

PREUVE DE LA FCEI

relativement à la

**DEMANDE AMENDÉE D'APPROBATION DU PLAN
D'APPROVISIONNEMENT ET DE MODIFICATION DES CONDITIONS DE
SERVICE ET TARIF DE SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ MÉTRO À
COMPTER DU 1ER OCTOBRE 2013**

Préparé dans le cadre du dossier

R-3837-2013 Phase 2

de la Régie de l'énergie du Québec

Par

Antoine Gosselin, économiste

Pour

Fédération canadienne de l'entreprise indépendante

Montréal, le 9 octobre 2013

1. Introduction

La présente preuve aborde deux enjeux : la gestion de la capacité de la journée de pointe et la fonctionnalisation des coûts de transport. La gestion des injections et retraits au site de Union Gas y est également brièvement abordée.

2. Besoin de capacité de la journée de pointe

Gaz Métro propose de modifier la méthode d'établissement de la journée de pointe de façon à tenir compte de l'effet de la température sur les clients à débit stable. Cette modification fait en sorte que le besoin de la journée de pointe excède largement le besoin de l'hiver extrême pour la première fois depuis que ce dernier est évalué. Le besoin de capacité correspondant au maximum entre le besoin de l'hiver extrême et celui de la journée de pointe, la journée de pointe devient donc la contrainte effective du besoin de capacité. Ce changement a plusieurs implications importantes sur la gestion et les coûts d'approvisionnement. Le plus significatif de ces impacts est une hausse du besoin de capacité de $850 \text{ } 10^3 \text{ m}^3$ ⁽¹⁾ s'accompagnant d'une hausse des coûts d'approvisionnement de près de 15 M\$ répartie entre la fourniture (+3M\$), le transport (+8M\$) et l'équilibrage (+3M\$).² La FCEI est préoccupée par cette hausse des coûts.

Le tableau 1 présente le besoin de capacité projeté pour les cinq journées les plus froides des 20 dernières années et de l'hiver extrême.³

Outre le fait que l'écart entre le besoin de la journée la plus froide et le besoin de l'hiver extrême est d'environ $850 \text{ } 10^3 \text{ m}^3$, l'étude de ce tableau révèle aussi que seulement deux journées au cours des 20 dernières années auraient nécessité une capacité supérieure à

¹ La quantité de $850 \text{ } 10^3 \text{ m}^3$ correspond à l'écart entre le besoin de la journée de pointe ($31 \text{ } 521 \text{ } 10^3 \text{ m}^3$) et celui de l'hiver extrême ($30 \text{ } 689 \text{ } 10^3 \text{ m}^3$) lorsque l'effet de la température sur les clientèles à débit stable est pris en compte. L'effet total de la modification proposée est en fait de $1 \text{ } 200 \text{ } 10^3 \text{ m}^3$ ($31 \text{ } 521 \text{ } 10^3 \text{ m}^3 - 30 \text{ } 324 \text{ } 10^3 \text{ m}^3$) et son effet sur les coûts peut être estimé à plus de 20 M\$.

² Gaz Métro-2, Document 9, Annexe 2, p.1 (fourniture) et Gaz Métro-2, Document 9, p. 3 (transport et équilibrage).

³ B-0054, p. 90, tableau 28 et Gaz Métro-2, Document 1, Annexe 10, p.3.

celle de l'hiver extrême. Cela implique que Gaz Métro devra détenir une capacité d'environ $850 \cdot 10^3 \text{m}^3$ pour se prémunir contre un événement qui est susceptible de se produire une seule fois tous les 10 ans. Sur la base d'un coût annuel de 15M\$, il pourrait en coûter plus ou moins 150 M\$ sur 10 ans pour se prémunir contre le risque climatique lié à une seule journée.

Tableau 1 : Besoin de capacité sur la base des journées froides historiques et de l'hiver extrême

| Date | Volume projeté (10^3m^3) |
|----------------------|---|
| 15 janvier 2004 | 31 521 |
| 15 janvier 1994 | 31 005 |
| Hiver extrême | 30 689 |
| 6 février 1995 | 30 290 |
| 14 janvier 2004 | 30 037 |
| 16 janvier 1994 | 29 942 |

Considérant l'impact financier très important de quelques rares journées froides, la FCEI estime que des mesures de gestion de la demande devraient être envisagées pour réduire la consommation lors des heures ou journées critiques.

Dans sa décision D-2011-182, la Régie avait demandé à Gaz Métro de « retenir le principe visant à compenser les clients interruptibles dans les cas où le nombre de jours d'interruption réel est plus grand que le nombre de jours utilisé dans le calcul du tarif. » Le FCEI estime que ce même principe pourrait être mis à profit pour faire face à la journée de pointe.

Notamment, il nous semble que l'intérêt de la clientèle continue pour un tarif d'interruption de dernier recours devrait être sondé. On peut penser que certains clients continus (e.g. les clients interruptibles qui migrent depuis quelque temps au service continu⁴) pourraient être intéressés à se rendre disponibles pour s'interrompre en de très

⁴ Gaz Métro prévoit des migrations de volumes du tarif D5 vers le tarif D4 de $516 \cdot 10^6 \text{m}^3$ de 2012 à 2014 (2012 : $123,5 \cdot 10^6 \text{m}^3$; 2013 : $258,4 \cdot 10^6 \text{m}^3$; 2014 : $133,9 \cdot 10^6 \text{m}^3$). En supposant un profil parfaitement stable, le besoin de capacité combiné de ces clients est de $1400 \cdot 10^3 \text{m}^3/\text{jour}$.

rare occasions moyennement un dédommagement financier adéquat. Ces clients ne seraient sollicités que lorsque toutes les autres alternatives d'approvisionnement auraient été épuisées (incluant l'usine LSR et l'achat de transport additionnel) et se situeraient donc tout en bas de la liste d'ordonnement des outils d'approvisionnement.

Dans sa décision D-2010-144, la Régie ordonnait la formation d'un groupe de travail pour discuter de certains enjeux liés au tarif d'équilibrage. Bien que certains enjeux aient été traités dans le cadre du dossier tarifaire 2012 (R-3752-2011), les plus importants demeurent en suspens. Gaz Métro affirme qu'ils doivent être analysés conjointement avec l'élaboration de sa vision tarifaire en distribution. Cette vision tarifaire est attendue lors du prochain dossier tarifaire.

La FCEI demande à la Régie de mandater un groupe indépendant pour réaliser une analyse du potentiel de gestion de l'offre qui permettrait de réduire le besoin de capacité de la franchise lors de journées de grand froid.

3. Fonctionnalisation des coûts de transport

Gaz Métro demande à la Régie de fonctionnaliser les coûts de transport et d'équilibrage sur la base de la demande réelle et de l'usage réel des outils d'approvisionnement plutôt que selon l'usage prévu. Elle juge que cette façon de faire serait plus équitable.

Bien qu'elle y voie un aspect positif, la FCEI estime que cette modification est inéquitable envers les utilisateurs du service d'équilibrage.

Dans le cadre du dossier R-3809-2012, la FCEI exprimait sa préoccupation de voir des revenus de transport tirés de l'utilisation d'outils défrayés par le tarif d'équilibrage contribuer au trop-perçu en transport. La FCEI demeure préoccupée par cette question et estime que la proposition de Gaz Métro présente l'avantage de rétablir une cohérence dans le calcul du trop-perçu en transport. Selon cette proposition, le trop-perçu en

transport ne pourrait plus provenir d'outils dont le coût ne serait pas alloué lui aussi au transport. À ce égard la proposition de Gaz Métro est intéressante.

Cependant, la FCEI juge que la proposition risque d'engendrer une répartition inéquitable des coûts entre le transport et l'équilibrage. En particulier, elle estime que la proposition a pour conséquence de faire supporter en partie par les clients avec un profil chauffage le risque d'aléas de demandes de la clientèle à débit stable.

L'aléa économique peut être favorable ou défavorable. Dans le premier cas, il pourrait résulter en une baisse du coût d'équilibrage. Dans le second, en une hausse. Cependant, rien ne garantit la symétrie de ces impacts.

Puisque Gaz Métro est généralement perdante dans ses transactions d'achat et de revente de transport (revenus de revente sont inférieurs au tarif, ventes sur le marché secondaire rapportées? se font à un prix unitaire inférieur aux achats sur ce marché), la FCEI craint une asymétrie qui, en moyenne, transférerait indûment des coûts du tarif de transport vers le tarif d'équilibrage.

Supposons une franchise avec deux clients : l'un à débit stable (client DS) avec une demande de $5 \cdot 10^3 \text{ m}^3/\text{jour}$, l'autre avec un profil chauffage (client C) et une demande de pointe historique de $5 \cdot 10^3 \text{ m}^3/\text{jour}$. À cause du risque climatique, le client C se doit de disposer des outils pour faire face au pire scénario. Ainsi, il n'aura jamais à recourir à des outils additionnels, dont notamment ceux destinés au client DS. Le client DS pour sa part dispose des outils pour faire face à un scénario normal. En cas d'aléas économiques favorables, il pourrait avoir besoin d'outils additionnels. En cas d'aléas économiques défavorables, des outils demeureront inutilisés ou seront revendus à perte.

Selon la proposition de Gaz Métro, en supposant que la demande réelle du client DS, soit de $4 \cdot 10^3 \text{ m}^3/\text{jour}$, le client C devrait absorber le coût net du mètre-cube non utilisé par le client DS, et ce, bien qu'il ait dû dès le départ acquérir des outils pour faire face à tous les scénarios climatiques.

Si, au contraire, la demande réelle du client DS est de $6 \cdot 10^3 \text{m}^3/\text{jour}$, $1 \cdot 10^3 \text{m}^3/\text{jour}$ de transport additionnel devront être acquis sur le marché. Le client C ne verra aucune diminution du coût qui lui est alloué puisqu'il devra toujours assumer ses $5 \cdot 10^3 \text{m}^3/\text{jour}$ de départ.

Clairement, dans un tel scénario, le client chauffage subit le coût d'un aléa économique négatif sans en retirer de bénéfice lorsqu'un aléa favorable se présente. Bien sûr, ce scénario ne reflète pas parfaitement la réalité, mais il démontre l'asymétrie de la proposition.

En somme, la modification proposée par Gaz Métro présente l'avantage de rendre le calcul des trop-perçus en transport plus cohérent puisqu'elle compare les coûts et les revenus pour un même ensemble d'outils. Cependant, elle n'assure pas que l'ensemble d'outils sur lequel sera basée cette comparaison soit adéquat.

La FCEI s'oppose par conséquent à la modification proposée. Elle estime qu'une solution alternative devra être considérée en phase 4 du présent dossier pour garantir une fonctionnalisation adéquate des trop-perçus de transport.

4. Stratégie d'injection à Dawn

Dans le cadre de sa gestion des approvisionnements, Gaz Métro vise un niveau d'entreposage de 98% au 30 septembre. Elle indique ne pouvoir prendre le risque de ne pas être à pleine capacité pour le début de la saison froide.⁵ Elle confirme cependant que le niveau du site ne constitue pas un risque pour la sécurité d'approvisionnement.⁶

La FCEI se questionne sur l'optimalité de la gestion de l'entreposage à Dawn. Elle estime notamment que l'optimalité économique de viser un niveau d'entreposage de 98% au 30

⁵ B-0024, Gaz Métro-2, Document 5, p. 5.

⁶ B-0068, Gaz Métro-2, Document 9, p. 20.

septembre devrait être évaluée. Elle se questionne également sur la nécessité de maintenir de l'entreposage pour effectuer des injections en septembre et des retraits dès octobre.

Cela étant dit, la FCEI prend note que Gaz Métro déposera en octobre 2013 un rapport permettant d'identifier des stratégies pour optimiser la gestion des retraits et injections au site d'Union Gas.⁷ Considérant ce rapport à venir, la FCEI réserve pour l'instant ses recommandations.

⁷ B-0068, Gaz Métro-2, Document 9, p. 20.