

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL
N^o : R-3879-2014 Phases 3-4

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ
MÉTROPOLITAIN (SGCM)

Requérante

ET

FÉDÉRATION CANADIENNE DE
L'ENTREPRISE INDÉPENDANTE
(section Québec) (FCEI)

Intervenante

Régie de l'énergie
DOSSIER: R-3879-2014 PHASES 3214
DÉPOSÉE EN AUDIENCE PAR LA FCEI
Date: 16 SEPT. 2015
Pièces n ^o : NON COTÉ'E

PLAN D'ARGUMENTATION

Introduction

1. Le dossier R-3879-2014 passera à l'histoire réglementaire comme étant celui ayant probablement généré un niveau de pièces et d'information documentaire rarement atteint dans les annales de la Régie de l'énergie.
2. La FCEI a produit une preuve sur les enjeux où elle considérait que son intervention serait la plus utile et sur les questions plus importantes pour les consommateurs qu'elle représente.
3. À la fin du processus, les Demandes de renseignements et l'audience auront permis à la FCEI d'obtenir les réponses à certaines de ses questions. Pour cette raison, la recommandation relative au coût de la flexibilité opérationnelle est retirée. D'autres questions demeurent toutefois sans réponses.
4. D'un même souffle, suite aux contre-interrogatoires ou à la preuve d'autres intervenants, quelques recommandations se sont ajoutées à la preuve écrite lors du témoignage du témoin de la FCEI :
 - a) la fonctionnalisation des lignes de transport de Champion que nous commentons ci-après.
 - b) la prévision de la demande
 - c) le développement de la bi-énergie électricité/gaz naturel

Évaluation du besoin à la journée de pointe

5. Gaz Métro a proposé en phase 2 du présent dossier une nouvelle méthode de prévision de la demande en journée de pointe. Elle revient en phase 3 sur le facteur d'ajustement entre l'année historique et l'année témoin.
6. Tel qu'il appert de la preuve, la proposition de Gaz Métro prévoit un ajustement du besoin en pointe proportionnel à la croissance des volumes hivernaux, et ce indépendamment de la source de cette croissance. Pourtant, la preuve démontre que les clients PMD et VGE ont des profils de consommation différents.¹ Il en résulte le fait que la croissance des volumes affectera différemment le besoin de capacité à la pointe selon qu'elle provient de la croissance des volumes PMD ou VGE.
7. La FCEI croit qu'il est préférable, aux fins de capter ces différences de profil, d'utiliser des facteurs d'ajustement distincts pour les clientèles à PMD et VGE. M. Gosselin à l'audience, affirme ce qui suit :

« ... mais une chose est sûre, c'est que quand on fait des analyses distinctes, la seule chose, je pense qu'on fait un meilleur travail au niveau des ajustements entre les besoins prévus par le modèle et les besoins prévus pour l'année témoin. Mais, par ailleurs, c'est vrai qu'on peut surestimer parce qu'on a un problème de pointes qui sont non coïncidentes. Mais, on ne peut, à mon sens, jamais sous-estimer, avec cette approche-là, le besoin de pointes. Alors, une chose que je vous dirais, c'est que je pense que le besoin qu'on va retenir pour le besoin de pointes de la franchise ne devrait jamais être supérieur aux résultats de l'analyse quand on considère les deux... les deux clientèles de façon distincte. »²

8. La FCEI demande donc à la Régie d'imposer une borne supérieure au besoin de capacité correspondant à l'évaluation de ce besoin selon la méthode des analyses distinctes pour les clients PMD et VGE.

Code de conduite

9. Rappelons, dans un premier temps, pourquoi la FCEI considère cette question comme étant cruciale. M. Gosselin, à l'audience :

« ... ce que la FCEI souhaite, c'est que l'activité réglementée cherche à optimiser ses actifs, et donc pour réduire les tarifs si possible ... l'exclusivité que Gaz Métro accorde à l'activité GNL en ce qui a trait à l'accès aux actifs de liquéfaction puis

¹ Gaz Métro 115, Document 1, p. 42

² Notes sténographiques de l'audience du 11 septembre 2015, Vol. 5, page 95

*d'entreposage, ça ne respecte pas le principe qui est énoncé dans le code de conduite.*³

Protection des entités apparentées ou des activités non réglementées

10. Un des objectifs du Code de conduite est d'assurer l' « intégrité économique » et financière des entités apparentées ou des activités non réglementées impliquées dans une transaction avec le Distributeur.
11. La FCEI considère toujours, après présentation de la preuve à l'audience, que cet objectif visant à protéger les entités apparentées et les activités non réglementées est rédigé de manière trop large.
12. Le code de conduite doit traiter les entités apparentées et les activités non réglementées de manière « équitable » de sorte que leur lien privilégié avec l'activité réglementée ne soit ni un avantage ni un désavantage relativement à la concurrence.
13. La notion « d'intégrité économique » devrait donc être rejetée.

Traitement préférentiel des entités apparentées ou des activités non réglementées

14. La FCEI est certainement en accord avec cet objectif mais considère que son application pratique par Gaz Métro pose problème. M. Gosselin a donné cet exemple à l'audience :

« ... Je vous dirais aussi qu'avec le deuxième train de liquéfaction, si, par exemple, GM GNL décide d'utiliser seulement le deuxième train puis qu'il n'a pas besoin d'utiliser le train de l'activité réglementé en empêchant quelqu'un de s'en servir, il protège son affilié de la concurrence dans le marché, ensuite, de la commercialisation du GNL (...) Comme je disais tantôt, un autre acteur économique pourrait être intéressé à utiliser les actifs aux mêmes conditions que celles qui sont offertes à GM GNL comme décidé par la Régie et ça pourrait être bénéfique pour cette entité-là. Et ça accroîtrait la compétition dans ce marché-là. (...) si la Régie ne reconnaît pas que c'est un... que ça contrevient au code de conduite puis aux principes qui sont énoncés dedans puis que ça avantage un affilié, bien ça crée un précédent qui pourrait peut-être avoir des conséquences dans le futur pour d'autres types d'activités qui pourraient être visés par le code de conduite. »⁴

³ Notes sténographiques de l'audience du 11 septembre 2015, Vol. 5, page 74

⁴ Notes sténographiques de l'audience du 11 septembre 2015, Vol. 5, pages 75 à 77

15. La FCEI croit que Gaz Métro devrait mettre en place un processus ouvert d'attribution des capacités de liquéfaction réglementées et des capacités d'entreposage en visant la maximisation de la valeur de ses actifs, le tout, en respectant la réalité historique du développement du GNL et le futur code de conduite.

Rentabilité du développement

16. Il ressort de la preuve de la FCEI, sans que cet aspect soit contredit à l'audience par les témoins de Gaz Métro, que l'analyse des cohortes des nouveaux clients des années financières 2010 à 2012 révèle qu'environ 5% de compteurs résidentiels installés durant chacune de ces périodes étaient associés à des comptes inactifs en date du 1er avril 2015. Autrement dit, trois ans après l'installation des compteurs en 2012 5% de ceux-ci sont inactifs; quatre ans après l'installation des compteurs en 2011 5% de ceux-ci sont inactifs, et enfin, cinq ans après l'installation des compteurs en 2010 5% de ceux-ci sont inactifs.
17. La FCEI considère que les analyses de rentabilités des projets ne reflètent pas adéquatement la réalité et entraîne une surestimation de la rentabilité du plan de développement ainsi que des analyses de rentabilité utilisées au niveau opérationnel.
18. Les réponses complémentaires données par Gaz Métro montrent que, dans le marché résidentiel, une large proportion des compteurs inactifs se situent dans le marché des périphériques.

« ... Au niveau du développement des ventes et des installations inactives. (...) Je veux simplement soulever le fait que ce n'est pas parce que vous prévoyez bien vos volumes en moyenne que vous prévoyez bien vos revenus. Si vous avez dix (10) clients qui consomment un mètre cube (1 m³), vous allez chercher dix (10) primes fixes, plus à peu près rien de revenu variable. Si vous avez cinq clients qui consomment deux mètres cubes (2 m³), vous allez chercher cinq primes fixes et à peu près rien de variable, vous allez chercher deux fois moins de revenus. Donc, le fait que les volumes soient bien prévus, ce n'est pas (...) ce n'est pas un gage que les revenus sont bien prévus. ... »⁵

19. Gaz Métro devrait déposer à la Régie une caractérisation détaillée des compteurs ne générant pas de revenu et intégrer cette information au niveau des analyses de rentabilité et ce, tant au niveau du plan qu'au niveau opérationnel.

⁵

20. Aussi, la FCEI demande que les installations n'ayant jamais fait l'objet de facturation soient prises en compte des les analyses de clients perdus devant être déposées lors du prochain dossier tarifaire.

Migration relative au service de transport

21. Gaz Métro demande une modification au libellé de l'article 13.1.4.1 des *Conditions de services et des tarifs de Gaz Métro* de façon à pouvoir permettre les transferts même lorsque le délai de préavis n'est pas respecté.⁶
22. Le Distributeur indique que cela pourrait lui permettre d'accepter des migrations au bénéfice de l'ensemble de la clientèle.
23. Cependant, Gaz Métro estime qu'il n'est pas requis d'intégrer la notion de rentabilité à l'article. M. Gosselin précise les préoccupations de la FCEI à l'audience :

« la FCEI est préoccupée par la question des coûts échoués dans un contexte où il y a des contrats de très très long terme. Et tout particulièrement par les coûts échoués qui découleraient d'un processus d'arbitrage de la part de certains clients. (...) la FCEI demande, c'est d'avoir une protection accrue pour les clients qui sont captifs du service de transport de Gaz Métro. (...) c'est que cette notion-là de rentabilité n'a jamais vraiment été prise en compte ou, en tout cas, de façon... si elle l'a été là, on n'a pas d'indication qu'elle a été prise en compte de façon très objective et (...) Ce qu'on veut, c'est que cette notion-là de rentabilité soit vraiment opérante et qu'elle soit évaluée de façon vraiment objective. (...) C'est très difficile à évaluer puis ça demande des hypothèses puis on pense que c'est préférable que la notion de rentabilité soit traitée simplement du point de vue du service de transport. (...) J'ai aussi quelques commentaires sur la sortie du service de transport suite aux différents commentaires qui ont été faits et aux preuves des autres intervenants (...) Donc, je pense que, même lorsqu'il y a une croissance du besoin de capacités de Gaz Métro, le fait de permettre les migrations sans cession constitue une pratique qui est inéquitable envers les clients qui sont captifs du transport de Gaz Métro. (...) malgré tout ce que je viens de dire, on n'est absolument pas fermés à ce qu'il y ait une discussion qui se fasse pour essayer de trouver s'il n'y a pas moyen d'avoir une solution qui puisse être acceptable pour tout le monde, selon la proposition de l'ACIG. »⁷

⁶ Gaz Métro - 16, Document 1, p. 15

⁷ Notes sténographiques de l'audience du 11 septembre 2015, Vol. 5, pp. 81 à 89

24. Pour la FCEI, il faut faire une distinction fondamentale entre un client qui est au service de transport du distributeur et dont la consommation augmente et un client qui a fait le choix d'utiliser son propre transport. Dans le deuxième cas, le client a fait un choix délibéré afin de profiter de conditions plus avantageuses que les tarifs de Gaz Métro, mais présentant aussi un risque plus grand.

25. Il n'appartient pas aux autres clients de supporter ce risque.

Retour au service de transport sans préavis

26. La FCEI est en principe d'accord avec la possibilité de permettre le retour de clients au service de transport de Gaz Métro lorsque cela est à l'avantage de l'ensemble de la clientèle, et ce, même lorsque le préavis prévu à l'article 13.1.4.1. n'est pas respecté.

27. Si la Régie devait accepter la demande de Gaz Métro, la FCEI estime qu'il devrait être spécifié que la migration engendre des bénéfices à court terme, et ce, au service de transport.

Rentabilité du retour au service de transport

28. Dans sa décision D-2014-032, la Régie mentionnait que Gaz Métro n'anticipe pas de migrations importantes des clients au niveau du transport.⁸

29. Or, des migrations importantes sont survenues en 2014 suite à la hausse des prix sur le marché secondaire.

30. La notion de rentabilité devrait être prise en considération dans l'étude de ces migrations de la même manière que la Régie a ordonné qu'elle le soit dans le cas de migrations entre service interruptible et continu et qu'elle l'est pour les sorties du service de transport du distributeur.

31. Les conditions de services devraient prévoir des modalités qui protègent les clients contre la socialisation des coûts lorsque ces risques se matérialisent.

Condition de rentabilité des migrations

32. L'article 13.1.4.2 indique qu'un client ne pourrait se retirer que lorsqu'il est rentable et opérationnellement possible de l'accepter.

33. Il n'en demeure pas moins que l'article 13.1.4.2 prévoit que la rentabilité est une condition nécessaire à l'acceptation de migrations. La FCEI voit mal comment une migration qui a pour effet de faire augmenter les tarifs des autres clients peut être considérée rentable.

⁸

D-2014-032, paragraphe 83

34. La FCEI estime que cette notion de rentabilité doit trouver application dans la réalité et que les clients qui demeurent au service de transport du distributeur ne devraient pas être pénalisés par le choix de ceux qui migrent. Par conséquent, elle estime que des règles concrètes doivent s'appliquer pour rendre opérante la notion de rentabilité.

Fonctionnalisation des conduites de Champion

35. L'ACIG soulève une incohérence dans le traitement des conduites d'où découle deux possibilités :
- modifier la fonctionnalisation de Champion
 - modifier la fonctionnalisation de Saguenay/Beauce/Estrie (SBE)
36. L'ACIG propose de modifier la fonctionnalisation de Champion pour les raisons suivantes :
- elle serait plus équitable parce que les coûts sont récupérés auprès de tous les clients.
 - elle serait plus simple d'application.
 - il n'y aurait pas de gain à dissocier de la distribution.
 - la récupération via le tarif de distribution ne poserait aucun problème.
37. La FCEI considère que les enjeux suivants méritent réflexion:
- le tarif de transport aussi permet de récupérer auprès de tous les clients (modèle actuel de tarification dans la zone nord).
 - l'identification des coûts liés à SBE est relativement simple.
 - les conduites de Champion sont des actifs de transport de l'aveu de tous.
 - le choix d'approche peut avoir un impact sur l'allocation des coûts entre clients.
38. À l'audience, M. Gosselin a indiqué que la question devrait être creusée davantage par Gaz Métro:
- « ... fonctionnalisation des conduites de Champion le débat n'a peut-être pas, et l'analyse n'a peut-être pas été faite [...] de façon aussi formelle qu'elle aurait dû être faite. Il y a des questions, je pense, qui devraient peut-être être répondues avant de pouvoir conclure que le chemin privilégié par l'ACIG est préférable au*

*chemin inverse. Et c'est pour ça qu'on pense que ce qui devrait être fait, c'est de demander à Gaz Métro d'analyser plus formellement cette question-là et de pouvoir trancher dans un prochain dossier. ...*⁹

39. La Régie ne devrait pas rendre de décision maintenant. La Régie doit demander à Gaz Métro d'analyser plus formellement la fonctionnalisation des conduites de transport qu'elle détient (Saguenay Beauce et Estrie) ainsi que la conduite de Champion d'ici au prochain dossier tarifaire.

Prévision de la demande

40. Rappelons que Gaz Métro prévoit les pertes et fluctuations selon un processus qui, après le résultat du modèle de régression, vient retirer la proportion de la fluctuation VGE au prorata des valeurs (- X) et vient ajouter la prévision individuelle des clients (+ Y).

*« ... on a cherché à obtenir des précisions en contre-interrogatoire puis ce qu'on a appris, c'est que Gaz Métro, la façon dont ils retirent des volumes de sa prévision de son modèle économétrique, c'est au prorata des volumes totaux. (...) Donc essentiellement, on fait une régression puis on obtient une prévision de perte et fluctuation dans le marché PMD. Puis ensuite, on nous dit : « Je vais retirer un montant X et je vais ajouter un montant Y. » Puis on nous dit : « C'est mieux, ça, que de simplement prendre la prévision parce que mon montant Y, c'est des prévisions individuelles et donc c'est plus précis puis je suis capable d'avoir une meilleure prévision par le fait même. » Mais ce qu'on ne dit pas, par contre, c'est qu'on retire un montant X et ce montant X là qu'on retire, on n'a aucune idée s'il représente une estimation valable de ce qui, dans le modèle de prévision, est attribuable à la clientèle VGE(...). vous réfère aux réponses qui ont été données par le panel de Gaz Métro, on n'a pas fait les analyses pour voir comment le modèle réagirait, c'est quoi en fait l'influence du PIB sur les volumes, les fluctuations des clients PMD mais autres que ceux qui sont des VGE, là, qui sont associés à des VGE. Donc on ne peut pas savoir si le fait de prendre un prorata des volumes, c'est correct. (...) Et donc sur la base des réponses qui ont été fournies, là, on a fait un petit calcul assez rapide, en fonction aussi de ce qui a été donné dans l'engagement je pense numéro 5, là, où on montrait quel était le X et le Y. L'ajustement qui est fait, ça vient réduire la prévision de revenus de quelque chose comme autour de quatre point cinq millions (4,5 M\$). Alors c'est sûr que ce n'est pas négligeable. Et donc, voilà. »*¹⁰

⁹ Notes sténographiques de l'audience du 11 septembre 2015, Vol. 5, pp. 89 à 94

¹⁰ Notes sténographiques de l'audience du 11 septembre 2015, Vol. 5, pp. 77 à 81

41. L'évaluation de X est donc inadéquate et la FCEI recommande de maintenir la méthode sans ajustement.

Développement de la bi-énergie électricité/gaz naturel

42. La FCEI considère que ce marché peut être intéressant mais la tarification qui y est associée doit transmettre le signal de prix, au niveau de l'équilibrage.¹¹

LE TOUT, respectueusement soumis.

Montréal, ce 16 septembre 2015

FASKEN MARTINEAU DuMOULIN s.r.l.
Procureurs de la FCEI

¹¹ Notes sténographiques de l'audience du 11 septembre 2015, Vol. 5, page 97

