

Régie de l'énergie

Plan d'approvisionnement gazier, horizon 2015 - 2018

Dossier R-3879-2014 Phase 2

Preuve de l'Association des Consommateurs Industriels de Gaz
(l'ACIG)

Préparé par
Pascal Cormier
Analyste



29 Septembre 2014

Sommaire

Introduction.....	3
L'ACIG	3
Plan d'approvisionnement gazier, horizon 2015 - 2018.....	4
Méthode d'évaluation de la demande continue en journée de pointe	11
Accroissement de la capacité de vaporisation à l'usine LSR et projet d'une nouvelle classe tarifaire de service interruptible	11
Enjeux reliés au taux de saturation élevé de certains tronçons du réseau de transmission de Gaz Métro.....	13
Conclusion	14

1 Introduction

2 L'Association des consommateurs industriels de gaz (l'ACIG) a le statut d'intervenant au présent
3 dossier afin de représenter les intérêts de ses membres qui constituent une portion
4 substantielle de la demande totale du distributeur. L'objectif de notre intervention est de
5 s'assurer que la stratégie d'approvisionnement qui en découlera sera optimale pour l'ensemble
6 des consommateurs. À cet effet, l'ACIG est particulièrement sensible à la sécurité
7 d'approvisionnement et à son impact sur la fixation des tarifs. De façon plus précise, l'ACIG
8 compte traiter des sujets suivants :

- 9 • Plan d'approvisionnement gazier, horizon 2015 - 2018;
- 10 • Méthode d'évaluation de la demande continue en journée de pointe;
- 11 • Accroissement de la capacité de vaporisation à l'usine LSR et projet de nouvelle classe
12 tarifaire de service interruptible;
- 13 • Enjeux reliés au taux de saturation élevé de certains tronçons du réseau de transmission
14 de Gaz Métro.

15 Le contexte gazier actuel au Québec est particulier en ce sens que les clients ont accès à du gaz
16 naturel à des prix historiquement bas, toutefois, les moyens de transport pour y avoir accès sont
17 grandement limités, et ce, pour plusieurs années à venir. Les faits saillants du présent plan
18 d'approvisionnement sont les suivants :

- 19 • Une hausse de 20 % de la demande sur la période 2014 – 2018;
- 20 • Une migration importante des clients interruptibles vers le service continu;
- 21 • Des capacités de transport limitées pour répondre à la demande.

22 L'ACIG

23 L'ACIG regroupe 23 membres, dont 10 sont présents au Québec. La consommation annuelle des
24 membres de l'ACIG au Québec et en Ontario est légèrement supérieure à 100 PJ, soit près de la
25 moitié des volumes totaux desservis par Gaz Métro.

26 La portion québécoise de la consommation des membres de l'ACIG est de l'ordre de 45 PJ, soit
27 près du quart de la consommation totale au Québec. Les clients sont principalement desservis
28 en vertu des tarifs D4 et D5 de Gaz Métro.

29

1 Plan d'approvisionnement gazier, horizon 2015 - 2018

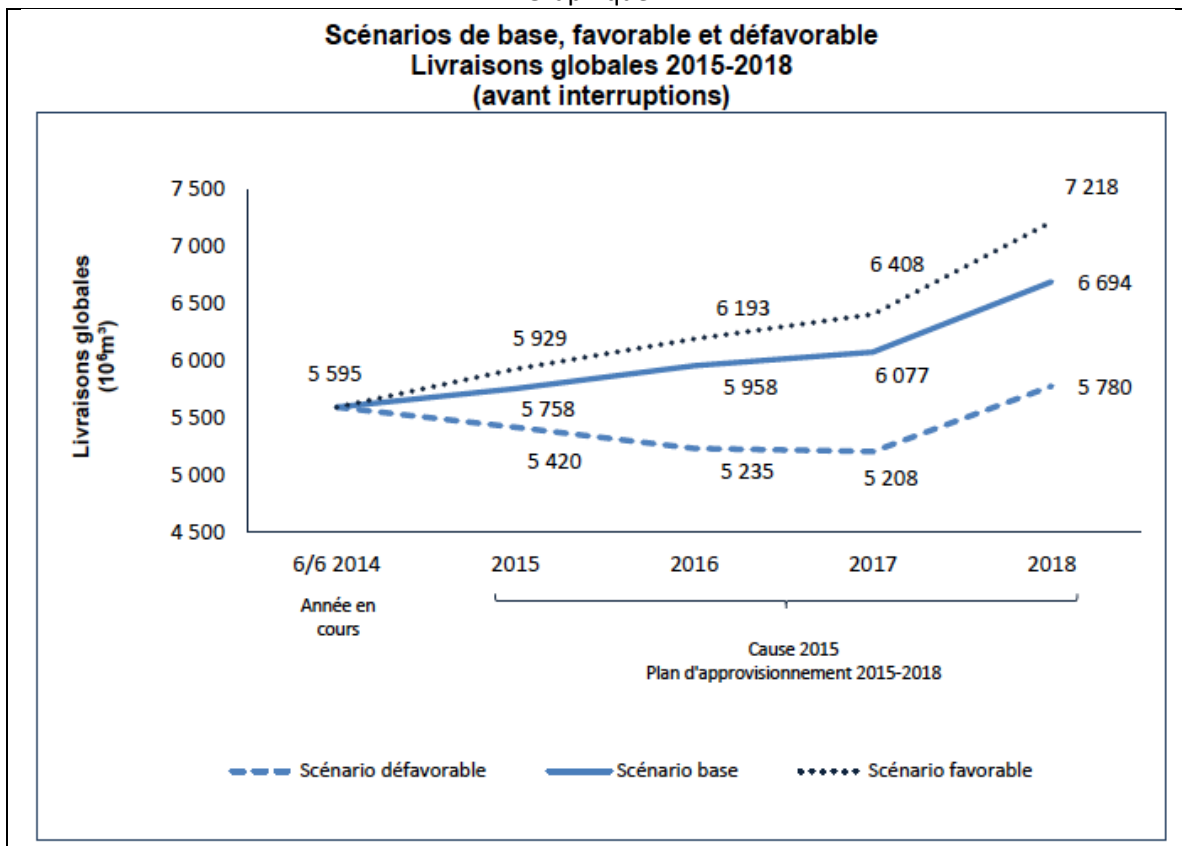
2 L'objectif premier du plan d'approvisionnement est de s'assurer que les approvisionnements
3 soient suffisants pour répondre à la demande en service continu au meilleur coût possible pour
4 sa clientèle. Après avoir établi les prévisions de la demande pour la période du plan, Gaz Métro
5 doit s'assurer de contracter les outils nécessaires pour satisfaire la demande en service continu
6 en journée de pointe ainsi que sur une base saisonnière.

7 Prévision de la demande 2015 - 2018

8 Scénarios de base, favorable et défavorable

9 À la lumière de l'information fournie en preuve¹ (voir le graphique ci-dessous), les livraisons
10 annuelles prévues sur l'horizon 2015 – 2018 seront à la hausse pour le scénario de base. Cette
11 hausse s'explique par une situation concurrentielle favorable du gaz naturel face aux autres
12 sources d'énergie ainsi que par un contexte économique favorable.

Graphique 1



13

14

¹ Dossier R-3879-2014 Phase 2, Pièce B-0050, page 50.

1 L'ACIG note une asymétrie entre les scénarios défavorable et favorable. En effet, par rapport au
 2 scénario de base, Gaz Métro anticipe avoir des écarts plus importants dans le cas du scénario
 3 défavorable que dans celui du scénario favorable. La principale raison qui explique cette
 4 asymétrie est liée au fait que Gaz Métro utilise l'hypothèse qu'il y aura de nouveaux clients dans
 5 le scénario favorable, ce qui n'est pas le cas pour le scénario défavorable. De plus, en faisant une
 6 analyse plus fine des différents scénarios (voir tableau 1 ci-après), il appert que les scénarios
 7 apportent des migrations différentes, par rapport au scénario de base, des clients industriels du
 8 service interruptible vers le service continu.

Tableau 1

Écarts entre les scénarios favorable et défavorable avec le scénario de base pour les livraisons globales de gaz naturel 2015 - 2018 (10 ⁶ m ³)								
Description	2015		2016		2017		2018	
	Défavorable	Favorable	Défavorable	Favorable	Défavorable	Favorable	Défavorable	Favorable
Service Continu								
Grandes entreprises	-512,43	159,8	-879,69	219,7	-1061,08	315,5	-1105,88	509,1
Petit et moyen débits	-445,56	118,6	-747,24	135,7	-867,83	182,3	-857,87	329,7
	-66,87	41,2	-132,45	84	-203,25	133,2	-248	179,4
Service interruptible								
Contrat régulier	175	11,5	156,55	15,9	191,95	15,4	191,95	15,4
Contrat gaz d'appoint	175	11,5	163,52	15,9	205,88	15,4	205,88	15,4
	0	0	-6,97	0	-13,94	0	-13,94	0

9 Source: Dossier R-3879-2014 Phase 2, pièce B-0050, pages 61 et 64, tableaux 20 et 22

10 À cet effet, nous constatons que le scénario défavorable montre une augmentation substantielle
 11 des livraisons du service interruptible alors qu'au scénario favorable, il semble n'y avoir qu'une
 12 légère augmentation des volumes interruptibles. Étant donné que le service interruptible offre
 13 une flexibilité accrue au distributeur dans la gestion de ses approvisionnements, il semble que
 14 les différents scénarios de prévision de la demande ont un impact non linéaire sur les risques
 15 associés à la stratégie d'approvisionnement. Selon les scénarios, les variations observées entre
 16 les différents tarifs ont, en effet, une incidence sur la structure d'approvisionnement du
 17 distributeur.

18 À titre d'exemple, d'une part, si le scénario défavorable se réalisait, Gaz Métro se retrouverait
 19 avec un surplus de transport ferme, principalement dû à la baisse des besoins en service
 20 continu. À cela, il faudra ajouter l'impact qu'aurait la hausse des volumes interruptibles sur les
 21 surplus de transport du distributeur. En effet, cette augmentation aurait comme impact
 22 d'augmenter les surplus en transport ferme. Ces surplus pourraient bien sûr être revendus sur le
 23 marché secondaire et ce, au bénéfice de Gaz Métro et de ses clients.

24 D'autre part, la situation serait toutefois bien différente dans l'éventualité où un scénario
 25 favorable se matérialise. Compte tenu de l'asymétrie des scénarios, il semble que l'impact global
 26 sur les outils d'approvisionnement serait de moindre ampleur dans cette éventualité. Cette
 27 analyse permet de mieux comprendre les risques attachés à chaque scénario pour la gestion des
 28 outils d'approvisionnement. L'ACIG constate ainsi la complexité à laquelle fait face le
 29 distributeur afin de prévoir les outils nécessaires pour alimenter de façon fiable et sécuritaire sa
 30 demande dans un contexte prévisionnel. Ceci étant dit, dans le contexte actuel, l'ACIG est d'avis

1 que les impacts négatifs associés à une pénurie de transport pour répondre à la demande sont
 2 beaucoup plus importants pour ses membres et l'ensemble des clients en service continu que
 3 les impacts d'en avoir trop.

4 **Scénario de base**

5 Afin de mieux comprendre les prévisions du scénario de base, une analyse plus détaillée de
 6 celles-ci est requise pour bien comprendre l'impact qu'elles auront sur la stratégie
 7 d'approvisionnement. Le tableau suivant montre l'évolution annuelle de la prévision par
 8 catégorie de clients.

Tableau 2

Livraisons de gaz naturel avant interruption 2015 -2018 (scénario de base 10⁶ m³)

	Grandes entreprises			Petit et moyen débits	Livraison totale
	Continu D4	Interruptible D5	Total Grande entreprise		
Livraisons anticipées au 30 septembre 2014*	2291,2	623,7	2914,9	2680,5	5595,4
Livraisons anticipées au 30 septembre 2015	2575,0	464,6	3039,6	2718,0	5757,6
Livraisons anticipées au 30 septembre 2016	2718,5	503,4	3221,9	2735,8	5957,7
Livraisons anticipées au 30 septembre 2017	2918,1	428,8	3346,9	2730,1	6077,0
Livraisons anticipées au 30 septembre 2018	3527,1	425,7	3952,8	2741,2	6694,0
Variation entre 2014 et 2018 (%)	54%	-32%	36%	2%	20%

* Les livraisons au 30 septembre 2014 sont après interruption

Source: Dossier R-3879-2014 Phase 2, pièce B-0050, pages 52 et 55, tableaux 16 et 17

9

10 Comme on peut le constater à la lecture du tableau 2, le distributeur anticipe une hausse
 11 globale des livraisons de 20% entre le 30 septembre 2014 et le 30 septembre 2018. Cette hausse
 12 est principalement due au secteur industriel. La hausse est particulièrement notable à l'année
 13 2018 en raison de la mise en service de l'usine IFFCO. Afin de comprendre l'importance de ce
 14 nouveau client sur la prévision des besoins du distributeur, toutes choses étant égales par
 15 ailleurs, nous avons estimé que la hausse globale serait de 9% au lieu de 20%, si le projet IFFCO
 16 ne se réalise pas en 2018.

17 L'autre constat important que l'on peut faire à la lecture du tableau 2 est la baisse significative
 18 des livraisons prévues pour le service interruptible D5. En effet, le distributeur anticipe une
 19 baisse de 32% entre le 30 septembre 2014 et le 30 septembre 2018. Cette baisse marquée
 20 s'explique par une migration importante des clients interruptibles vers le service continu. Cette
 21 migration crée une problématique importante sur la gestion des approvisionnements du
 22 distributeur, particulièrement à l'égard de la demande en journée de pointe. En effet, la baisse
 23 des volumes au tarif interruptible réduit la flexibilité qu'offre ce service au distributeur tout en
 24 augmentant ses besoins de transport ferme pour répondre à une demande accrue en service
 25 continu. Cette problématique est abordée plus en détails dans les sections ci-après.

26 **Problématique liée à la migration des clients du tarif D5 vers le tarif D4**

27 Il est important de bien comprendre l'impact qu'aura la migration des clients au tarif D5 vers le
 28 tarif D4 sur la stratégie d'approvisionnement du distributeur. Comme mentionné à la section
 29 précédente, la migration n'a pas seulement comme impact d'augmenter les besoins en service

1 continu du distributeur, mais elle réduit aussi grandement la flexibilité de son portefeuille
2 d'approvisionnement.

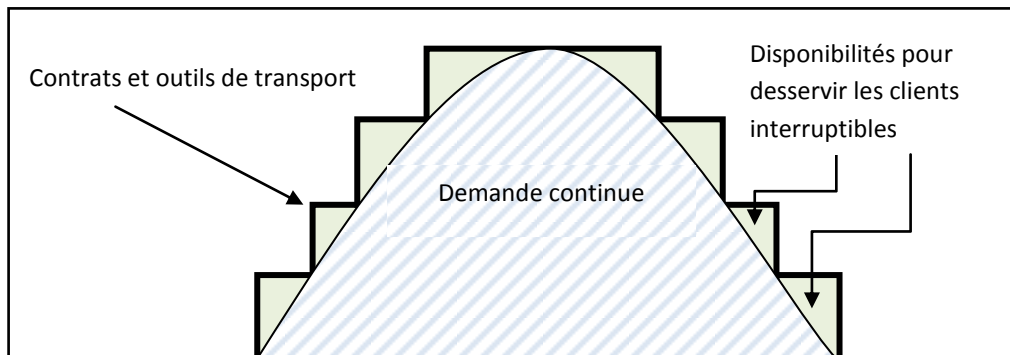
3 L'ACIG croit pertinent de rappeler une partie de sa preuve déposée dans le cadre de l'audience
4 sur le GAI² au dossier R-3837-2013 Phase 2, à l'effet que :

5 « Le tarif interruptible est un outil essentiel au distributeur pour la gestion de sa
6 demande et de son approvisionnement. Il lui sert principalement d'outil visant à
7 maximiser l'utilisation des contrats de transports qu'il détient et ainsi optimiser les coûts.

8 Le graphique ci-dessous démontre que le transport qui est contracté pour les clients en
9 service continu (tant pour les tarifs D1, D3 que pour les clients au D4) ne peut
10 correspondre à la consommation exacte de l'ensemble des clients en service continu. Le
11 distributeur doit prévoir suffisamment d'approvisionnement disponible pour satisfaire la
12 demande en journée de pointe. Ainsi, les portions des contrats non requises pour
13 desservir les clients en service continu sont offertes à la clientèle interruptible afin de
14 maximiser le coefficient d'utilisation (CU).

15 Le graphique suivant montre la portion des contrats de transport qui est optimisée par
16 l'offre de service interruptible aux clients :

17 **GRAPHIQUE 1 – OPTIMISATION DES CONTRATS DE TRANSPORT PAR LE SERVICE INTERRUPTIBLE**



18 La représentation graphique ci-dessus montre les différents contrats de transport et
19 autres outils (GNL et entreposage en franchise) qui permettent à Gaz Métro de satisfaire
20 les besoins en service continu lors d'une journée de pointe. Les différents contrats sont
21 superposés selon leur durée ou leur apport à la journée de pointe et sont délimités par la
22 ligne noire.

23 La partie hachurée en bleu représente la courbe des consommations en service continu.
24 Les pointes en vert situées à l'extérieur de la courbe de la demande continue
25 représentent les excédents des contrats de transport de Gaz Métro qui ne sont pas
26 utilisés par les clients en service continu. Ces extrémités sont donc disponibles pour

² R-3837-2013, phase 2 - Pièce C-ACIG-0069, pages 6 et 7

1 *desservir la clientèle interruptible, ce qui permet de réduire le coût unitaire des clients en*
2 *service continu pour un même transport et d'augmenter le coefficient d'utilisation de ces*
3 *contrats.*

4 *On peut noter qu'en journée de pointe, soit au sommet du graphique, il n'y a aucun*
5 *excédent de contrats offert à la clientèle interruptible puisque les clients en service*
6 *continu utilisent la totalité (100%) du transport disponible. La totalité de la demande*
7 *continue est donc sécurisée par des contrats de transport ou autres outils. C'est d'ailleurs*
8 *l'objectif du plan d'approvisionnement de démontrer que tel est le cas.*

9 *On peut conclure de ce graphique que les clients interruptibles sont essentiels au*
10 *distributeur aux fins d'optimisation de la gestion de ses approvisionnements.*

11 *Il faut en effet comprendre que, sans la présence des clients en service interruptible, la*
12 *portion du transport non utilisée par la clientèle en service continu pour laquelle le*
13 *distributeur s'est engagé à payer des primes fixes (Contract Demand) devrait être*
14 *assumée par l'ensemble des clients en service continu.*

15 *Ainsi, dans un scénario où il n'y aurait aucun client interruptible et que le transport de*
16 *Gaz Métro actuellement sous contrat demeurerait le même (puisque Gaz Métro ne*
17 *contracte pas de transport pour les besoins de ses clients interruptibles), l'ensemble des*
18 *volumes de ventes actuellement au tarif D5 correspondrait à une quantité de transport*
19 *non utilisée pour laquelle il y aurait des coûts fixes à être assumés par l'ensemble de la*
20 *clientèle. »*

21 Comme nous le verrons à la section ci-après, compte tenu du contexte actuel du marché, le
22 scénario où il n'y aurait plus aucun client interruptible serait très néfaste puisque le distributeur
23 serait privé d'un outil indispensable pour optimiser ses contrats de transport.

24 Le phénomène de migration observé dernièrement et qui semble être en voie de se poursuivre
25 pour les prochaines années est fort préoccupant. En effet, force est de constater que les clients
26 qui migrent du service interruptible vers le service continu le font pour des raisons
27 économiques. D'ailleurs, il semble y avoir des conditions de marché qui incitent ces clients à
28 choisir l'option qui est la plus avantageuse pour eux, soit le retour au service continu de Gaz
29 Métro. Comme il en sera question dans la section ci-après, et en tenant compte de l'impact
30 néfaste de cette migration pour Gaz Métro et sa clientèle, il y aurait lieu de procéder à une
31 réévaluation complète des conditions du tarif interruptible afin d'inciter les clients industriels à
32 y revenir ou y adhérer.

33 Stratégie d'approvisionnement

34 Afin de répondre aux besoins de sa clientèle, soit un approvisionnement suffisant pour répondre
35 au maximum entre la demande continue en journée de pointe et les besoins d'un hiver extrême,
36 Gaz Métro doit s'assurer de contracter suffisamment d'outils de transport et d'équilibrage.

1 Or, à la lecture des éléments en preuve au dossier, il appert qu'il n'y a plus de capacité ferme
2 disponible sur le réseau de TCPL pour répondre à la totalité des besoins du distributeur pour les
3 premières années du plan. En effet, cette situation ne se résorbera qu'au moment où les
4 capacités additionnelles de transport entre Dawn et le Québec seront disponibles.

5 Cette situation force Gaz Métro à contracter du transport ferme sur le marché secondaire. Basé
6 sur l'information en preuve, le marché secondaire vers le Québec n'est pas très liquide. En effet,
7 pour l'hiver 2015, seulement cinq (5) clients de TCPL auraient du transport disponible. Ce
8 nombre passe à deux (2) pour l'année suivante. Ce manque de liquidité aura pour effet
9 d'augmenter significativement les coûts de transport pour la clientèle de Gaz Métro. Ceci a été
10 corroboré par le distributeur dans la phase 3 du présent dossier portant sur sa demande
11 d'approbation de tarifs provisoires. En effet, à la page 1 de la pièce B-0108, le distributeur a
12 fourni les coûts annuels de transport pour la période de 12 mois se terminant le 30 septembre
13 2015. Nous avons ainsi reproduit au tableau 3 la portion des coûts associés au transport ferme
14 Long Haul (LH).

15

Tableau 3

Coût annuel de transport pour la période de 12 mois se terminant le 30 septembre 2015			
Transport ferme LH pour alimenter la zone sud de Gaz Métro	Coûts (000\$)	Volume (10³ m³)	Coût moyen (cent/m³)
TCPL	197 334 \$	3 011 771	6,55
Tarif TCPL Zone Nord dévié au Sud	6 939 \$	136 154	5,10
Marché Secondaire	112 400 \$	842 393	13,34
Total	316 673 \$	3 990 318	7,94

16 Source: Dossier R-3879-Phase 3, pièce B-0108, page 1.

17 Ce tableau confirme le fait que le manque de liquidité sur le marché secondaire pour le
18 transport ferme entraîne une hausse marquée du prix par rapport au tarif de TCPL. Cette
19 situation occasionne un coût supplémentaire de 57M\$ pour les clients de Gaz Métro. Étant
20 donné que le distributeur anticipe un resserrement encore plus important du marché
21 secondaire en 2016, nous pouvons anticiper que la valeur du transport ferme sur le marché
22 secondaire sera encore plus élevée.

23 L'ACIG estime qu'il y a de multiples facteurs externes hors du contrôle de Gaz Métro qui
24 pourraient faire augmenter davantage la demande pour le transport dans les prochaines
25 années. En effet, l'ACIG est d'avis que la demande pour le transport en période hivernale
26 pourrait être plus importante que prévue pour les raisons suivantes:

- 1 • Comme mentionné par Hydro-Québec Distribution (HQD) dans le cadre des audiences
2 publiques sur son plan d’approvisionnement 2014-2023³, HQD envisage de redémarrer
3 la centrale de TransCanada Energy (TCE) à Bécancour pour répondre aux besoins de
4 puissance en électricité durant les pointes hivernales. Bien qu’aucune décision n’ait
5 encore été prise à ce chapitre, des discussions sont en cours entre HQD et TCE pour
6 évaluer la possibilité d’utiliser cette centrale pour les hivers à venir. Étant donné que
7 TCE possède son propre transport ferme, lequel est présentement disponible sur le
8 marché secondaire, un redémarrage de la centrale ferait en sorte de réduire de 100 000
9 GJ/jour les quantités de transport ferme sur le marché secondaire durant les journées
10 de pointe.
- 11 • La demande en gaz naturel en Nouvelle-Angleterre, même à température normale,
12 pourrait être aussi forte que pendant l’hiver 2013-2014. En effet, la fermeture
13 permanente de deux centrales de production électrique importantes, soit celle de
14 Brayton Point ainsi que la centrale nucléaire Vermont Yankee, ferait en sorte
15 d’augmenter la production des centrales électriques au gaz existantes pour les années à
16 venir. Cette demande accrue pour répondre aux besoins de production électrique en
17 période de pointe hivernale sera en compétition directe avec Gaz Métro pour le gaz
18 naturel en provenance de l’Ouest canadien.
- 19 • La remise à neuf de nombreux réacteurs nucléaires en Ontario à partir de 2017 fera en
20 sorte d’augmenter la production d’électricité des centrales au gaz naturel situées dans
21 l’Est ontarien. Cette situation fera en sorte d’augmenter le facteur d’utilisation de ces
22 centrales. Bien que l’Ontario connaisse les plus fortes pointes de consommation
23 électrique en été, il y a une pointe hivernale presque aussi importante qui pourrait faire
24 en sorte d’augmenter les besoins en gaz naturel dans l’Est ontarien au même moment
25 que la pointe hivernale du Québec.

26 En prenant en considération les facteurs de risque mentionnés ci-dessus, l’ACIG est grandement
27 préoccupée par la situation entourant la desserte en transport de la franchise de Gaz Métro
28 pour répondre aux besoins de pointe en hiver. Tel que mentionné précédemment, ce
29 phénomène est accentué par la migration d’un volume important du tarif D5 au tarif D4.

30 Compte tenu du temps nécessaire pour augmenter les capacités de transport pour alimenter les
31 clients à l’Est du réseau de TCPL, l’ACIG est d’avis qu’une solution pour répondre en partie à la
32 problématique serait de renverser le phénomène de migration du service interruptible vers le
33 service continu. Une façon d’atteindre cet objectif serait de modifier les conditions du tarif
34 interruptible afin d’inciter les clients à privilégier cette option. De toute évidence, les conditions
35 actuelles du tarif ne procurent pas les incitatifs nécessaires pour les clients industriels. Compte
36 tenu du prix de l’alternative au service interruptible, soit l’achat de transport ferme, à prix élevé,
37 il est dans l’intérêt de Gaz Métro et de sa clientèle d’optimiser son portefeuille
38 d’approvisionnement en substituant, du moins en partie, le recours au tarif interruptible à
39 l’achat de transport ferme.

³ Dossier R-3864-2013, pièce A-0043, notes sténographiques du 17 juin 2014, pages 153 et 154.

1 Ce phénomène de rareté de la ressource en période de pointe n'est pas unique au marché du
2 gaz naturel. La Régie vient tout juste d'approuver dans la décision D-2014-156 des modifications
3 majeures aux caractéristiques des programmes d'électricité interruptible afin de stimuler la
4 participation des clients industriels à la réduction de la pointe hivernale. HQD a démontré que
5 l'amélioration des conditions de service et l'augmentation des compensations offertes aux
6 participants au programme interruptible étaient plus économiques que l'alternative, soit l'achat
7 de produit de puissance sur le marché de court terme.

8 L'ACIG est d'avis que la problématique de la migration du tarif D5 vers le tarif D4 est similaire à
9 celle vécue par Hydro-Québec. C'est pourquoi l'ACIG considère que la réévaluation des
10 conditions actuelles du tarif interruptible devrait être entreprise afin d'inciter un plus grand
11 nombre de clients industriels à réduire leur consommation en pointe et ainsi réduire la facture
12 globale des approvisionnements par une réduction des coûts de transport et d'équilibrage. Un
13 groupe de travail devrait être mis en place par Gaz Métro afin d'encadrer ces discussions.

14 **Méthode d'évaluation de la demande continue en journée de** 15 **pointe**

16 La nouvelle méthode proposée par le distributeur semble corriger un biais qui créait une sous-
17 estimation de la demande de la journée de pointe. Plus particulièrement, le distributeur a noté
18 que l'ancienne méthode ne captait pas de façon adéquate la corrélation entre les variations de
19 température et la consommation des clients des tarifs D3 et D4. En réponse à la question 16 de
20 la demande de renseignements de l'ACIG⁴, le distributeur a bonifié son analyse statistique. En
21 effet, le distributeur a refait l'analyse de performance de son modèle de prévision sur plusieurs
22 hivers. À la suite de cet exercice, l'ACIG est satisfaite de l'analyse faite par le distributeur pour
23 valider la robustesse de son modèle.

24 Finalement, l'ACIG est sensible à l'argument du distributeur voulant qu'une sous-estimation des
25 besoins puisse avoir un impact néfaste pour ses membres. En effet, une sous-estimation de la
26 demande aurait pour effet d'augmenter de façon importante les interruptions des clients D5 à
27 un niveau sous-optimal pour ceux-ci. Cela est particulièrement important dans un contexte où il
28 y a de moins en moins de clients interruptibles. Pour toutes ces raisons, l'ACIG appuie Gaz Métro
29 dans sa demande d'approbation de la nouvelle méthode d'évaluation de la demande de la
30 journée de pointe.

31 **Accroissement de la capacité de vaporisation à l'usine LSR et projet** 32 **d'une nouvelle classe tarifaire de service interruptible**

33 Tel qu'exigé par la Régie dans la décision D-2003-179, le distributeur devait produire dans le
34 présent dossier une étude de faisabilité physique et économique pour un accroissement de la

⁴ Dossier R-3879-2014 Phase 2, pièce B-0128, page 14

1 capacité de vaporisation à l'usine LSR ainsi que le développement d'un projet de nouvelle classe
2 de service interruptible lié à des événements exceptionnels visant les clients au tarif D4.
3 L'objectif de ces demandes était d'évaluer des alternatives à des engagements long terme
4 envers TCPL pour répondre à des besoins de pointe hivernale.

5 Étude de faisabilité physique et économique pour un accroissement de la capacité de
6 vaporisation à l'usine LSR.

7 Actuellement, l'usine LSR offre une capacité de vaporisation de 217 000 GJ/jour (5 749
8 $10^3\text{m}^3/\text{jour}$), soit un débit horaire moyen de 237 400 m^3/jour . Afin de répondre à la demande de
9 la Régie, le distributeur a évalué une augmentation du débit journalier de 43 000 GJ/jour. En
10 réponse à la question 11 de la demande de renseignements de l'ACIG⁵, le distributeur justifie
11 l'établissement du volume à ajouter en fonction de la différence entre la demande continue en
12 journée de pointe et les besoins d'hiver extrême. Afin de pouvoir alimenter ses clients, avec un
13 niveau de vaporisation accrue, Gaz Métro a évalué que des modifications devaient être
14 apportées à son réseau. Le coût total pour le projet s'élèverait à 31,76 M\$. Dans le cadre de son
15 plan d'approvisionnement, le distributeur a procédé à l'évaluation de l'impact global de cette
16 option. L'analyse faite par le distributeur conclut que cette option occasionnerait une réduction
17 des coûts de transport qui apporterait un impact global à la baisse de l'ordre de 4,5 M\$ sur le
18 revenu requis annuel. En plus de l'impact sur le revenu requis, l'augmentation de la capacité de
19 vaporisation permettra d'accroître l'apport de cet outil pour faire face à des situations de force
20 majeure. Toutefois, le distributeur soulève les inconvénients suivants qui devraient être
21 considérés pour évaluer ce projet :

- 22 • En scénario d'hiver extrême, l'augmentation de la capacité de vaporisation fera
23 accroître de façon importante le nombre de journées d'interruption. À notre avis, cette
24 option pourrait aggraver la problématique associée à la migration des clients du tarif D5
25 au tarif D4. Selon ce scénario, on pourrait se retrouver dans une situation où il n'y aurait
26 pas suffisamment de clients interruptibles pour contribuer à satisfaire la demande de
27 pointe. En prenant l'hypothèse qu'il n'y ait pas de migration supplémentaire, le
28 distributeur estime l'impact des interruptions sur les clients D5 à 8,6 M\$.
- 29 • De plus, cette solution soulève une problématique d'inter-financement entre les clients
30 qui se procurent actuellement leur propre transport et les autres clients. En effet, cette
31 modification sera incluse dans les frais de distribution de l'ensemble des clients de Gaz
32 Métro, mais aura comme bénéfice de réduire les coûts de transport uniquement aux
33 clients qui ne se procurent pas eux-mêmes du transport.

34 En prenant en considération l'ensemble des facteurs mentionnés par le distributeur, l'ACIG
35 estime qu'avec la structure tarifaire actuelle, le projet n'apporte pas un avantage économique
36 probant. De plus, l'ACIG partage l'opinion du distributeur à l'effet que la solution ne semble pas
37 être équitable pour les clients qui se procurent eux-mêmes leur transport. Finalement, l'ACIG

⁵ Dossier R-3879-2014 Phase 2, pièce B-0128, page 10

1 est particulièrement inquiète de l'impact que pourrait avoir cette solution sur les clients
2 interruptibles et sur l'aggravation potentielle du problème de la migration du tarif D5 vers le
3 tarif D4.

4 Projet de nouvelle classe tarifaire de service interruptible lié à des enjeux exceptionnels visant
5 les clients au tarif D4

6 Le projet de nouvelle classe tarifaire de service interruptible appelé volet C serait destiné aux
7 clients du tarif D4, soit des clients en service continu. Aux fins de l'analyse, le distributeur a
8 utilisé l'hypothèse que les deux programmes interruptibles existants demeureraient inchangés.
9 Le volet C comporterait des conditions plus avantageuses que celles des D5-A et D5-B. Selon
10 l'analyse du distributeur, la création du volet C aurait comme impact que plusieurs clients,
11 présentement aux volets D5-A et D5-B, migreraient vers le volet C. Cette migration ferait en
12 sorte d'augmenter les volumes en service continu, ce qui annulerait en partie l'avantage d'avoir
13 une nouvelle catégorie d'interruptible. L'analyse économique du distributeur montre que la
14 mise en place d'un troisième service interruptible pourrait potentiellement être rentable en
15 mode de coûts évités. Toutefois, le distributeur estime que la création d'un nouveau service
16 pourrait créer une migration plus importante des clients des services interruptibles existants
17 vers le nouveau service ce qui aurait comme impact de réduire les bénéfices potentiels de cette
18 option.

19 L'ACIG partage l'opinion du distributeur à l'effet qu'une revue globale de l'offre interruptible
20 devrait être réalisée au lieu de mettre en place un troisième programme tout en conservant les
21 programmes existants inchangés. L'ACIG réitère sa proposition de mettre en place un groupe de
22 travail pour discuter de cet enjeu.

23 **Enjeux reliés au taux de saturation élevé de certains tronçons du**
24 **réseau de transmission de Gaz Métro**

25 Suite au constat que certains tronçons du réseau de Gaz Métro présentaient un niveau de
26 saturation élevé, la Régie a demandé à Gaz Métro, dans la décision D-2013-192, de soumettre
27 une analyse des critères de conception.

28 Au moment du dépôt du plan d'approvisionnement, le distributeur a informé la Régie que les
29 études demandées n'étaient pas terminées et qu'elles seraient déposées à l'automne 2014.

30 Ayant des membres directement touchés par l'enjeu de la saturation, l'ACIG est
31 particulièrement intéressée à ce que des solutions à court et à long terme soient apportées pour
32 résoudre ce problème.

33 Dans ses réponses aux questions 17.3 et 17.4 de la demande de renseignements de l'ACIG⁶
34 ayant trait aux mesures à être prises pour résoudre les problèmes de saturation à court terme,

⁶ Dossier R-3879-2014 Phase 2, pièce B-0128, page 20

1 le distributeur nous indique qu'il a pu obtenir, pour les mois d'hiver, une pression contractuelle
2 minimale de 4 650 KPa à l'entrée du poste de compression de Saint-Maurice et de 5 750 KPa à
3 l'entrée du poste de livraison de Waterloo, et ce, pour une période de trois ans. Ces mesures
4 permettront de répondre à la demande de pointe projetée dans les secteurs affectés pour
5 l'hiver 2015.

6 **Conclusion**

7 L'ACIG réitère les conclusions et recommandations suivantes:

- 8 • L'ACIG appuie Gaz Métro dans sa demande d'approbation de la nouvelle méthode
9 d'évaluation de la demande de la journée de pointe afin de ne pas sous-estimer les
10 besoins à approvisionner.
11
- 12 • En raison de la rareté des capacités de transport, nous recommandons une
13 réévaluation complète des conditions du service interruptible, et ce, le plus
14 rapidement possible. À cet effet, l'ACIG recommande la mise en place d'un groupe
15 de travail afin de discuter de cet enjeu.
16
- 17 • L'ACIG veut s'assurer que Gaz Métro prenne en considération, lors de l'élaboration
18 de sa stratégie d'approvisionnement, les risques liés à l'évolution de la demande de
19 gaz naturel pour la production électrique dans les juridictions voisines.
20
- 21 • L'ACIG appuie Gaz Métro dans ses efforts pour accroître les capacités de transport
22 afin d'assurer un approvisionnement fiable et au meilleur coût possible pour sa
23 clientèle.
24
- 25 • L'ACIG appuie les mesures temporaires proposées par Gaz Métro sur trois ans afin
26 de réduire les impacts liés au taux de saturation élevé de certains tronçons de son
27 réseau de transmission.
28