

Présentation de la FCEI

Antoine Gosselin, économiste

R-3879-2014 Phases 3 et 4

Régie de l'énergie
DOSSIER. R-3879- 2014 PHASES 3 et 4
DÉPOSÉE EN AUDIENCE
Date: 11 SEPT. 2015
Pièces n°: C-FCEI- 0684

Code de conduite

- FCEI est en accord avec le fait que l'activité réglementée ne devrait pas pouvoir favoriser un affilié.
- FCEI souhaite que l'activité réglementée maximise la valeur de ses actifs au bénéfice des clients réglementés.
- L'exclusivité d'accès accordée à GM GNL ne respecte pas ce principe.
 - Le fait qu'une tierce partie ne puisse utiliser l'usine aux mêmes conditions que GM GNL est discriminatoire et procure un avantage certain à GM GNL en réduisant la compétition.
 - Susceptible d'affecter l'activité réglementée en limitant sa capacité de valoriser ses actifs.
- Le fait que l'allocation des coûts soit approuvée par la Régie ne solutionne pas le problème.
 - D'autres groupes pourraient être intéressés à utiliser ces actifs aux conditions dictées par la Régie.
 - Quelle est la marge de profit prise par GM GNL?
- Important de ne pas créer un précédent indésirable.

Prévision des pertes et fluctuations

- Gaz Métro prévoit les pertes et fluctuations PMD selon le processus suivant:
 - Résultat du modèle de régression - $X + Y$
 - X = proportion de la fluctuation VGE au prorata des volumes
 - Y = Prévision individuelle des clients
- L'évaluation de X est inadéquate.
- FCEI recommande de maintenir la méthode sans ajustement.

Règles de migration en transport

- FCEI demande une protection accrue pour les clients captifs du transport de Gaz Métro.
 - Prise en compte effective de la notion de rentabilité lors de l'autorisation des migrations.
 - Évaluation objective de la rentabilité. En transport seulement.
- Philosophie de fournisseur de dernier recours n'est pas acceptable.
 - Si du transport est disponible pour GM, il l'est aussi pour le client.
- Absence de problème anticipé à court terme ne justifie pas de ne pas mettre de mesures en place. Les situations problématiques ne peuvent généralement pas être prévues assez tôt pour apporter les modifications réglementaires requises.
- Cession obligatoire devrait être applicable également lorsqu'il y a croissance du besoin.
 - Pas acceptable que GM laisse passer une opportunité moins coûteuse sur le marché secondaire pour reprendre le transport primaire d'un client.

Fonctionnalisation Champion

- ACIG soulève une incohérence dans le traitement des conduites.
- Deux possibilités:
 - Modifier la fonctionnalisation de Champion
 - Modifier la fonctionnalisation de Saguenay/Beauce/Estrie (SBE)
- ACIG propose de modifier la fonctionnalisation de Champion.
 - plus équitable parce que les coûts sont récupérés auprès de tous les clients.
 - plus simple d'application.
 - pas de gain à dissocier de la distribution.
 - récupération via le tarif de distribution ne pose aucun problème.
- FCEI soumet que:
 - tarif de transport aussi permet de récupérer auprès de tous les clients (modèle actuel de tarification dans la zone nord).
 - identifier les coûts liés à SBE est relativement simple.
 - les conduites sont des actifs de transport de l'aveux de tous.
 - le choix d'approche peut avoir un impact sur l'allocation des coûts entre clients.
 - Régie devrait demander à Gaz Métro de faire une analyse plus formelle de la justesse de cette proposition.

Autres enjeux

- Coût de la flexibilité opérationnelle.
 - FCEI satisfaite des explications fournies par Gaz Métro en audience.

- Développement de ventes.
 - Bien prévoir les volumes n'implique pas de bien prévoir les revenus.

- Prévisions du besoin de la journée de pointe.
 - Approche avec analyses distinctes des clientèles conduit à une surestimation du besoin en pointe.
 - Le besoin retenu ne devrait jamais excéder le résultat de cette approche.

- Bi-énergie au gaz naturel.
 - Tarif d'équilibrage doit être adapté si ce développement est permis.