACIG soumet respectueusement que l'interprétation que fait Gaz Métro de la décision
9 D-2015-177 est erronée. En effet, au paragraphe 47 de la décision D-2015-177, la
10 demande de Gaz Métro concernant l'amortissement des comptes de frais reportés des
11 services de transport et d'équilibrage est sans ambiguïté. L'étalement sur trois ans était
12 demandé pour toutes les années à partir de 2015-2016.

13 « [47] Gaz Métro propose d'étaler la récupération des comptes de frais reportés (CFR)
14 de transport et d'équilibrage sur une période de trois ans, à partir de l'année 2015-2016.
15 Elle propose que ces CFR soient rémunérés au coût moyen du capital, afin de permettre
16 de niveler l'impact tarifaire, particulièrement pour le service d'équilibrage de l'année
17 2015-2016. »²²(notre souligné)

18 Cette demande a été accordée par la Régie sans autre commentaire.

19 « [93] La Régie autorise la disposition des CFR des services de transport et d'équilibrage
20 sur trois ans et leur rémunération au coût moyen du capital, afin de niveler l'impact
21 tarifaire, particulièrement pour le service d'équilibrage. »²³

22 Il est clair que la compréhension de la Régie dans cette décision est à l'effet que
23 l'amortissement des CFR de transport et d'équilibrage se fera dorénavant sur trois
24 années. Gaz Métro ne semble pas partager cette interprétation puisque le distributeur
25 prévoit, cette année encore, récupérer les manques à gagner d'équilibrage et de
26 transport, qui s'élèvent respectivement à 28,8 M\$ et 9,0 M\$, en un seul temps au cours
27 de l'année 2018.

²¹ R-3951-2015-A-0005, page 6

²² R-3879-2014-A-0144, page 19.

²³ R-3879-2014-A-0144, page 30

1 **4.3 Impact de récupérer les manques à gagner sur trois ans plutôt que**
 2 **sur une année**

3 Le fait d'étaler les manques à gagner sur trois années réduirait considérablement le
 4 choc tarifaire attendu au service d'équilibrage pour l'année 2018 et permettrait à la
 5 clientèle de pleinement bénéficier des économies que génère le déplacement des
 6 approvisionnements vers Dawn au chapitre des coûts de transport.

7 L'ACIG a demandé à Gaz Métro de comparer l'impact tarifaire qui découle du fait de
 8 récupérer les manques à gagner sur trois années plutôt que sur une seule année. Le
 9 distributeur n'a pas offert de réponse.

10 À partir des informations tirées du dossier tarifaire 2018, l'ACIG a produit un estimé de
 11 l'effet de l'étalement des manques à gagner sur trois années plutôt que sur une seule
 12 année.

13 L'ACIG estime que l'étalement des manques à gagner sur trois années aurait l'effet de
 14 réduire la hausse tarifaire prévue à l'équilibrage de 45,7 M\$ à 25,2 M\$. Au service du
 15 transport, la baisse tarifaire serait d'environ 35 M\$ plutôt que de 28,4 M\$. Le tableau
 16 suivant présente les détails du calcul effectué pour établir ces impacts tarifaires.

17 **Ajustement tarifaire des services d'équilibrage et de transport pour l'année 2018**
 18 **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

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

2

3 L'ACIG soumet que la récupération des manques à gagner des services de transport et
4 d'équilibrage de l'année tarifaire 2016 devrait être étalée sur trois années,
5 conformément aux paragraphes 47 et 93 de sa décision D-2015-177.

6

7

8

1 **ANNEXE : Transactions financières rapportées depuis 2012**

2 Source : R-3951-2015-B-0020, page 3

Transactions financières	Cause tarifaire 2015 D-2014-201			Nombre de transactions	Réal 2014-2015		
	Revenus Totaux 000 \$	Revenus Transport 000 \$	Revenus Équilibrage 000 \$		Revenus Totaux 000 \$	Revenus Transport 000 \$	Revenus Équilibrage 000 \$
Échanges / cessions d'optimisation							
Cession FTLH ¹	12	12	0	1	12	12	
Cession FTSH-Dawn- EDA				1	37	5	32
Échanges				14	177	35	142
Total	12	12	0	16	214	40	174

3

4

5 Source : R-3916-2014-B-0041, page 6

Transactions financières	Dossier tarifaire 2014 D-2013-192			Nombre de transactions	Réal 2013-2014		
	Revenus Totaux 000 \$	Revenus Transport 000 \$	Revenus Équilibrage 000 \$		Revenus Totaux 000 \$	Revenus Transport 000 \$	Revenus Équilibrage 000 \$
Échanges / cessions d'optimisation							
Cession FTLH ¹	154	154	0	2	154	154	
Cession FTSH-Dawn- EDA				5	114	20	94
Cession FTSH- Parkway-EDA							
Échanges				22	158	25	133
Prêt d'espace				3	0	0	0
Total	154	154	0	32	426	200	227

6

7

1

2 Source : R-3871-2013-B-0047, page 6

Transactions financières	Dossier tarifaire 2013 D-2012-158			Réal 2012-2013			
	Revenus Totaux 000 \$	Revenus Transport 000 \$	Revenus Équilibrage 000 \$	Nombre de transactions	Revenus Totaux 000 \$	Revenus Transport 000 \$	Revenus Équilibrage 000 \$
Échanges / cessions d'optimisation							
Cession FTLH	1 144	1 144	0	11	1 749	1 749	0
Cession FTSH-Dawn- EDA				10	1 323	1 323	0
Cession FTSH- Parkway-EDA	206	188	18	8	1 707	1 556	151
Échanges				69	79	12	67
Prêt d'espace				5	7		7
STS RAM *				1	2 373		2 373
Total	1 350	1 332	18	104	7 237	4 640	2 597

* Storage Transportation Service – Risk Alleviation Mechanism

3

4 Source : R-3831-2012-B-0039, page 7

Transactions financières	Dossier tarifaire 2012 D-2011-182	Réal 2011-2012	
	Revenus 000 \$	Nombre de transactions	Revenus 000 \$
Échanges / cessions d'optimisation	3 000	365	10 279
Prêt d'espace	1 200	5	417
STS RAM	1 700	1	4 749
Total	5 900	371	15 445

5

6