

**PREUVE DE L'ACIG  
(Bernard Otis)**

**R-3809-2012 Phase 1**

*Gaz Métro - Indicateur de performance visant l'optimisation des outils  
d'approvisionnement*

---

**Introduction**

1. Dans sa décision D-2010-116, la Régie considère:
  - qu'il est opportun de maintenir un incitatif pour le distributeur à réaliser, tant dans sa planification que dans ses opérations en cours d'année, toutes les transactions qui sont dans l'intérêt de l'ensemble de sa clientèle; et
  - qu'un nouvel incitatif devrait être envisagé pour optimiser en début d'année les outils de transport et d'équilibrage en fonction du coût global de fourniture, de transport et d'équilibrage.
2. Un indicateur a été développé par Gaz Métro et présenté aux intervenants et au personnel technique de la Régie lors de rencontres tenues à l'automne 2011.
3. L'ACIG a participé à ces rencontres. Elle partageait avec le groupe son inquiétude quant à l'absence du coût de la fourniture comme élément du nouvel indicateur car le gaz naturel livré en franchise au moindre prix est le produit final recherché.

**La proposition de Gaz Métro**

4. L'indicateur mesure la valeur créée ou perdue par la différence entre le coût moyen actualisé de la structure d'approvisionnement de l'année étalon et le coût moyen réel de la structure d'approvisionnement examinée au rapport annuel de l'année réelle terminée.
5. Si le coût moyen diminue dans le temps, cela indique que la structure d'approvisionnement est devenue plus performante pour un volume donné. Si au contraire il augmente, cela indique que la structure est devenue moins performante.
6. La structure d'approvisionnement est composée des outils de transport et d'équilibrage.

7. L'année étalon proposée est 2010.
8. Le coût moyen d'approvisionnement est le résultat de la somme des coûts de chaque outil d'approvisionnement. Ce coût moyen d'approvisionnement reflète ainsi l'ensemble des coûts et des revenus de toute la structure d'approvisionnement, y compris ceux découlant de la synergie entre les différents outils. Cette somme est par la suite divisée par le volume total réel non normalisé.
9. Les revenus des transactions d'optimisation sont inclus dans le calcul du coût moyen d'approvisionnement. De plus, certains ajustements sont nécessaires pour permettre la comparaison de l'année étalon et l'année examinée sur une base similaire<sup>1</sup>.
10. Les écarts des coûts moyens à l'équilibrage et au transport sont alors multipliés par leurs volumes réels normalisés respectifs de l'année examinée afin d'obtenir les deux mesures de la valeur créée ou perdue en transport et en équilibrage. Ces deux mesures sont finalement additionnées afin d'identifier la valeur créée sur la base de laquelle Gaz Métro reçoit une bonification.
11. L'échelle de bonification est la suivante :

<b>Palier de la valeur créée</b>	<b>Bonification de Gaz Métro</b>
Les premiers 45 M\$	0 %
De 45 M\$ à 67,5 M\$	3 %
De 67,5 M\$ à 112,5 M\$	4 %
De 112,5 M\$ à 135 M\$	5 %
Excédant 135 M\$	6 %

12. La bonification maximale est de 5 M\$ par année. La bonification minimale est de zéro (0) \$.
13. L'indicateur aura une durée de cinq ans (1<sup>er</sup> octobre 2013 jusqu'au 30 septembre 2018). L'indicateur peut être réajusté si la bonification maximale atteinte deux années de suite. Possibilité de révision pour événements significatifs.
14. Pour l'année financière 2012-2013, Gaz Métro propose de maintenir les modalités prévues au mécanisme incitatif actuel relativement au partage des transactions d'optimisation financières (référence : section 3.2.2 du Mécanisme incitatif convenu par le groupe de travail à la phase 2 du PEN, R-3599-2006).

---

<sup>1</sup> Coûts et volumes de transport du gaz d'appoint; les frais reportés; éléments particuliers non récurrents; certains coûts liés à l'usine LSR.

## Commentaires de l'ACIG

### *Valeur créée versus le tangible*

15. La structure d'approvisionnement ayant Empress comme pierre angulaire de l'approvisionnement de Gaz Métro est demeurée plus favorable que Dawn jusqu'à la mi 2009<sup>2</sup>.
16. La structure d'approvisionnement présentement en place contient des outils qui ne sont plus les plus avantageux compte tenu des hausses importantes des tarifs de transport de TransCanada. La clientèle de Gaz Métro en paie le prix. On peut parler de valeur créée depuis 2010, par exemple, mais il en demeure tout de même que ceci pourrait laisser la clientèle un peu indifférente.
17. Le déplacement vers Dawn semble possible pour l'année tarifaire 2016 (à compter de novembre 2015). Une fois que l'on reconnaît que ce déplacement ne pouvait se réaliser avant 2016, l'idée de bonifier Gaz Métro pour des transactions qui réduisent, dans l'intérim, le coût de la présente structure d'approvisionnement devient plus acceptable.
18. Que la bonification de Gaz Métro atteigne 3, 4 ou 5 million \$ dans l'intérim est sans importance dans la mesure où l'on puisse facilement identifier les sources importantes des réductions générées par les efforts de Gaz Métro comme, par exemple, le transport LH obtenu sur le marché secondaire qui, pour l'année tarifaire 2013, produira une réduction de 22 million\$ dans les coûts de transport.

### *Modalités de bonification pour l'année 2012-2013*

19. L'ACIG appuie la demande de Gaz Métro de maintenir les modalités prévues au mécanisme incitatif actuel relativement au partage des transactions d'optimisation financières pour l'année 2012-2013. L'ACIG note cependant que les transactions d'optimisation financières n'incluent pas les transactions d'achat de transport LH obtenu sur le marché secondaire à rabais par rapport aux tarifs de TransCanada. Gaz Métro est donc privée d'une bonification sur des transactions qui sont dans l'intérêt de l'ensemble de sa clientèle.

### *Coût moyen à titre d'indicateur et année étalon*

20. L'ACIG est d'accord qu'une comparaison entre le coût moyen d'une structure d'approvisionnement pour une année sous étude et celui d'une année étalon est un indicateur acceptable de la performance relative, dans le temps, d'une structure d'approvisionnement donnée.

---

<sup>2</sup> Voir graphique à la réponse 6.1 de Gaz Métro à la demande de renseignements de l'ACIG – indicateur de performance (approvisionnement gazier)

21. L'ACIG croit que l'année tarifaire 2009 constituerait un meilleur choix d'année étalon :

- La structure d'approvisionnement était alors idéale - le prix livré en franchise à partir d'Empress était aussi (sinon plus) favorable qu'à partir de Dawn;
- Des surplus de transport LH vendus à priori à profit, ou à peu de perte, ce qui donne une situation plus similaire à 2013 où des ventes de transport LH à priori ne sont plus requises. Donc, peu d'impact sur la valeur créée.<sup>3</sup>
- Pas de capacité LH contractée sur le marché secondaire.

22. L'ACIG est indifférente à l'utilisation de 2010 si la grille de bonification est préparée en conséquence. La valeur créée est gonflée de 20 million \$ et vient compliquer le calcul de la bonification que devrait recevoir Gaz Métro pour ses vrais efforts et actions.

23. De toute façon, l'ACIG est d'avis que la valeur créée établie d'après la présente structure d'approvisionnement et l'année étalon 2010 devrait s'appliquer uniquement aux années tarifaires 2014 et 2015.

24. Le déplacement envisagé vers Dawn pour l'année tarifaire 2016 nous amènera une nouvelle structure d'approvisionnement ayant Dawn comme pierre angulaire pour le transport et l'équilibrage.

25. Il serait inefficace de tenter, par l'entremise d'une nouvelle approche de fonctionnalisation, d'actualiser l'année étalon de 2010 à 2016<sup>4</sup>. Logiquement, 2016 devrait devenir l'année étalon pour la nouvelle structure d'approvisionnement.

#### *Bonification de Gaz Métro en 2016 et pour les années suivantes*

26. Les principes et la logique viennent donc compliquer temporairement la détermination de la bonification de Gaz Métro mais pas son approche du coût moyen.

27. Gaz Métro effectuera sa première comparaison entre le coût moyen de l'année étalon de 2016 et le coût moyen de l'année examinée dans son rapport annuel 2017. On peut imaginer que peu de valeur créée ne sera identifiée car la nouvelle structure devrait être relativement idéale.

---

<sup>3</sup> Ce qui n'est pas le cas avec 2010 comme année étalon. Une valeur créée de 20 million \$ pour cet élément.

<sup>4</sup> La Régie dans sa décision D-2011-164 commentait que la présente approche de fonctionnalisation de Gaz Métro nécessite beaucoup d'hypothèses ainsi que des informations confidentielles qu'elle doit obtenir de tiers.

28. L'ACIG propose une bonification de 2016 à 2018 basée sur le plus élevé de :

- de l'application de méthode de la valeur (Transport & Équilibrage) créée; ou
- de 5%<sup>5</sup> des économies réalisées en termes du coût (Fourniture & Transport) du gaz naturel livré en franchise sous la nouvelle structure<sup>6</sup> ; ou
- de l'application des modalités prévues au mécanisme incitatif actuel relativement au partage des transactions d'optimisation financières.<sup>7</sup>

*Optimisation des outils d'approvisionnement en début d'année*

29. L'objectif était d'identifier un indicateur permettant d'optimiser en début d'année les outils de transport et d'équilibrage en fonction du coût global de fourniture, de transport et d'équilibrage.

30. L'ACIG ne croit pas qu'un tel indicateur est possible. Cependant, l'approche basée sur le coût moyen de Gaz Métro devient une bonne référence pour les éléments Transport & Équilibrage. On peut comparer le coût moyen proposé pour l'année tarifaire à l'évolution du coût moyen dans les rapports annuels précédents.

31. L'ACIG maintient que le prix livré en franchise est également une bonne référence à ce qui concerne les éléments Fourniture & Transport.

## **Conclusions recherchées par l'ACIG**

32. L'ACIG demande à la Régie

- D'approuver la demande de Gaz Métro par rapport à la reconduction de l'incitatif à la performance à l'égard du transport et de l'équilibrage pour l'année tarifaire 2013.
- D'approuver l'indicateur de performance visant l'optimisation des outils d'approvisionnement pour une période de 5 ans débutant le 1<sup>er</sup> octobre 2013 mais en spécifiant que le déplacement vers Dawn introduit une

---

<sup>5</sup> Une bonification maximale de 5 M\$ par année. La bonification minimale est de zéro (0) \$.

<sup>6</sup> Les économies seraient par rapport à une quantité d'achats égale à celle de l'année examinée mais en provenance de Dawn et d'Empress au prorata des achats réalisés de ces deux sources en 2015

<sup>7</sup> Section 3.2.2 du Mécanisme incitatif convenu par le groupe de travail à la phase 2 du PEN, R-3599-2006)

nouvelle structure d'approvisionnement ce qui nécessite que l'année étalon soit redéfinie en conséquence, que la valeur créée soit remise à zéro et que l'échelle de bonification soit ajustée.

Compte tenu que la valeur créée par les éléments Transport et Équilibrage sera possiblement minime une fois que le déplacement vers Dawn est réalisé,

- d'approuver une bonification sur la valeur créée par les éléments Transport et Fourniture en termes de prix livré en franchise; et,
- de maintenir l'application des modalités prévues au mécanisme incitatif actuel relativement au partage des transactions d'optimisation financières à titre de bonification de recours.