

**MÉMOIRE DE LA FCEI RELATIVEMENT À LA DEMANDE TARIFAIRE  
2014-2015 DE GAZ MÉTRO**

**Préparé dans le cadre du dossier  
R-3879-2013 Phase 2  
de la Régie de l'énergie du Québec**

**Par**

**Antoine Gosselin, économiste**

**Pour**

**Fédération canadienne de l'entreprise indépendante**

**Le 29 septembre 2014**

## Table des matières

Introduction .....	3
Méthode de prévision de la demande de pointe .....	3
Autres considérations relatives au modèle de régression .....	5
Plan d’approvisionnement 2014-2015 .....	5
Besoin de capacité .....	5
Utilisation du site de Saint-Flavien .....	6
Nouvelle classe interruptible au tarif D <sub>4</sub> .....	7
Fréquence de la journée de pointe historique .....	7
Volet C.....	8
Risque de migration.....	9
Complexité d’intégration au plan d’approvisionnement .....	9
Rentabilité.....	10
Travaux informatiques.....	10
Attente de la vision tarifaire .....	10
Recommandation de la FCEI.....	11
Plan d’approvisionnement 2015-2016 .....	11
Bonification du PGEÉ .....	13
Sommaire des recommandations.....	13

## Introduction

La phase 2 du dossier tarifaire 2014-2015 porte sur le plan d’approvisionnement 2014-2018 de Gaz Métro ainsi que sur certains sujets connexes. Après analyse de la preuve et des réponses aux demandes de renseignements, la FCEI commente ci-après les enjeux suivants :

- la méthode de prévision de la demande de pointe;
- le plan d’approvisionnement 2014-2015;
- l’introduction d’une option interruptible pour les clients du tarif D4;
- le plan d’approvisionnement 2014-2015;
- la formule de bonification du PGEÉ.

## Méthode de prévision de la demande de pointe

La méthode actuelle de prévision de la journée de pointe repose sur l’hypothèse que la consommation des clients des tarifs D3 et D4 est indépendante de la température. Suite à des difficultés à rencontrer la demande de pointe lors de l’hiver 2012-2013, Gaz Métro propose de modifier la méthode de prévision de la demande de pointe afin de tenir compte de l’impact de la température sur la demande des clients des tarifs D3 et D4. En effet, bien que ces clients soient communément appelés « à débit stable », l’analyse de leurs profils de consommation montre un lien avec la température. Les difficultés rencontrées en 2012-2013 seraient liées au fait que l’impact de la température sur cette clientèle n’est pas pris en compte par le modèle.

Afin de prendre en compte l’effet de la température sur les clients D3 D4, Gaz Métro propose d’élargir à cette clientèle le modèle de régression actuellement utilisé pour les clients du tarif D1.

Gaz Métro présente trois variantes du modèle élargi.

La première option consiste à appliquer le modèle de régression linéaire à l’ensemble de la clientèle continue.

La deuxième option consiste à appliquer le modèle de régression à l’ensemble de la clientèle à débit continu à l’exception des volumes continus des clients en combinaison tarifaire. Cette exclusion se justifie selon Gaz Métro par le fait que la demande continue des clients en combinaison tarifaire se limite généralement au volume souscrit, le reste de la consommation étant consommée au tarif interruptible. Ces volumes ne sont donc pas ou peu influencés par la température. Les volumes souscrits de ces clients sont ensuite ajoutés à la prévision de demande de pointe obtenue par la projection des résultats de la régression.

La troisième option consiste à appliquer le modèle de régression à l’ensemble de la clientèle continue à l’exception des volumes continus des clients en combinaison tarifaire et de deux clients sans combinaison tarifaire au palier 4.10. L’exclusion des grands clients sans combinaison tarifaire se

justifie par le fait que des variations de profil et/ou de niveau de consommation de ces clients à travers les années peuvent générer des impacts considérables sur le résultat de la régression et le niveau du facteur d'ajustement.

Gaz Métro favorise le choix de l'option 2. Elle écarte l'option 1 parce qu'elle inclut dans la régression des clients dont la consommation n'est pas sensible à la température. Elle écarte l'option 3 parce qu'elle ne présente pas une coïncidence parfaite de la pointe.

De façon générale, la FCEI partage l'avis de Gaz Métro à l'effet que la température a un impact sur la consommation des clients des tarifs D3 et D4. Cependant, la FCEI estime que l'option 3 devrait être préférée à l'option 2 pour deux raisons.

D'abord, les clients du tarif 10 ne sont pas sensibles à la température comme le démontre le tableau déposé en réponse à la question 1.1 de la FCEI.<sup>1</sup>

De plus, comme le souligne Gaz Métro, l'option 3 permet de traiter spécifiquement les variations de ces clients qui affectent grandement le besoin de pointe alors que cet ajustement ne peut être apporté de façon adéquate par l'option 2.

Finalement, le fait que la pointe ne soit pas coïncidente dans ce modèle ne justifie pas d'y préférer l'option 2. Gaz Métro retient cet argument pour rejeter le résultat de l'option 3. La FCEI partage la préoccupation de Gaz Métro relativement à la non coïncidence des pointes. Cependant il faut garder en tête cette préoccupation est liée à un risque de surestimation de la pointe. Or, dans le cas présent, l'option 3 génère un besoin de capacité inférieur à celui de l'option 2. Donc, si l'option 3 engendre un excès de capacité, a fortiori l'option 2 en engendre un encore plus grand. Par conséquent, l'option 3, bien que conduisant probablement à une surestimation du besoin de pointe, demeure préférable à l'option 2.

Par ailleurs, la FCEI estime qu'il est possible de raffiner l'option 3 afin de diminuer la non-coïncidence des pointes en utilisant la demande combinée maximale des deux clients sans combinaison tarifaire du palier 4.10 plutôt que d'additionner leur maximum individuels. Sur la base des données de janvier 2014, ce maximum serait de  $1\,820\,10^3\text{m}^3/\text{jour}$ . Si un nombre plus élevé est observé à un autre moment, il pourrait y être substitué.

Outre le choix de la méthode, la FCEI est préoccupée par l'ajustement appliqué pour la croissance de la demande. Comme l'indique Gaz Métro, ce facteur d'ajustement est appliqué en prenant pour acquis que la croissance de la demande s'accompagne d'un profil de consommation semblable au profil de la clientèle existante.<sup>2</sup> Or cette hypothèse est susceptible de s'éloigner considérablement de la réalité. Cela est vrai tout particulièrement pour 2014-2015 qui se caractérise par des migrations importantes de clients interruptibles vers le service continu. En effet, puisque les grands clients ont des profils de consommation beaucoup plus stable,<sup>3</sup> la méthode proposée surestime selon toute vraisemblance le besoin de capacité réel.

---

1

<sup>2</sup> GM-11, doc 3, pp 11 et 12, réponse à la question 2.12

<sup>3</sup> B-0127, p. 78, réponse à la question 29.1.

Les tableaux 4 et 5 de la pièce Gaz Métro -6 document 1 illustrent bien ce problème. Le tableau 5 prévoit la migration de clients pour une capacité quotidienne de  $863,8 \cdot 10^3 \text{m}^3$ , mais lorsque le modèle de prévision de la journée de pointe est réévalué avec l'ajout de ces clients, le besoin de capacité croît de  $1\,077 \cdot 10^3 \text{m}^3$ ,<sup>4</sup> soit  $213 \cdot 10^3 \text{m}^3$  de plus. Gaz Métro prévoit environ  $250 \cdot 10^6 \text{m}^3$  de migration du D5 au D4 entre 2012-2013 et 2014-2015. En supposant un coefficient d'utilisation (CU) de 60% pour les clients du D5, la migration de capacité de  $863,8 \cdot 10^3 \text{m}^3$  correspond à environ  $190 \cdot 10^6 \text{m}^3$ . Par conséquent, on peut évaluer une surestimation du besoin à la pointe d'environ  $300 \cdot 10^3 \text{m}^3$  pour l'option 2. Vraisemblablement moins pour l'option 3. Il serait intéressant que Gaz Métro reprenne le tableau 5 sur la base de l'option 3 pour obtenir l'ordre de grandeur d'une surestimation éventuelle liée aux migrations dans le cadre de cette option.

Une amélioration qui pourrait être apportée serait de tenir compte de la nature des nouveaux volumes lors de l'établissement de la demande mensuelle projetée des clients continus sans combinaison tarifaire.

### Autres considérations relatives au modèle de régression

Les résultats présentés par Gaz Métro en réponse à la question 16.2 de l'ACIG, montrent une sensibilité considérable des résultats à l'année de référence de la régression.<sup>5</sup> En effet, pour l'analyse basée sur l'option 2, lorsque l'année de base 2013-2014 est utilisée plutôt que l'année 2011-2012, la prévision du besoin de la journée de pointe chute de plus de  $1\,500 \cdot 10^3 \text{m}^3$  passant de  $32\,440 \cdot 10^3 \text{m}^3$  à  $30\,896 \cdot 10^3 \text{m}^3$ . Cette variabilité soulève des doutes importants quant à la capacité de la méthode à prévoir adéquatement les effets de température, à tout le moins en ce qui concerne l'option 2. Cela dit, il est probable que l'option 3 soit également affectée. Du travail d'analyse additionnel devrait être mené sur ce point.

**En somme, la FCEI estime que l'option 3 devrait être retenue, que les volumes maximums observés des clients au palier 4.10 devraient être considérés de manière coïncidence et que l'ajustement pour la croissance de la demande devrait être révisé de manière à prendre en compte la nature des ajouts de volumes.**

**Elle estime également que des analyses additionnelles sont requises relativement à la sensibilité de la projection à l'année de référence.**

## Plan d'approvisionnement 2014-2015

### Besoin de capacité

Gaz Métro prévoit un besoin de capacité de  $34\,404 \cdot 10^3 \text{m}^3/\text{jour}$  pour l'année 2014-2015. Ce besoin est établi sur la base de la méthode proposée par Gaz Métro, soit l'option 2 discutée ci-haut.

En réponse à la question 31.6 de la Régie<sup>6</sup> Gaz Métro calcule un besoin de pointe de  $34\,230 \cdot 10^3 \text{m}^3/\text{j}$  sur la base de l'option 3. Si l'on remplace la somme non coïncidente ( $1\,922 \cdot 10^3 \text{m}^3/\text{j}$ ) des volumes

---

<sup>4</sup> Gaz Métro-6, Document 1, p. 21 tableau 5. Journée de pointe avec volet C à 25% moins journée de pointe du plan de base.

<sup>5</sup> B-0128, p. 18.

<sup>6</sup> B-0127, pp. 89 à 94.

maximums observés au 4.10 par la somme coïncidence ( $1\ 820\ 10^3\text{m}^3/\text{j}$ ), le besoin de la journée de pointe passe à  $34\ 230\ 10^3\text{m}^3/\text{jour}$  à  $34\ 128\ 10^3\text{m}^3/\text{jour}$ .

Par ailleurs, tel que discuté précédemment, l'application d'un facteur d'ajustement qui ne tient pas compte de la nature des nouveaux volumes est problématique dans le présent dossier alors que l'on observe que la croissance des clients VGE est proportionnellement près de trois fois plus importante que celle des clients PMD.<sup>7</sup> Puisque le profil des clients VGE est beaucoup plus stable que celui des clients PMD, l'application d'un ajustement uniforme conduit potentiellement à une surestimation du besoin de capacité.

**En somme, la FCEI estime que le besoin de capacité pour 2014-2015 devrait être ramené à  $34\ 128\ 10^3\text{m}^3/\text{jour}$  ce qui correspond à une réduction de  $276\ 10^3\text{m}^3/\text{jour}$  relativement à la demande de Gaz Métro.**

### Utilisation du site de Saint-Flavien

Le site de Saint-Flavien présente un profil de retrait variable dans le temps.<sup>8</sup> En décembre les retraits sont de  $1\ 200\ 10^3\text{m}^3/\text{jour}$  sauf lors de la période des fêtes où aucun retrait n'est effectué. En janvier ils montent à  $1\ 520\ 10^3\text{m}^3/\text{jour}$ . En février, ils redescendent à  $1\ 200\ 10^3\text{m}^3/\text{jour}$ , puis  $800\ 10^3\text{m}^3/\text{jour}$ . Finalement, en mars, ils sont de  $635\ 10^3\text{m}^3/\text{jour}$ , puis tombent à zéro.

En réponse à la question 7.12 de la FCEI, Gaz Métro présente les volumes projetés à la pointe des journées les plus froides pour différentes périodes de l'hiver. L'analyse de ces résultats permet de constater que la journée de pointe survient en janvier et que les six journées les plus froides historiquement surviennent également en janvier, soit  $34\ 404\ 10^3\text{m}^3$ .

On observe également que la journée historiquement la plus froide en février est survenue au début du mois et a un volume projeté de  $32\ 755\ 10^3\text{m}^3$ , soit  $1\ 645\ 10^3\text{m}^3$  de moins que la pointe historique.

Il est déduit que le besoin de capacité pour la pointe du mois de février est inférieur à celui du mois de janvier.

La FCEI estime que le plan d'approvisionnement devrait tenir compte de la réalité climatique selon laquelle la journée de pointe potentielle n'est pas uniforme à travers l'hiver. Puisque la pointe survient historiquement en janvier, l'apport à la pointe du site de Saint-Flavien devrait correspondre aux retraits prévus pour ce mois, soit  $1\ 520\ 10^3\text{m}^3$  plutôt que le niveau de  $1287\ 10^3\text{m}^3$  utilisé par Gaz Métro.

Par ailleurs, la FCEI estime que Gaz Métro devrait s'enquérir auprès d'Intragaz quant aux possibilités de maximiser les retraits en janvier, quitte à diminuer les retraits lors des autres mois. En effet, puisque la pointe de février est inférieure à celle de janvier par plus de  $1\ 600\ 10^3\text{m}^3$ , les retraits de Saint-Flavien ne sont pas nécessaires pour faire face à la journée de pointe de février. Il serait par conséquent avantageux d'augmenter les retraits de janvier et de réduire ceux de février et mars si cela est techniquement possible.

---

<sup>7</sup> B-0127, p. 79. Réponse à la question 29.2.

<sup>8</sup> Gaz Métro-7, document 1, annexe 4, p. 1

La FCEI recommande donc de hausser à  $1\,520\,10^3\text{m}^3/\text{jour}$  l'apport du site de Saint-Flavien à la journée de pointe, soit une hausse de  $233\,10^3\text{m}^3/\text{jour}$ .

Au total, la FCEI recommande une réduction des achats de transport de  $509\,10^3\text{m}^3$  relativement à la recommandation de Gaz Métro.

## Nouvelle classe interruptible au tarif D<sub>4</sub>

### Fréquence de la journée de pointe historique

Lors du dossier R-3837-2013, la FCEI a présenté un tableau de l'occurrence des journées plus froides que l'hiver extrême. Elle concluait que les journées froides requérant davantage de capacité que l'hiver extrême survenaient en moyenne une fois tous les 10 ans.

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

Date	Volume projeté ( $10^3\text{m}^3$ )
4 janvier 1981	34 404
3 janvier 1981	34 369
15 janvier 2004	34 096
23 janvier 1976	33 477
15 janvier 1994	33 332
14 janvier 2004	32 907
<b>Hiver extrême</b>	<b>32 781</b>
6 février 1995	32 755
16 janvier 1994	32 734
26 janvier 1994	32 605
27 décembre 1993	32 487

Source : Gaz Métro-11, Document 3, p. 34 et GM-7, Document 1, p. 101

Le tableau 1 présente un exercice comparable sur la base de la nouvelle plage de données historiques et de la méthode proposée de prévision du besoin de capacité en pointe. On peut y constater qu'au cours des 43 années d'historique climatique utilisées, seulement six journées, regroupées en quatre épisodes de froid distincts ont requis un approvisionnement supérieur à l'hiver extrême. Tout comme lors du dossier tarifaire précédent, on constate donc que les outils en excès de ceux de l'hiver extrême sont utiles environ une fois tous les 10 ans. De plus, pour deux des hivers, ils auraient été utiles pendant deux journées consécutives.

En réponse à une question de la Régie, Gaz Métro présente le coût incrémental des outils pour répondre à la journée de pointe historique comparativement à ceux de l'hiver extrême.<sup>9</sup> Pour 2014-2015, ce coût est de 44 M\$. Pour 2016, 2017 et 2018, il est de 28 M\$, 35M\$ et 15 M\$ respectivement. Il s'agit de coûts très substantiels pour se prémunir contre des événements très rares. La FCEI juge que ces coûts justifient largement de rechercher une solution pour réduire le besoin d'outils de pointe.

<sup>9</sup> Gaz Métro-11, Document 1, p. 31

De plus, le plan d'approvisionnement 2016 démontre que Gaz Métro ne sait pas, à ce jour, comment elle parviendra à répondre aux besoins de ses clients lors de l'année 2016. Cette situation pour le moins inquiétante rend d'autant plus pertinente la réduction du besoin de capacité dès l'hiver 2015-2016.

## Volet C

En suivi de la décision D-2013-179, Gaz Métro analyse la possibilité de mettre en place une nouvelle classe de clients interruptibles visant la clientèle du tarif D<sub>4</sub> (volet C).

Pour les fins de l'analyse de la mise en place d'une nouvelle classe de clients interruptibles, Gaz Métro retient les conditions suivantes :

- Service offert aux clients du tarif D4 possédant une source d'énergie alternative fiable.
- Maximum de 5 jours d'interruption (120 heures), pour une période d'interruption totale similaire à l'offre d'Hydro-Québec. Cela représente un nombre de jours acceptable selon les sondages auprès de la clientèle de Gaz Métro.
- Interruption de dernier ressort afin de minimiser le nombre d'interruptions. Donc, interruption de la consommation des clients du volet C une fois l'ensemble des outils de transport et d'équilibrage (incluant l'usine LSR) utilisés.
- Volume minimum interruptible de 2 500 m<sup>3</sup>/jour, soit 25 % du volume souscrit minimum du tarif D4.
- Lors d'une journée d'interruption, réduction du volume souscrit de la quantité interruptible afin de ne pas tarifier la clientèle pour les volumes interrompus.
- Compensation financière fixe de 10 ¢/m<sup>3</sup> sujette à interruption pour reconnaître le volume « rendu disponible » par le client et compenser le maintien d'une source d'énergie alternative fiable.
- Compensation financière variable de 40 ¢/m<sup>3</sup> interrompus afin de compenser le coût de l'utilisation d'une source d'énergie alternative pendant les jours d'interruption.

Gaz Métro évalue trois scénarios d'adhésion des clients du tarif D<sub>4</sub> à la nouvelle option tarifaire selon lesquels les clients admissibles rendent disponible à l'interruption 25%, 50% et 75% de leurs volumes. Parallèlement, Gaz Métro évalue qu'une telle offre tarifaire entraînerait des migrations de client du tarif D<sub>5</sub> au tarif D<sub>4</sub>. Globalement, Gaz Métro évalue à ente 4 M\$ et 5 M\$ l'avantage économique de cette option, mais soulève qu'il y a passablement d'incertitude autour du niveau réel d'économie qui pourrait se concrétiser. Cela étant dit, les analyses de Gaz Métro reposent sur les données du plan d'approvisionnement 2017 présenté lors de la cause R-3837-2013. Les coûts d'approvisionnement ont évolué de façon importante depuis ce qui ferait augmenter les bénéfices économiques liés à la mise en place de volet C de manière substantielle.

En réponse à la question 24.1 de la Régie, Gaz Métro produit également une analyse économique dans le cas où les migrations ne peuvent provenir que du tarif D<sub>4</sub> et que Gaz Métro ne retient sous le volet C que la capacité d'interruption nécessaire pour combler l'écart entre la journée de pointe et



l'hiver extrême.<sup>10</sup> Tel qu'indiqué précédemment, le bénéfice économique du volet sous cette hypothèse est évalué à 28 M\$ en 2016 et 35 M\$ en 2017.

Gaz Métro soulève toutefois dans sa réponse plusieurs objections à la mise en place du volet C à brève échéance.

- Elle indique que le volet C n'est pas applicable puisqu'on ne peut limiter la migration des clients du tarif D<sub>5</sub> vers le tarif D<sub>4</sub>.
- Elle mentionne aussi la complexité d'intégrer cette nouvelle offre au dans le processus de préparation du plan d'approvisionnement.
- Elle soulève l'incertitude sur la rentabilité de l'option.
- Elle mentionne que les travaux informatiques en cours retarderaient au 1<sup>er</sup> novembre 2016 la mise en place de la solution.
- Elle soutient que les problèmes actuels touchant les volets A et B du tarif interruptible devraient être révisés avant la mise en application du volet C.

La FCEI estime que le volet C devrait être mis en place dès le 1<sup>er</sup> novembre 2015. Selon la FCEI les enjeux soulevés par Gaz Métro ne sont pas insurmontables et les coûts très importants des capacités de pointe de même que les risques relatifs à la sécurité d'approvisionnement pour 2016 justifient pleinement de mettre les efforts requis pour atteindre cet objectif.

### **Risque de migration**

En ce que a trait au risque de migration de clients en provenance des volets A et B, la FCEI constate dans un premier temps que celui-ci est réduit depuis le dépôt initial de la preuve par ce que plusieurs clients ont de toute manière déjà migré au tarif D<sub>4</sub> indépendamment de l'introduction d'un volet C. Ils ne sont donc plus susceptibles de migrer à ce stade-ci. De plus, la FCEI estime que la modulation de l'offre ou des conditions d'admissibilité pourraient limiter l'impact sur les migrations. Par exemple, une condition pourrait stipuler que pour être admissible au volet C, un client doit avoir été au tarif D<sub>4</sub> depuis une certaine date ou pour une durée de temps prédéterminée. Il semble également probable que l'intérêt des clients du tarif D<sub>5</sub> pour le volet C varierait en fonction du niveau de la prime fixe. En effet, ces clients au tarif D<sub>5</sub> retirent un bénéfice annuel de leur participation qui est garantie à chacune des années par la réduction de leur tarif de distribution et un taux d'équilibrage allégé. Il est probable qu'ils soient moins intéressés par une option qui offre peu de bénéfice garanti (prime fixe faible), mais un bénéfice important à l'usage (prime variable élevée).

### **Complexité d'intégration au plan d'approvisionnement**

Pour ce qui est d'intégrer le volet C au processus de préparation du plan d'approvisionnement, la FCEI estime qu'il ne s'agit pas d'un enjeu majeur. Gaz Métro indique que son plan devrait se faire en plusieurs étapes dont une prévoyant la validation des volumes interruptibles disponibles au volet C. La FCEI soumet que cette étape bien qu'elle pourrait être souhaitable n'est pas essentielle. Le plan d'approvisionnement, comme l'ensemble du dossier tarifaire se base sur des prévisions. La demande, le besoin de capacité, la quantité d'outils, le coût des outils, le niveau des interruptions et d'utilisation de l'usine LSR peuvent tous changer entre le plan et le 1<sup>er</sup> octobre (voire le 1<sup>er</sup>

---

<sup>10</sup> B-0127, pp 56 à 65.

novembre). Le FCEI ne voit pas de nécessité à ce que ce soit différent pour le volet C. Le plus important est le niveau de réponse au volet C et les économies qui en découlent et qui seront retournées aux clients dans l'année visée ou une année subséquente si elles n'ont pas été prévues.

La difficulté à insérer le volet C dans les contrats des clients du tarif D<sub>4</sub> est également évoquée par Gaz Métro. La FCEI soumet à cet égard qu'Hydro-Québec Distribution (HQD) gère une réalité semblable depuis de nombreuses années sans que cela ne pose problème. D'ailleurs, HQD a refusé à au moins une reprise de la capacité offerte parce que l'offre excédait ses besoins.<sup>11</sup>

En ce qui concerne l'incertitude à moyen terme sur l'adhésion au volet C considérant la durée du plan d'approvisionnement la FCEI soumet que cette incertitude est de toute manière on ne peut plus présente pour 2016. Ajouter une option additionnelle ne peut être désavantageux. Par exemple, si Gaz Métro parvenait à se procurer tout le transport nécessaire avant de connaître l'adhésion au volet C, elle pourrait contracter ce transport quitte le revendre (potentiellement à profit) sur le marché secondaire une fois le niveau d'adhésion connu. Si elle ne parvient pas à se procurer le transport requis, le volet C devient essentiel à la sécurité des approvisionnements.

### **Rentabilité**

Gaz Métro mentionne également que la compensation offerte au volet C pourrait s'avérer plus onéreuse que l'achat d'outils de long terme, même si elle est inférieure au coût des outils de court terme. La FCEI partage ce point de vue à la nuance que le coût du volet C doit tenir compte de sa probabilité de réalisation. En fonction d'une probabilité de réalisation de 15%, le coût de la compensation devrait être sept fois plus important que le coût du transport à long terme pour être moins avantageux! Il ne faut pas perdre de vue que la portion variable de l'option ne serait que rarement versée.

Par ailleurs, tel que discuté à la section suivante, l'information disponible pour 2016 suggère des prix très élevés pour le transport sur le marché secondaire en 2016 rendant d'autant plus attrayante la mise en place du volet C dès 2016.

### **Travaux informatiques**

Gaz Métro indique que les travaux informatiques en cours ne permettraient pas la mise en place du volet C pour le 1<sup>er</sup> novembre 2015. La FCEI soumet avec respect qu'une telle justification ne peut constituer une raison acceptable lorsque la sécurité des approvisionnements et des réductions de coûts aussi considérables sont en jeu.

### **Attente de la vision tarifaire**

Gaz Métro invoque les problèmes des volets A et B et propose d'attendre que l'exercice de vision tarifaire soit complété avant ou en même temps que l'établissement du volet C. La FCEI estime que ce délai est beaucoup trop long et fera perdre une opportunité importante d'optimisation de coûts à court et moyen terme. De plus, l'analyse de la rentabilité à long terme de l'option interruptible est d'une pertinence limitée dans la mesure où Gaz Métro a la possibilité de retenir la capacité dont elle a besoin à chaque année.

---

<sup>11</sup> R-3678-2008, HQD-1, Document 1, Annexe A, p. 19, lignes 8 à 13.

## Recommandation de la FCEI

La FCEI croit qu'il est dans l'intérêt de la clientèle qu'une option tarifaire soit proposée pour application dès le 1<sup>er</sup> octobre 2015.

Cette proposition devrait faire en sorte de limiter le plus possible les migrations du tarif D5 vers le tarif D4. L'utilisation d'une compensation fixe faible et ayant des critères d'admissibilité exigeant l'appartenance au tarif D<sub>4</sub> depuis une date donnée ou pour une période donnée pourrait être envisagée.

Gaz Métro devrait avoir la possibilité de limiter la quantité retenue en fonction de ses besoins.

Cette option pourrait constituer une mesure de transition dans l'attente de l'exercice de vision tarifaire.

Afin de limiter le risque des clients face à l'évolution des coûts de l'énergie en cours d'année, la compensation variable pourrait être fixée en fonction de l'écart réel entre le prix du mazout et le prix du gaz au moment de l'interruption.

La FCEI demande à la Régie d'ordonner à Gaz Métro de déposer une proposition tarifaire complète au plus tard le 1<sup>er</sup> février 2015 de façon à ce qu'une décision puisse être rendue au printemps 2015.

## Plan d'approvisionnement 2015-2016

Gaz Métro prévoit pour 2015-2016 un besoin de capacité de 34 833 10<sup>3</sup>m<sup>3</sup> en hausse de 400 10<sup>3</sup>m<sup>3</sup> par rapport à 2014-2015. Elle fait l'hypothèse que ces besoins additionnels seront comblés par du transport sur le marché secondaire, mais ne peut certifier que cette option sera disponible le temps venu. De plus, lorsque questionnée sur les moyens qu'elle envisage pour rencontrer ce besoin, elle répond par un énoncé d'intention général, mais n'identifie aucun moyen.

Parallèlement, Gaz Métro juge qu'elle ne peut refuser les migrations de la clientèle interruptible vers le service continu.<sup>12</sup> La FCEI comprend des données au dossier que Gaz Métro ne refuse pas non plus les migrations vers son service de transport.<sup>13</sup>

L'article 4.8 des Conditions de service et tarifs prévoit que des modifications au contrat d'un client peuvent être acceptées s'il est rentable et opérationnellement possible de l'accepter.

### *« 4.8 MODIFICATION DU CONTRAT*

*Le client est responsable de signaler au distributeur tout changement aux informations fournies depuis la demande de service de gaz naturel.*

*Par ailleurs, le client peut présenter une demande de modification de contrat. Lorsque cette demande est conforme aux Conditions de service et Tarif et s'il est rentable et*

---

<sup>12</sup> B-0129, p.30 réponse à la question 6.3.

<sup>13</sup> B-0129, p.26 réponse à la question 5.1.

*opérationnellement possible pour le distributeur de l'accepter, le contrat peut être modifié ou remplacé par un nouveau contrat.*

*Un contrat écrit ne peut être modifié verbalement.*

*Dans tous les cas prévus au présent article, la confirmation visée à l'article 4.6 n'est pas transmise au client. »*

Dans le présent contexte où Gaz Métro n'est pas en mesure de garantir des approvisionnements suffisants pour répondre à la demande en 2016, la faisabilité opérationnelle de l'acceptation des migrations ne peut être garantie et présente un niveau d'incertitude exceptionnellement élevé.<sup>14</sup>

L'article 13.1.4.1 prévoit qu'un client ne puisse intégrer le service de transport du distributeur que s'il est possible pour le distributeur de le lui fournir.

*« 13.1.4.1 Préavis d'entrée*

*Le client qui désire se prévaloir du service de transport du distributeur au plus tôt le 1er novembre doit en informer ce dernier par écrit avant le 1er mars précédent. Nonobstant le préavis demandé, le client ne pourrait se prévaloir du service de transport du distributeur que s'il était possible pour le distributeur de le lui fournir. »*

Dans le présent contexte où Gaz Métro n'est pas en mesure de garantir des approvisionnements suffisants pour répondre à la demande en 2016, la possibilité de fournir le service de transport ne peut être garantie et présente un niveau d'incertitude exceptionnellement élevé.

La FCEI considère qu'il est imprudent de la part de Gaz Métro et contraire à l'intérêt public de permettre ces migrations et transferts alors que celles-ci mettent à risque la sécurité d'approvisionnement de l'ensemble de la clientèle et que les *Conditions de service et tarifs* donnent à Gaz Métro les outils nécessaires pour les refuser.

**La FCEI recommande à la Régie d'interdire ces migrations et transferts d'ici à ce que les outils permettant de les accommoder soient disponibles.**

De plus, considérant que Gaz Métro n'est pas en mesure de déterminer comment elle approvisionnera les clients pour l'année 2015-2016, il serait utile de connaître la prévision du besoin de capacité de l'année 2016 selon la méthode proposée sur la base de l'année de référence 2013-2014 puisque c'est celle qui servira de base à la prévision du besoin dans le prochain dossier. Il serait également utile de connaître ce résultat pour l'option 3.

---

<sup>14</sup> Par ailleurs, la notion de rentabilité à l'article 4.8 est vague et mériterait d'être définie de façon plus précise. Dans le cas qui nous occupe, les migrations ne sont clairement pas rentables du point de vue de la clientèle continue.

## Bonification du PGEE

Dans sa décision D-2014-077, la Régie demandait à Gaz Métro de « présenter, dans le prochain dossier tarifaire, une proposition pour la mise en place d'un seuil de bonification, variable annuellement, qui soit en lien avec les prévisions du PGEE ».

En réponse à cette demande, Gaz Métro propose une structure de bonification scindée en trois selon le niveau de la prévision annuelle.

La FCEI estime que la mise en place d'une bonification basée sur la prévision procurera des incitatifs indésirables. En effet, la formule proposée par Gaz Métro fait en sorte que, pour un niveau d'économie donné, la bonification varie à l'inverse de la prévision. Par exemple, pour des économies réelles de 33 Mm<sup>3</sup> la formule proposée par Gaz Métro engendrera une bonification de :

- 1 M\$ si la prévision est de 32 Mm<sup>3</sup>;
- 973 529\$ si la prévision est de 34 Mm<sup>3</sup>;
- 636 824\$ si la prévision est de 37 Mm<sup>3</sup>.

La FCEI estime qu'il serait préférable de maintenir une bonification qui soit basée sur des seuils indépendants de la prévision quitte à ce que ceux-ci soient ajustés périodiquement.

**Considérant les résultats du PGEE au cours des dernières années et les économies prévues pour 2014-2015 à 2016-2017, la FCEI recommande la formule de bonification suivante :**

- **un seuil minimal de 32 Mm<sup>3</sup> pour l'obtention du premier 250 000\$ de bonification;**
- **une bonification additionnelle par mètre-cube économisé de 10 c/m<sup>3</sup> au-delà de ce seuil pouvant atteindre un maximum de 750 000\$ à 39,50 Mm<sup>3</sup>.**

## Sommaire des recommandations

1. Quant à la méthode de prévision de la journée de pointe, la FCEI recommande que :
  - l'option 3 devrait être retenue, que les volumes maximums observés des clients au palier 4.10 devraient être considérés de manière coïncidence et que l'ajustement pour la croissance de la demande devrait être révisé de manière à prendre en compte la nature des ajouts de volumes;
  - des analyses additionnelles sont requises relativement à la sensibilité de la projection à l'année de référence.
2. Quant au plan d'approvisionnement 2014-2015, la FCEI recommande une réduction des achats de transport de 509 10<sup>3</sup>m<sup>3</sup> relativement à la recommandation de Gaz Métro.
3. Quant à l'introduction d'un volet interruptible au tarif D4, la FCEI recommande à la Régie d'ordonner à Gaz Métro de présenter une proposition tarifaire complète au plus tard le 1<sup>er</sup> février 2015 pour application au 1er octobre 2015. Cette proposition devrait :

- faire en sorte de limiter le plus possible les migrations du tarif D5 vers le tarif D4;
  - permettre à Gaz Métro de limiter la quantité retenue en fonction de ses besoins.
4. Quant aux enjeux de sécurité d'approvisionnement liée au plan 2015-2016, la FCEI recommande à la Régie d'interdire les migrations du service interruptible vers le service continu et les transferts vers le service de transport du distributeur d'ici à ce que les outils permettant de les accommoder soient disponibles.
5. Finalement, concernant la bonification liée au PGEÉ, la FCEI recommande l'application de la formule suivante :
- un seuil minimal de 32 Mm<sup>3</sup> pour l'obtention du premier 250 000\$ de bonification
  - une bonification additionnelle par mètre-cube économisé de 10 c/m<sup>3</sup> au-delà de ce seuil pouvant atteindre un maximum de 750 000\$ à 39,50 Mm<sup>3</sup>.