

**FAITS SAILLANTS DE LA
CAUSE TARIFAIRE 2018**

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	3
1 LES DONNÉES AU DOSSIER ET STRATÉGIE TARIFAIRE.....	4
1.1 Ajustement tarifaire global	4
1.2 Ajustement tarifaire final en distribution	5
1.2.1 Variation des revenus de distribution	6
1.2.2 Hausse de l'amortissement des comptes de frais reportés	6
1.2.3 Variation de l'amortissement du CFR – application tardive des tarifs	7
1.2.4 Baisse de la dépense relative au plan global d'efficacité énergétique (PGEÉ).....	7
1.2.5 Amortissement des immobilisations.....	7
1.3 Ajustement tarifaire final en transport	8
1.4 Ajustement tarifaire final en équilibrage	8
1.5 Stratégie et grilles tarifaires (Gaz Métro-15, Documents 1 à 10).....	9
2 LES PARTICULARITÉS DU DOSSIER ET SUIVIS	9
2.1 Modifications comptables réglementaires et tarifaires en lien avec le SPEDE (Gaz Métro-8, Document 2)	9
2.2 Proposition de modification du traitement comptable des aides financières du PGEÉ (Gaz Métro-13, Document 3)	10
2.3 Garanties financières en transport exigibles dans le cadre de projets industriels d'envergure (Gaz Métro-16, Document 1)	10
2.4 Plan de balisage (suivi des décisions D-2015-181 et D-2016-191) (Gaz Métro- 12, Document 18)	10

INTRODUCTION

1 La Cause tarifaire 2018 sera traitée dans le cadre du mécanisme réglementaire allégé autorisé
2 par la décision D-2015-045 et reconduit pour l'année 2017-2018 par la décision D-2017-014.
3 Cette décision maintient le mécanisme de croissance des dépenses d'exploitation ainsi que le
4 taux de rendement sur l'avoir ordinaire présumé à 8,9 % pour l'année tarifaire 2018.

5 La Cause tarifaire 2018 est déposée en deux temps.

6 La première phase, déposée les 4 et 11 novembre 2016, couvrait la proposition de reconduction
7 d'allégement réglementaire, une demande d'autorisation de conclure un contrat d'entreposage à
8 compter du 1^{er} avril 2017, une demande de modifications aux Conditions de service et Tarif pour
9 les clients s'approvisionnant en gaz naturel renouvelable et finalement une demande
10 d'approbation de règles applicables aux transactions en matière d'approvisionnement gazier des
11 sociétés apparentées. La décision D-2017-014 approuvait les deux premiers sujets, alors que les
12 deux derniers seront étudiés par la Régie au cours des prochaines semaines.

13 La seconde phase déposée le 1^{er} mars 2017 couvre les informations générales sur le dossier
14 ainsi que celles portant sur :

- 15 • l'approvisionnement gazier sur l'horizon 2018-2021;
- 16 • la rentabilité du plan de développement;
- 17 • la prolongation du programme de flexibilité tarifaire;
- 18 • la stratégie de conformité au Système de plafonnement et d'échange de droits d'émission
19 de gaz à effet de serre du Québec (« SPEDE »);
- 20 • le Plan global d'efficacité énergétique (« PGEÉ ») 2018-2020;
- 21 • le Compte d'aide à la substitution d'énergies plus polluantes (« CASEP »);
- 22 • la reconduction des indices de qualité de service et incitatifs à la performance;
- 23 • la planification pluriannuelle des investissements ;
- 24 • les pièces portant sur les investissements, sur la base de tarification, sur la structure de
25 capital et le coût en capital, sur les coûts et les revenus, sur le revenu requis et
26 l'ajustement tarifaire;

- 1 • la stratégie tarifaire, les grilles tarifaires ainsi que les modifications aux *Conditions de*
2 *service et Tarif* (Garantie financière au service de transport du distributeur, Coûts des
3 travaux et rentabilisation des investissements, Cession de capacité de transport, Prix du
4 SPEDE et dispositions transitoires).

5 D'autres sujets ou suivis y sont également abordés, notamment :

- 6 • une proposition de modifications comptables réglementaires et tarifaires en lien avec le
7 service SPEDE;
- 8 • une proposition de modification du traitement comptable des aides financières du PGEÉ;
- 9 • l'incitatif à la performance sur les transactions financières visant l'optimisation des outils
10 d'approvisionnement;
- 11 • une proposition de modifications aux *Conditions de service et Tarif* visant l'exigibilité de
12 garanties financières en transport dans le cadre de projets d'envergure.

13 Un autre sujet, non requis pour l'établissement des tarifs pour l'année tarifaire 2017-2018, sera
14 déposé en avril 2017, soit:

- 15 • un suivi portant sur les résultats des balisages des charges d'exploitation réalisés
16 conformément au plan approuvé par la décision D-2015-181.

1 LES DONNÉES AU DOSSIER ET STRATÉGIE TARIFAIRE

1.1 AJUSTEMENT TARIFAIRE GLOBAL

17 Globalement, pour l'ensemble des services de transport, d'équilibrage, de distribution,
18 d'ajustement des inventaires et de SPEDE, la Cause tarifaire 2018 se traduit par une hausse des
19 tarifs de 3,7 % ou de 39,0 M\$, laquelle peut se résumer ainsi :

- 20 • hausse des tarifs de distribution de 3,3 %, soit 18,0 M\$;
- 21 • hausse de 0,7 M\$ de l'ajustement des inventaires de fourniture;
- 22 • hausse du tarif SPEDE de 2,3 %, soit 2,7 M\$;
- 23 › baisse de 11,0 % des tarifs de transport, soit -28,4 M\$; et
- 24 › hausse de 35,6 % des tarifs d'équilibrage, soit 45,9 M\$.

1 Les principaux ajustements tarifaires soit, pour les services de distribution, de transport et
2 d'équilibrage sont expliqués dans les sections suivantes.

3 Gaz Métro tient à préciser que le taux d'impôt provincial utilisé dans les différents calculs menant
4 à l'ajustement tarifaire de la Cause tarifaire 2018 n'est pas celui présenté à la pièce
5 Gaz Métro – 12, Document 16, page 3. En effet, le taux d'imposition provincial est passé de
6 11,90 % à 11,73 % entre la Cause tarifaire 2017 et la Cause tarifaire 2018. Cette distorsion du
7 taux d'impôt provincial a été repérée quelques jours avant la date de dépôt du dossier tarifaire
8 2018. Ainsi, afin de ne pas retarder le dépôt de la Cause tarifaire 2018, l'ajustement adéquat du
9 taux d'impôt provincial duquel découle une baisse de 0,01 % du taux moyen du coût en capital
10 pondéré avant impôt 2018 n'a pas été reflété. L'impact de cet écart sur l'ajustement tarifaire a été
11 estimé à environ 250 000\$. Considérant que Gaz Métro entend mettre la Cause tarifaire 2018 à
12 jour à la réception de la décision de la phase 2, elle veillera également à refléter cette baisse du
13 taux moyen du coût en capital pondéré avant impôt lors de la mise à jour de la Cause tarifaire
14 2018.

1.2 AJUSTEMENT TARIFAIRE FINAL EN DISTRIBUTION

15 Les tarifs finaux de distribution de Gaz Métro, pour l'année 2018, seront en hausse de 18,0 M\$
16 ou de 3,3 %. Cette hausse s'explique par :

Évolution du revenu requis du service de distribution et ajustement tarifaire	2018	
	en M\$	en %
1 Amortissement des frais reportés	21,0	3,9%
2 Variation de l'amortissement du CFR lié à l'application tardive des tarifs	17,2	3,2%
3 Amortissement des immobilisations	6,3	1,2%
4 Plan global d'efficacité énergétique	(17,4)	-3,2%
5 Impôts fonciers et redevances	(3,1)	-0,6%
6 Dépenses d'exploitation	2,9	0,5%
7 Impôt sur le revenu	(1,7)	-0,3%
8 Autres	(0,3)	-0,1%
9 Variation du revenu requis 2018 vs le revenu requis autorisé de 2017	25,0	4,6%
10 Variation des revenus de distribution découlant de l'évolution des volumes à travers les tarifs	(7,0)	-1,3%
11 Ajustement tarifaire du service de distribution ⁽¹⁾	18,0	3,3%

⁽¹⁾ Gaz Métro-12, Doc. 2, p. 1, col. 1

1

2 Les variations les plus importantes sont expliquées dans les sous-sections suivantes.

1.2.1 Variation des revenus de distribution

3 La croissance des volumes de 34 10⁶m³ entraîne une hausse des revenus de distribution
4 de 7,0 M\$. Cette hausse des revenus se traduit par un impact à la baisse sur la variation
5 tarifaire de -1,3 %.

1.2.2 Hausse de l'amortissement des comptes de frais reportés

6 La hausse de l'amortissement des comptes de frais reportés est essentiellement
7 attribuable à l'amortissement des comptes de frais reportés relatifs à la stabilisation
8 tarifaire de la température et du vent de 20,4 M\$. Cette hausse résulte principalement de
9 l'application de la nouvelle méthode d'amortissement conformément à la décision
10 D-2015-212, par. (33) et (34). Dans cette décision, la Régie autorisait Gaz Métro à amortir
11 dès le 1^{er} octobre 2016, soit au budget 2017, le solde non amorti réel de tous les CFR
12 relatifs à la stabilisation tarifaire de la température et du vent au 30 septembre 2016, et
13 son amortissement sur 1 an au cours de l'exercice financier 2017. Ainsi, au budget 2017,
14 un montant d'amortissement créditeur de -23,1 M\$ était prévu (R-3970-2016,
15 Gaz Métro – 8, Doc. 15, p. 2, col. 10, l. 8), tandis qu'au budget 2018, un montant

1 d'amortissement de 2,7 M\$ débiteur est prévu (Gaz Métro – 12, Doc. 14, p. 2, col. 10, l.
2 3).

1.2.3 Variation de l'amortissement du CFR – application tardive des tarifs

3 La hausse des coûts de distribution est occasionnée par l'amortissement débiteur au
4 budget 2018 de 0,6 M\$, afin de récupérer des clients les écarts de facturation découlant
5 de l'application tardive des tarifs au cours de l'exercice 2017. À l'inverse, l'amortissement
6 prévu au budget 2017 est créditeur pour un montant de -16,6 M\$ afin de remettre aux
7 clients les écarts de facturation réalisés au cours des exercices 2015 et 2016.

1.2.4 Baisse de la dépense relative au plan global d'efficacité énergétique (PGEÉ)

8 La baisse de la dépense relative au PGEÉ résulte de la proposition de Gaz Métro
9 d'intégrer les aides financières du PGEÉ dans la base de tarification à partir du 1^{er} octobre
10 2017 et de les amortir sur une période de 10 ans débutant le 1^{er} octobre de l'année
11 financière suivant celle où les coûts ont été encourus (Gaz Métro – 13, Document 3).

1.2.5 Amortissement des immobilisations

12 La hausse de la dépense d'amortissement entre le budget 2018 et le budget 2017
13 s'explique principalement par une augmentation de 4,3 M\$ attribuable aux additions
14 nettes des immobilisations de 2018, dont 3,2 M\$ est attribuable à l'intégration en
15 novembre 2017 des postes de compression de La Tuque et de St-Maurice. L'écart
16 résiduel s'explique par les additions nettes des immobilisations de 2017.

1.3 AJUSTEMENT TARIFAIRE FINAL EN TRANSPORT

Évolution du revenu requis du service de transport et ajustement tarifaire	2018	
	en M\$	en %
1 Baisse des coûts de transport prévus résultant du déplacement complet à Dawn en 2018	(19,6) \$	-7,6%
2 Cavalier tarifaire appliqué en réduction des coûts à la Cause tarifaire 2017	10,0 \$	3,9%
3 Manque à gagner de l'exercice 2016 à récupérer en 2018	9,6 \$	3,7%
4 Manque à gagner de l'exercice 2015 à récupérer en 2017	(39,6) \$	-15,4%
5 Autres	(1,1) \$	-0,4%
6 Variation du revenu requis 2018 vs le revenu requis autorisé de 2017	(40,7) \$	-15,8%
7 Baisse des revenus de transport résultant du déplacement complet à Dawn en 2018	12,3 \$	4,8%
8 Ajustement tarifaire du service de transport ⁽¹⁾	(28,4) \$	-11,0%

⁽¹⁾ Gaz Métro-12, Doc. 2, p. 1, col. 4

1 La baisse tarifaire au service de transport de 28,4 M\$ est essentiellement attribuable à la baisse
2 de l'amortissement des manques à gagner de 30,0 M\$ (soit 9,6 M\$ vs 39,6 M\$). La baisse des
3 revenus de 12,3 M\$ résulte principalement du fait que les revenus prévus au budget 2018
4 prennent en compte un taux de transport moins élevé considérant que la structure
5 d'approvisionnement à Dawn sera en vigueur pour les douze mois de l'exercice, comparativement
6 à onze mois au cours de l'exercice 2017. Par ailleurs, l'effet de la structure d'approvisionnement
7 à Dawn se traduit aussi par une baisse des coûts à peu près équivalente de 9,6 M\$ (net de l'effet
8 du cavalier tarifaire appliqué au budget 2017).

1.4 AJUSTEMENT TARIFAIRE FINAL EN ÉQUILIBRAGE

Évolution du revenu requis du service d'équilibrage et ajustement tarifaire	2018	
	en M\$	en %
1 Hausse du coût des outils de transport fonctionnalisés à l'équilibrage	9,2 \$	7,1%
2 Hausse de la vente d'outils de SH à priori, fonctionnalisés à l'équilibrage	(3,7) \$	-2,9%
3 Manque à gagner de l'exercice 2016 à récupérer en 2018	30,7 \$	23,8%
4 Trop perçu de l'exercice 2015 à rembourser en 2017	7,2 \$	5,6%
5 Amortissement du compte stabilisation tarifaire - Température Équilibrage en 2017	(6,1) \$	-4,7%
6 Autres	(0,1) \$	-0,1%
7 Variation du revenu requis 2018 vs le revenu requis autorisé de 2017	37,4 \$	29,0%
8 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 \$	6,6%
9 Ajustement tarifaire du service d'équilibrage ⁽¹⁾	45,9 \$	35,6%

⁽¹⁾ Gaz Métro-12, Doc. 2, p. 1, col. 5

9 La hausse tarifaire au service d'équilibrage résulte principalement du fait que le manque à gagner
10 de l'exercice 2016 à récupérer des clients en 2018 est de 30,7 M\$, alors qu'au budget 2017, un
11 trop-perçu de 7,2 M\$, réalisé au cours de l'exercice 2015, était à remettre aux clients.
12

1.5 STRATÉGIE ET GRILLES TARIFAIRES (GAZ MÉTRO-15, DOCUMENTS 1 À 10)

1 Des travaux sont présentement en cours dans le cadre du dossier portant sur l'allocation des
2 coûts et la structure tarifaire de Gaz Métro (R-3867-2013). En avril 2015 ont eu lieu les audiences
3 sur la phase 1 du dossier, celles-ci traitant de l'ensemble des méthodes d'allocation des coûts du
4 service de distribution. La phase 2 portant sur les services de fourniture, de transport et
5 d'équilibrage ainsi que sur la révision de l'offre interruptible a été déposée en avril 2016, alors
6 que les travaux de la phase 3 concernant notamment les coûts marginaux de prestation de
7 service de long terme ont été déposés en octobre 2016. Les analyses entourant les tarifs du
8 service de distribution, soit la phase 4 du dossier, se poursuivent à l'interne. Ainsi, dans la mesure
9 où les travaux sur la vision tarifaire sont toujours en cours, Gaz Métro propose de maintenir la
10 même approche pour l'établissement des tarifs 2018 que celle retenue dans la décision
11 D-2013-106. La Régie y mentionnait que tant que les travaux sur la vision se poursuivaient, la
12 répartition de la hausse du revenu requis au prorata des revenus de distribution constituait une
13 proposition acceptable.

14 Le revenu requis au service de distribution, pour l'année 2017-2018, s'élève à 557,1 M\$. Les
15 variations tarifaires au service de distribution sont présentées à la pièce Gaz Métro-15,
16 Document 7 à la page 2, colonne 14. L'application d'une répartition de la hausse du revenu requis
17 au prorata des revenus résulte en une hausse d'environ 3,3 % pour chacun des tarifs et paliers
18 au service de distribution.

2 LES PARTICULARITÉS DU DOSSIER ET SUIVIS

2.1 MODIFICATIONS COMPTABLES RÉGLEMENTAIRES ET TARIFAIRES EN LIEN AVEC LE SPEDE (GAZ MÉTRO-8, DOCUMENT 2)

19 Gaz Métro propose des modifications comptables réglementaires et tarifaires pour le service
20 SPEDE. Cette proposition vise à assurer l'harmonisation des états financiers statutaires et
21 réglementaires dans le respect des principes comptables généralement reconnus (PCGR) des
22 États-Unis, et ce, sans coûts supplémentaires pour la clientèle.

2.2 PROPOSITION DE MODIFICATION DU TRAITEMENT COMPTABLE DES AIDES FINANCIÈRES DU PGEÉ (GAZ MÉTRO-13, DOCUMENT 3)

1 Gaz Métro propose que les aides financières du PGEÉ soient désormais considérées à titre
2 d'actifs réglementaires inclus dans la base de tarification alors que les autres coûts du PGEÉ,
3 notamment ceux relatifs au développement et à la formation, à la commercialisation, aux suivis
4 et évaluations et à l'administration des programmes continueraient d'être traités comme des
5 charges d'exploitation.

2.3 GARANTIES FINANCIÈRES EN TRANSPORT EXIGIBLES DANS LE CADRE DE PROJETS INDUSTRIELS D'ENVERGURE (GAZ MÉTRO-16, DOCUMENT 1)

6 Gaz Métro propose qu'une garantie financière puisse être exigée aux nouveaux grands clients
7 requérant l'accès au service de transport du distributeur et ce, afin de protéger la clientèle
8 existante des risques financiers inhérents aux coûts échoués en transport sans toutefois
9 contraindre la réalisation de grands projets industriels au Québec.

2.4 PLAN DE BALISAGE (SUIVI DES DÉCISIONS D-2015-181 ET D-2016-191) (GAZ MÉTRO-12, DOCUMENT 18)

10 Conformément au plan de balisage approuvé par la Régie dans sa décision D-2015-181,
11 Gaz Métro présentera en avril 2017 les résultats des trois balisages effectués au cours de
12 l'exercice, soit celui sur la gestion de la flotte, celui sur l'exploitation et celui sur les services à la
13 clientèle.