

RÉPONSE DE SCGM À UNE DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS

Origine : Demande de renseignements en date du 11 juillet 2002

Demandeur : Option consommateurs

Référence : SCGM-6, document 1, page 2

Préambule :

Puisqu'une partie importante de ses contrats de transport depuis Empress en Alberta viennent à échéance en novembre 2003, SCGM a, au cours de la dernière année, contracté de la capacité sur le tronçon Dawn-GMi EDA. L'acquisition de ces capacités sur de plus courtes distances lui permettra de se désengager éventuellement, en tout ou en partie, du contrat de transport Empress-GMi EDA.

Question :

8.1 Selon SCGM, quels seraient les avantages et inconvénients d'une telle stratégie pour la clientèle du distributeur sur les plans 1) de la concurrence gaz-gaz, 2) des coûts de transport en amont, et 3) des coûts de transport transférés à l'équilibrage? Veuillez quantifier les impacts potentiels.

Réponse :

Lorsque SCGM se désengage d'une partie de sa capacité sur le tronçon Empress-Montréal, deux situations peuvent se produire. La première est celle où l'ampleur du désengagement est telle que la capacité totale de transport détenue sur une base annuelle, après cession, sur ce segment, est plus grande ou égale à la demande totale de la franchise de SCGM. Dans cette situation, le désengagement ne nécessite pas d'achat de gaz naturel à Dawn puisqu'il est alors possible de fournir toute la demande annuelle de la franchise en achetant le gaz naturel à Empress.

La deuxième situation est celle où l'ampleur du désengagement sur le tronçon Empress-Montréal est telle que la capacité totale de transport détenue sur une base annuelle, après cession, sur ce segment, est plus petite que la demande totale de la franchise de SCGM. Dans cette situation, SCGM est obligée de procéder à des achats de gaz naturel à Dawn afin d'être en mesure de répondre à la demande annuelle de la franchise.

1. En ce qui a trait à la concurrence gaz-gaz, la stratégie de désengagement n'a pas d'impact puisque les achats de gaz naturel seront basés sur l'indice Aeco qu'ils soient faits à Empress ou à Dawn. Comme SCGM l'explique ci-bas, les économies reliées aux achats de gaz naturel à Dawn sont réalisées sur le transport et non sur le gaz naturel lui-même. Au niveau des volumes, le niveau d'engagement de SCGM vers Dawn est limité et ne devrait pas compromettre les mouvements de clients vers différents fournisseurs. La stratégie est donc neutre à ce niveau. SCGM a mis en place cette stratégie pour ses clients en service de fourniture de gaz naturel afin de leur procurer du gaz naturel dont le coût total livré en franchise se reflète par un prix compétitif.
2. Pour la clientèle de SCGM, les avantages de cette stratégie au niveau des coûts de transport en amont varient selon l'ampleur du désengagement de SCGM envers le tronçon Empress-Montréal. Il n'y a pas d'inconvénient comme tel au niveau du service fourni par la substitution de ces tronçons de transport.

La fonctionnalisation des coûts du transport non utilisé dépend de la période où ce transport est inutilisé. S'il survient durant la période de pointe, ces coûts sont imputés au service de transport. S'il survient en période hors pointe, le coût net est alors transféré au service d'équilibrage. Comme SCGM utilise la totalité des outils de transport en période de pointe, le coût du transport non utilisé est transféré au service d'équilibrage.

Si l'ampleur du désengagement de SCGM envers le tronçon Empress-Montréal est telle qu'il n'est pas nécessaire d'acheter du gaz naturel à Dawn, les coûts unitaires de transport en amont ne sont pas réduits. L'ampleur de ce désengagement ne ferait alors que réduire les coûts reliés à la capacité de transport non utilisée sur le tronçon Empress-Montréal. Comme ces coûts sont transférés au service d'équilibrage, le service de transport ne bénéficierait pas de cette réduction de coûts.

Si l'ampleur du désengagement de SCGM envers le tronçon Empress-Montréal est telle qu'il y a désormais nécessité d'acheter du gaz naturel à Dawn, les coûts unitaires de transport en amont seraient alors réduits par le fait que le *basis*, qui est la différence entre la valeur au marché du gaz naturel à deux endroits différents, entre Empress et Dawn, est inférieur au coût de transport tarifé par TCPL pour ce même tronçon de transport. Afin de quantifier les impacts potentiels, le coût moyen fixe de transport entre Empress et Montréal (ou Dawn, puisque cette dernière destination est située dans la même zone tarifaire de TCPL que Montréal) est d'environ 40,92 \$/10³m³ tandis que le *basis*, était, au 31 juillet 2002, de 26,52 \$/10³m³ entre Empress et Dawn (pour des livraisons de novembre 2002 à octobre 2003). Il en résulterait une économie de 14,40 \$/10³m³ sur les coûts de transport en amont.

3. En ce qui a trait au transfert des coûts du transport non utilisé vers le service d'équilibrage, rappelons qu'il ne serait pas correct d'évaluer l'impact de cette stratégie en comparant les coûts de transport non utilisé (en dehors de la période de pointe) transférés à l'équilibrage entre les années 2003 et 2004 ou 2005, car plusieurs changements se produisent dans la structure des outils d'approvisionnements entre ces plans d'approvisionnement. Pour évaluer correctement l'impact d'une mesure particulière sur le coût d'un item spécifique du budget, il faudrait qu'il n'y ait que cette mesure particulière qui constitue la différence entre ces budgets, ce qui n'est pas le cas. Par contre, l'analyse descriptive suivante permet de tirer une conclusion quant à l'impact potentiel de cette stratégie.

Pour déterminer correctement l'impact de la stratégie, il faudrait comparer les coûts du transport non utilisé (en dehors de la période de pointe) transférés au service d'équilibrage sans substitution de débit de Empress vers Dawn aux coûts du transport non utilisé (en dehors de la période de pointe) transférés avec substitution de débit de Empress vers Dawn pour une structure d'approvisionnement donnée. Il est certain qu'une telle comparaison démontrerait une diminution de ces transferts de coûts, puisque le coût du tronçon Dawn-Montréal est environ le tiers du coût du tronçon Empress-Montréal. Si SCGM ne procédait pas à une substitution de ces tronçons, elle transférerait au tarif d'équilibrage, toute chose étant égale par ailleurs, du transport non utilisé (en dehors de la période de pointe) dont le coût serait trois fois plus élevé que celui du tronçon Dawn-Montréal. Notez que les tranches de transport substituées ont le même coefficient d'utilisation puisqu'elles alimentent le même profil de demande.