

R-3809-2012 Phase 1 (Indicateur de performance)

RÉPONSES DE L'ACIG À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS NO 1 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) RELATIVE À LA DEMANDE D'APPROBATION DU PLAN D'APPROVISIONNEMENT ET DE MODIFICATION DES CONDITIONS DE SERVICE ET TARIF DE GAZ MÉTRO

1. Références :

- (i) Pièce C-FCEI-0009, pages 7-8;
- (ii) Pièce C-ACIG-0016, page 3;
- (iii) Pièce C-OC-0019, page 20;
- (iv) Pièce C-UC-0014, page 12.

Préambule :

- (i) *« Pour porter un jugement sur le niveau d'incitatif nécessaire pour encourager le comportement désiré chez Gaz Métro, il importe d'identifier la provenance des économies qui sont recherchées par ce mécanisme. »*
- (ii) *« 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. »*
- (iii) *« Moreover, the Performance Indicator fails to deliver on the central objectives of most GPIMs: to provide true incentives for the achievement of lower short-term costs; and to reduce the regulatory burden. These flaws would result in the transfer of millions of dollars in unjustified awards from ratepayers (and mainly DI customers) to Gaz Métro shareholders. »*
- (iv) *« UC recommande à la Régie : de considérer l'établissement d'une formule de rémunération des transactions d'optimisation qui soit traitée distinctement du calcul de la variation du coût moyen d'approvisionnement. »*

Dans la perspective d'évaluer sommairement la faisabilité d'un mécanisme différent de celui proposé par Gaz Métro, la Régie énonce ci-après les grandes lignes d'une approche alternative :

- Plutôt que d'être constitué d'un seul indicateur incorporant tous les coûts de transport, d'équilibrage, de compression et, éventuellement, de fourniture, le mécanisme serait constitué à chaque année d'un certain nombre de volets.

- Les divers volets correspondraient à des activités d’approvisionnement en gaz naturel présentant une problématique spécifique d’optimisation qui met à contribution de façon importante l’expertise de Gaz Métro. À titre illustratif, les volets suivants pourraient être envisagés :
 - l’optimisation des quantités d’entreposage contractées de façon à minimiser les coûts totaux;
 - l’optimisation du coût des injections de gaz naturel et de la valeur des retraits de gaz naturel du site d’Union;
 - l’optimisation des outils mis en oeuvre pour minimiser, à fiabilité constante, le coût de la provision additionnelle;
 - l’optimisation des programmes annuels d’approvisionnement en gaz naturel : par exemple, rémunérer pour une performance lorsque les coûts d’approvisionnement en gaz naturel livré à Montréal sont inférieurs aux coûts d’un approvisionnement à Dawn livré à Montréal;
 - l’optimisation du coût de la structure d’approvisionnement par des transactions spéciales : contrats d’échange conclus à des tarifs inférieurs aux tarifs affichés par TCPL ou encore des contrats d’approvisionnement à moyen ou long terme conclus plus près des sources de production et acheminés ensuite à Dawn;
 - les transactions d’optimisation (financières et opérationnelles).
1. Les volets retenus pour une année donnée seraient établis au plus tard au plan d’approvisionnement approuvé par la Régie et la rémunération serait basée sur des résultats réels et les modalités de bonification retenues pour chacun des volets (indicateur à battre etc.).
 2. La bonification de Gaz Métro serait tributaire de sa performance sur l’ensemble des volets; par exemple, Gaz Métro pourrait perdre sur certains volets et réduire ainsi la bonification qu’elle gagne sur d’autres volets.
 3. Au global, la bonification minimale pourrait être nulle.

DEMANDES

- 1.1 Veuillez indiquer si ce type de mécanisme suscite votre intérêt.
- 1.2 Veuillez commenter les avantages et inconvénients d’une telle approche.
- 1.3 Veuillez formuler des améliorations qui permettraient de bonifier cette approche alternative ou de la rendre opérationnelle.

RÉPONSES

1.1 Veuillez indiquer si ce type de mécanisme suscite votre intérêt.

Réponse :

Oui, ce type de mécanisme suscite l'intérêt de l'ACIG.

Cette approche est similaire à l'approche basée sur le concept de création de valeur (suite à l'atteinte d'incitatifs ciblés) que Gaz Métro et certains membres du groupe de travail avaient proposé suite à la négociation du nouveau mécanisme incitatif à la performance (distribution) de Gaz Métro dans le dossier R-3693-2009 Phase 2.¹

Pour être en mesure de commenter les avantages et les inconvénients de la proposition de la Régie et de formuler des améliorations, l'ACIG a conclu qu'elle se devait d'identifier les avantages de la proposition de Gaz Métro modifiée pour tenir compte des résultats recherchés par la proposition de la Régie. Il est important de préciser que ceci n'est pas une nouvelle proposition de la part de l'ACIG².

L'ACIG suppose qu'il serait possible d'atteindre les résultats recherchés par la proposition de la Régie en apportant certains changements à la proposition de Gaz Métro (voir la preuve de l'ACIG) et en introduisant un Indice de Réalisation³ qui chapeauterait le tout. L'Indice serait composé de quelques volets prioritaires, identifiés et retenus annuellement, qui serviraient à établir le pourcentage de réalisation et la portion de la valeur créée qui serait versée en bonification à Gaz Métro.

L'approche Gaz Métro modifiée incluant un Indice de Réalisation permettrait:

- de tenir compte de l'interaction entre les composants transports, fournitures et équilibrages;
- d'informer Gaz Métro des priorités de la Régie et des intervenants; et

¹ La Régie n'a pas retenu ce concept élargi de création de valeur dans sa décision D-2012-076 sur le mécanisme incitatif (distribution) considérant que la notion de gains de productivité devrait être l'assise d'un futur mécanisme incitatif lié à la fonction distribution de Gaz Métro. Toutefois, rien n'empêche d'appliquer ce concept à l'indicateur de performance approvisionnement.

² Malgré le fait que l'ACIG avait suggéré l'ajout d'un indice à la proposition de Gaz Métro lors des rencontres.

³ L'idée de cet indice vient de l'Indice de Qualité de Service utilisé dans le mécanisme incitatif distribution mais l'indice proposé aurait une plus grande portée.

- à Gaz Métro d’être récompensée en partie (suite à une réduction du coût moyen) pour avoir réalisé au cours de l’année un volet non identifié en début d’année mais qui a contribué à la création de valeur pour la clientèle.

1.2 Veuillez commenter les avantages et inconvénients d’une telle approche.

Réponse :

Avantages de la proposition de la Régie

Des incitatifs ciblés permettraient de facilement identifier la provenance de la réduction de coûts générée par les efforts de Gaz Métro et de mettre en perspective la bonification accordée.

L’idée d’identifier annuellement les volets retenus pour une année donnée et d’établir une bonification pour Gaz Métro qui serait tributaire de sa performance sur l’ensemble des volets⁴ ferait en sorte que les réalisations passées de Gaz Métro, réalisations que Gaz Métro peut maintenant répéter annuellement sans y mettre autant d’efforts :

- seraient reconnues si elles demeurent pertinentes (par exemple, volet transactions d’optimisation et volet transactions spéciales); mais
- ne seraient plus garantes d’une bonification future à moins que Gaz Métro créer de la nouvelle valeur pour les clients par l’entremise des autres volets annuels retenus.

Ce qui ferait en sorte que Gaz Métro mettrait à risque la bonification quasi assurée provenant des transactions financières à moins de créer de la valeur en réalisant les résultats recherchés pour les volets retenus.

Inconvénients de la proposition de la Régie

La Régie et les intervenants :

- ne sont pas présents dans le marché et ainsi ne connaissent pas les produits disponibles à titre d’alternatives aux services offerts par TransCanada ou encore ceux de nature complémentaire ou supplémentaire aux services de TransCanada;

⁴ La Régie suggère, par exemple, que Gaz Métro pourrait perdre sur certains volets et réduire ainsi la bonification qu’elle gagne sur d’autres volets. Encore une fois, une approche proposée et appuyée par certains intervenants pour les incitatifs ciblés liés à la fonction distribution dans le dossier R-3693-2004 Phase 2 (renouvellement du mécanisme incitatif).

- n'ont pas accès aux études réalisées ou aux perspectives offertes par de tierces parties partageant leur vision respective du futur pour que l'on puisse en tirer nos propres conclusions et s'orienter, ainsi que de gérer les risques potentiels, en conséquence;
- ne connaissent pas les capacités d'entreposage dans le sud ouest de l'Ontario, l'identité de ceux qui les détiennent, comment elles sont utilisées, la flexibilité qui découle des limites opérationnelles et contractuelles (tant en mode injection qu'en mode retrait) imposées par Union Gas;
- ne sont pas en mesure d'établir si d'autres distributeurs ont opté de ne pas renouveler des capacités d'entreposage souterrains en faveur d'achats de gaz sur une base non uniforme au cours de l'hiver et si ceux-ci ont mis en place des solutions de rechange advenant un changement majeur du contexte gazier qui favoriserait l'utilisation de l'entreposage physique;
- sont souvent limités aux informations dévoilées par Gaz Métro dans son plan d'approvisionnement pour ce qui est du contexte gazier et des nouveaux projets d'infrastructure régionaux;
- ne connaissent pas nécessairement les stratégies d'approvisionnement des distributeurs gaziers de l'Ontario et du nord-est des États-Unis et comment celles-ci pourraient influencer l'utilisation du réseau de TCPL, les tarifs de transport de TCPL et les prix à Dawn;
- ne détiennent aucune prévision de l'évolution possible des tarifs de transport de TransCanada selon : scénario de référence; scénario non favorable; et, scénario très favorable pour fins de planification et d'identification des volets importants et des résultats recherchés.

Et donc, les inconvénients de l'approche alternative de la Régie peuvent se résumer comme suit:

- i) la Régie et les intervenants s'ingèrent davantage dans la gestion du portefeuille d'approvisionnement de Gaz Métro;
- ii) ce type de mécanisme exige une meilleure connaissance des approvisionnements gaziers de la part des intervenants;
- iii) sans accès aux informations pertinentes et en l'absence d'une vision à plus long terme, il devient difficile de s'assurer que nous poursuivrons les volets prioritaires et que nous serons en mesure d'établir clairement les résultats recherchés de la part de Gaz Métro sans mettre en péril la situation future au profit de gains anticipés à court terme;

- iv) Une approche trop ciblée pourrait décourager et même empêcher Gaz Métro de poursuivre certaines actions non ciblées en début d'année (et donc non sujettes à une bonification) malgré le fait qu'elles auraient créé de la valeur pour la clientèle - par exemple, actions⁵ pour réduire les tarifs du FTSH de TCPL et d'être en mesure de profiter pleinement du tuyau collecteur;
 - v) Il pourrait être difficile de s'entendre sur les volets à poursuivre. La priorité des différentes catégories de clients pourrait ne pas être la même – par exemple, certaines catégories de clients sont surtout en achat direct et d'autres en gaz de réseau. Ou encore, certaines catégories de client dépendent davantage sur le service d'équilibrage que d'autres mais l'ensemble de la clientèle subira l'impact des actions exigées de Gaz Métro;
 - vi) Identifier et s'entendre annuellement sur les volets à poursuivre ainsi que les résultats recherchés pourraient alourdir le processus réglementaire⁶.
- 1.3 Veuillez formuler des améliorations qui permettraient de bonifier cette approche alternative ou de la rendre opérationnelle.

Réponse :

- Peu d'amélioration requise du côté de la mécanique applicable à l'approche alternative proposée par la Régie autre que de laisser la porte ouverte pour reconnaître, lors de la détermination de la performance de Gaz Métro, la création de valeur dans un volet non identifié en début d'année;
- Clarification requise quant aux intentions de la Régie du côté bonification et partage des risques.

L'ACIG croit comprendre :

- i) que la Régie ne demande pas à Gaz Métro de mettre à risque un montant de son rendement en cas de non atteinte des résultats recherchés c'est-à-dire destruction de la valeur. L'ACIG n'exige pas une telle condition;

⁵ La somme des coûts de transport et de fourniture pour les clients utilisant le service de transport de Gaz Métro est au minimum 7x plus grande que le coût des outils d'équilibrage. TCPL peut en filant les coûts de sa capacité long haul sous utilisée à son réseau short haul hausser nos coûts de transport par l'équivalent de la totalité des coûts des outils d'équilibrage.

⁶ Ce qui sera probablement le cas non obstat l'approche retenue

- ii) qu'en proposant que la bonification de Gaz Métro soit tributaire de sa performance sur l'ensemble des volets, la Régie met plutôt à risque la bonification quasi assurée de Gaz Métro sous le mécanisme actuel – bonification provenant des revenus des transactions spéciales et des transactions d'optimisation.

Ainsi, avant le déplacement vers Dawn, la création de valeur, pour fins illustratives seulement, pourrait être établie comme suit :

Source de création de valeur	Valeur créée
Transactions spéciales et d'optimisation	20 million \$
Prix livré à Montréal vs 100% Dawn	(80) million \$
Autres volets retenus	<u>10</u> million \$
Total de la valeur créée	(50) million \$

Donc, aucune bonification à moins de créer plus de valeur.

Et, suite au déplacement vers Dawn, la création de valeur pour fins illustratifs seulement pourrait être comme suit :

Source de création de valeur	Valeur créée
Transactions spéciales et d'optimisation	10 million \$
Prix livré à Montréal vs 100% Dawn	+/- 5 million \$
Autres volets retenus	<u>10</u> million \$
Total de la valeur créée	15 à 20 million \$

- Si on veut bien faire les choses, il faut être informé et se mettre d'accord sur une vision à moyen et long terme de l'évolution des prix à Dawn par rapport aux autres prix régionaux, des tarifs et du réseau short haul de TCPL. Ensuite, on sera en mesure d'identifier tous les volets appropriés pour fins de création de valeur et de les ordonner selon leur potentiel respectif et selon l'échéancier qui leur est associé.

Ainsi, il est important de :

- préparer une liste des volets potentiels aussitôt que possible;
- demander à Gaz Métro de préparer des tableaux de bord pour chacun des volets et de les soumettre lors du dépôt du prochain plan d'approvisionnement.

Par exemple, le tableau de bord pour l'optimisation des quantités d'entreposage contractées incluerait :

- Un graphique indiquant pour chaque année depuis le premier non renouvellement de capacités d'entreposage chez Union, les économies annuelles réalisées en optant plutôt pour des achats à Dawn durant l'hiver et une prévision des économies annuelles prévues au cours des cinq prochaines années.
- Les facteurs qui ont permis de réaliser ces économies ainsi qu'une indication si ces facteurs favorables sont appelés à changer ou non au cours des prochaines années.