

**Engagement no 2 de la FCEI : Donner la position de la FCEI à l'égard de la proposition de Gaz Métro par rapport à l'outil de maintien de fiabilité (**demandé par la Régie**)**

**Réponse:**

L'hiver 2013-2014 se caractérise par la combinaison peu commune de deux éléments exceptionnels, soit l'acquisition d'outils d'approvisionnement en excès de ceux découlant de l'application de la méthode approuvée et l'occurrence d'un hiver rigoureux.

L'acquisition d'outils d'approvisionnement en excès de ceux découlant de l'application de la méthode approuvée par la Régie découle elle-même de la combinaison d'une proposition de changement méthodologique et d'un calendrier réglementaire décalé.

C'est dans ce contexte bien particulier que la Régie doit décider quelle est la manière la plus appropriée de répartir les coûts entre les activités réglementées et non réglementées.

**La décision D-2013-192**

Les conséquences de l'acquisition d'outils d'approvisionnement en excès de ceux découlant de l'application de la méthode approuvée ont été traitées par la Régie dans la décision D-2013-192.

Au paragraphe 41 de cette décision, la Régie indique qu'aucun outil de maintien de fiabilité n'est requis dans l'horizon du plan d'approvisionnement.

*« [...] Étant donné que les besoins d'approvisionnement de la clientèle réglementée sont définis par le niveau de la demande continue en journée de pointe, la variation des besoins de l'hiver extrême qui résulte de la réservation d'une capacité de l'usine LSR au client GNL ne requiert pas d'ajout de capacité de transport. Ainsi, aucun outil de maintien de fiabilité n'est requis dans l'horizon du plan d'approvisionnement. »*

Elle ajoute toutefois au paragraphe suivant que le coût de maintien de la fiabilité doit tout de même être évalué selon la méthode actuelle.

*« [42] Cependant, dans la décision D-2013-179, la Régie demande à Gaz Métro de maintenir la méthode actuelle de prévision de la journée de pointe. En conséquence, le coût de maintien de la fiabilité doit être évalué selon la méthode actuelle. »*

Le paragraphe 47 de la décision indique que le coût de maintien est évalué par Gaz Métro sur une période de 121 jours.

Finalement, aux paragraphes 47 et 48, la Régie indique qu'elle ne peut approuver le coût de maintien calculé par Gaz Métro parce que celui-ci est calculé sur la base de transport FTSH alors que l'activité réglementée contracte plutôt du transport FTLH. Elle ne remet toutefois pas en question l'utilisation de la période de 121 jours.

*« [47] La Régie constate également que, dans l'évaluation des coûts de maintien de fiabilité qui doivent être assumés par l'activité GNL, Gaz Métro utilise le tarif du transport Firm Transportation Short Haul (FTSH) de TCPL à 100 % de coefficient d'utilisation et l'applique à une période de 121 jours.*

*[48] Considérant cette différence entre le type de transport contracté pour l'activité réglementée et celui considéré dans l'évaluation des coûts de maintien de la fiabilité pour l'activité de vente de GNL, la Régie n'est pas en mesure d'approuver le coût de maintien de la fiabilité présenté par Gaz Métro. »*

La FCEI comprend donc que la seule raison pour laquelle la Régie n'a pas approuvé le coût de maintien dès la décision D-2013-192 est que Gaz Métro avait calculé le coût sur la base de transport FTSH alors que ce transport ne correspond pas à l'approvisionnement contracté pour l'activité réglementée. La Régie a par conséquent demandé à Gaz Métro de produire une évaluation du coût de maintien de la fiabilité qui reflète la structure et les coûts de son plan d'approvisionnement 2014.

*« [49] La Régie prend acte de la capacité de transport requise en 2014 pour assurer le maintien de la fiabilité de  $74 \cdot 10^3 \text{ m}^3/\text{jour}$ . Elle demande cependant au Distributeur de déposer, en phase 3 du présent dossier, une évaluation du coût de maintien de la fiabilité qui reflète la structure et les coûts de son plan d'approvisionnement 2014 ».*

Ainsi, il semble que l'application stricte de la décision requerrait que Gaz Métro recalcule le coût de l'outil de maintien à  $74 \cdot 10^3 \text{ m}^3$  pour 121 jours sur la base de la structure et des coûts du plan d'approvisionnement 2014.

En suivi de la décision D-2013-192, Gaz Métro dépose la pièce Gaz Métro-2, document 59. À la page 13 de ce document, Gaz Métro propose un calcul du coût de l'outil de maintien basé sur 16 jours d'utilisation, soit le nombre de jours de vaporisation à l'usine LSR lors de l'hiver 2013-2014.

Tel qu'elle l'a indiqué en audience, la FCEI estime qu'il est inapproprié d'utiliser seulement les journées où un outil de transport est utilisé pour calculer le coût de maintien de la fiabilité. L'outil de maintien de la fiabilité sert à offrir une garantie de sécurité. Cette garantie doit exister pour toutes les journées où un risque de demande élevée existe, et non seulement pour les journées où ce risque se concrétise. La FCEI juge important que ce principe soit respecté. C'est d'ailleurs ce qui a motivé son intervention sur cette question lors de l'audience du 25 mars dernier? 2014?.

### **La décision D-014-032**

À la page 2 de la pièce Gaz Métro-2, document 59, Gaz Métro cite certains passages de la décision D-2014-032. Nous reproduisons ci-après les lignes 10 à 19 :

10 Il importe d'abord de rappeler que dans sa décision D-2014-032, la Régie demande de :

11 « [...] maintenir le traitement réglementaire, présentement en vigueur dans les dossiers tarifaire et  
12 de fermeture, pour l'examen des coûts de maintien de la fiabilité. »<sup>3</sup>

13 La Régie prend aussi acte du fait que :

14 « [...] Gaz Métro ne contractera pas les outils de maintien de la fiabilité à long terme. Elle précise  
15 toutefois qu'advenant qu'il soit nécessaire de le faire, le Distributeur devra exiger que l'ANR  
16 garantisse ces engagements. »<sup>4</sup>

17 Finalement, la Régie précise que :

18 « [...] la prévision de l'utilisation de la capacité de transport sera effectuée dans le plan  
19 d'approvisionnement. »<sup>5</sup>

À la même page, Gaz Métro poursuit en affirmant que l'approche qu'elle a retenue pour calculer le coût de maintien en 2014 est conforme aux demandes de la Régie. La FCEI est en désaccord avec cette affirmation.

Il importe d'abord de souligner que la décision D-2014-032 porte sur la question de l'investissement éventuel dans un deuxième train de liquéfaction à l'usine LSR et ses implications sur la relation entre les activités réglementées et non réglementées. Elle s'inscrit donc dans une perspective générale à long terme. Cette décision ne porte pas sur les circonstances particulières de l'hiver 2013-2014.

C'est bel et bien la décision D-2013-192 qui porte sur l'hiver 2013-2014 et qui tient compte des deux particularités qui étaient connues à ce moment, soit un calendrier réglementaire décalé et l'acquisition d'outils d'approvisionnement en excès de ceux découlant de l'application de la méthode approuvée.

Par conséquent, selon la FCEI, l'argument selon lequel Gaz Métro applique les principes retenus par la Régie est invalide. Les principes retenus par la Régie relativement à l'hiver 2013-2014 sont énoncés aux paragraphes 42 et 49 de la décision D-2013-192.

### **L'hiver rigoureux**

Aux lignes 6 à 21 de la pièce Gaz Métro-2, document 59, il est mentionné (ou « on mentionne » que les outils qu'elle a contractés étaient requis en situation d'hiver froid. Elle indique notamment :

« Au sortir de l'hiver, on peut douter que la clientèle de Gaz Métro aurait pu se passer d'une capacité de transport ayant permis d'acheminer près de 7 PJ (181 10<sup>6</sup>m<sup>3</sup>) de gaz au territoire de Gaz Métro durant la période hivernale. »

Selon la FCEI, l'occurrence d'un hiver rigoureux soulève une question importante à savoir : « est-ce que l'occurrence d'un tel hiver devrait amener la Régie à revoir les principes retenus dans la décision D-2013-192 et, si oui, dans quelles circonstances? »

Cette question en soulève d'autres. Par exemple :

- Gaz Métro aurait-elle pu rencontrer ses obligations envers les clients si elle avait disposé uniquement des outils découlant de la méthode actuelle d'établissement des besoins de capacité (incluant l'outil de maintien)?
  - Si la réponse est non, serait-il alors justifié pour la Régie de reconsidérer la décision D-2013-192?
  
- Le besoin de capacité de l'hiver 2013-2014 *a posteriori* est-il défini par la journée de pointe ou non?
  - Si la réponse est non, il paraîtrait alors justifié pour la Régie de reconsidérer la décision D-2013-192.
  
- Le fait que la clientèle réglementée défraie elle-même la majorité du transport en excès de ce que prévoit la méthodologie approuvée devrait-il influencer l'appréciation?

La FCEI n'est pas en mesure de répondre à ces questions.

Par exemple, si la Régie devait conclure que Gaz Métro n'aurait pas été en mesure de rencontrer ses obligations envers sa clientèle en l'absence des outils contractés en excès de ce que la méthode approuvée requière, il paraîtrait alors justifié de reconsidérer cette décision.

### **Répondre à ces questions dans le cadre du présent dossier versus au rapport annuel**

Tel qu'exposée plus haut, l'incertitude autour du traitement à appliquer à la situation qui se présente découle essentiellement de la qualification qui sera faite de l'hiver 2013-2014 *a posteriori*.

Or, le traitement des aspects réels d'une année tarifaire relève normalement du dossier de fermeture. Comme il est ici question de l'opération réelle des outils d'approvisionnement, la FCEI estime que le report de ce questionnement au dossier de fermeture pourrait être envisagé.

Cela aurait comme avantage de permettre à la Régie d'obtenir des réponses à certaines des questions que nous soulevons relativement à l'hiver 2013-2014, si elle le juge pertinent.

Cela permettrait aussi à la formation qui sera en charge du dossier de fermeture ainsi qu'aux intervenants de bénéficier des discussions qui auront eu lieu dans le cadre de la cause tarifaire 2015 relativement à la pièce Gaz Métro-2, Document 58.

### **Conclusions**

1. Selon la FCEI, les principes de la décision D-2013-192 doivent prévaloir sur ceux de la décision D-2014-032 quant à l'évaluation du coût de maintien de la fiabilité pour 2013-2014.
2. Il est inapproprié de calculer le coût d'un outil de maintien sur la base du nombre de jours de vaporisation. Celui-ci doit plutôt être évalué sur la base reconnue par la Régie, soit 121 jours.

3. Cependant, l'occurrence d'un hiver rigoureux en 2013-2014 pourrait justifier de reconsidérer les orientations retenues dans la décision D-2013-192 quant au fait d'exiger du client GNL qu'il fournisse un outil de maintien.

Afin de disposer du maximum d'éclairage pour trancher cette question, la FCEI recommande à la Régie reporter le traitement de cet enjeu au dossier de fermeture.