

Réponse de Gaz Métro à la Demande de renseignements no 1 de l'Association des consommateurs industriels de gaz (ACIG)

Demande d'approbation du plan d'approvisionnement et de modification des Conditions de service et Tarif de Société en commandite Gaz Métro à compter du 1er octobre 2017

1. Reconduction du mécanisme de croissance des dépenses d'exploitation, du mode de partage et du taux de rendement pour 2018

Références:

- (i) B-0005, page 15
- (ii) EB-2009-0084, Cost of Capital Review, OEB Staff Report, janvier 2016, page 2

Préambules

- (i) *« Ensuite, selon Gaz Métro, les conditions économiques et financières qui prévalent actuellement sont similaires à celles ayant mené la Régie à suspendre l'application de la FAA et à maintenir le taux de rendement à 8,9 % pour la période 2015-2017. »*
- (ii) *«The financial crisis that occurred in late summer 2008 and continued into early 2009 provided a shock that necessitated a review by the OEB and all other Canadian regulators (the National Energy Board, the British Columbia Utilities Commission, and the Régie de l'énergie) which were using similar formulaic ROE approaches.»*

Questions:

- 1.1. De l'avis de Gaz Métro, de quelle façon le rétablissement des marchés financiers, suite à la crise de 2008, doit-il être pris en considération dans l'appréciation des changements économiques et financiers survenus depuis la suspension de l'application de la formule paramétrique et l'établissement du taux de rendement à 8,9 %?

Réponse :

L'évolution des conditions économiques et financières depuis la suspension de l'application de la formule paramétrique lors de la Cause tarifaire 2013 est l'un des principaux arguments retenus par Gaz Métro pour demander le maintien du taux de rendement sur l'avoir ordinaire présumé à 8,9 %. En effet, tel que mentionné dans la preuve¹, les conditions économiques et financières actuelles et prévues à moyen

¹ R-3987-2016, B-0005, GM 1, doc 1, section 2,3.

terme, notamment en regard au taux sans risque et des écarts de crédit, sont similaires à celles ayant mené la Régie à suspendre l'application de la Formule d'ajustement automatique (« FAA ») et à maintenir le taux de rendement à 8,9 % pour la période 2013-2017. Actuellement, selon les données les plus à jour, soit celles du *Consensus Forecasts* de décembre 2016, le taux sans risque de 2,43 % et les écarts de crédit de 1,65 % constituent des valeurs similaires à celles enregistrées en septembre 2012, soit 2,55 % et 1,49 % respectivement. De plus, lorsque la Régie a décidé de suspendre la FAA en mai 2015 et de fixer un taux de rendement à 8,9 % pour les exercices 2015-2017, le taux sans risque était de 2,58 % et les écarts de crédit de 1,41.

De surcroît, toujours depuis la Cause tarifaire 2013, l'instabilité des variables financières et le comportement exceptionnel du taux sans risque mènent à un résultat inapplicable de la formule d'ajustement automatique, la valeur étant trop faible pour permettre le respect du principe de l'investissement comparable voulant qu'une société réglementée ait droit à un rendement comparable à celui que rapporterait le capital investi dans une autre entreprise présentant un risque global analogue.

C'est dans ce contexte que la Régie a conclu dans ses décisions D-2013-036, D-2013-085, D-2014-078 et D-2015-076 qu'il y avait lieu de suspendre la FAA et de maintenir le taux de rendement du distributeur à 8,9 % pour les années financières 2013 à 2017.

Par conséquent, bien qu'un examen exhaustif des risques des utilités comparables et de Gaz Métro puisse révéler certains écarts, une analyse sommaire des données nous permet de juger qu'un taux de rendement de 8,9 % est toujours raisonnable dans la mesure où on se limite à un examen allégé. À cet effet, Gaz Métro est d'avis que la reconduction du taux de rendement de 8,9 % pour 2018 satisfait adéquatement le critère de comparabilité, se base sur des conditions économiques et financières similaires à celles qui prévalaient dans les dernières années, tout en permettant de maximiser l'efficacité, l'efficience, la stabilité et la prévisibilité du processus réglementaire.

Enfin, Gaz Métro souligne qu'en plus de l'incertitude économique induite par les phénomènes soulevés dans sa preuve², la récente élection aux États-Unis a ajouté certaines craintes quant à son impact sur l'économie canadienne :

« Pour le Canada, un regain de vie du protectionnisme américain est un important risque et la fin de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALÉNA) aurait des conséquences néfastes pour notre économie. Vu l'importance des États-Unis pour l'industrie canadienne, l'augmentation des tarifs américains et la fermeture partielle de certains marchés causeraient des problèmes pour la plupart des exportateurs d'ici. Si une décision unilatérale du président américain provoquait rapidement la fin de l'ALÉNA (préavis légal de six mois),

² R-3987-2016, B-0005, GM 1, doc 1, p.15, lignes 17 à 23.

une récession canadienne serait envisageable. L'effet pourrait être particulièrement important pour les provinces où la fabrication joue un plus grand rôle, comme le Québec et l'Ontario »³.

- 1.2. Veuillez fournir le résultat auquel on parviendrait si le taux de rendement de la prochaine année devait être calculé sur la base de la dernière formule d'ajustement automatique approuvée par la Régie. Veuillez en préciser le calcul.

Réponse :

La méthodologie en regard du calcul de la FAA du taux de rendement sur l'avoir de l'actionnaire de Gaz Métro pour l'année 2013 et les années subséquentes peut être consultée à l'annexe 2 de la décision D-2011-182.

Taux de rendement sur l'avoir de l'actionnaire pour l'année témoin t = $8,90 \% + 0,75 * (POCL_t - 4,0 \%) + 0,5 * (ECSR_t - 1,5 \%)$

Où :

$POCL_t$ = Prévision du taux de rendement des obligations du Canada de long terme pour l'année témoin t.

$ECSR_t$ = Écart de crédit des obligations de long terme des sociétés réglementées canadiennes de cote de crédit A par rapport aux obligations du Canada de long terme pour l'année témoin t.

Ainsi, sur la base des données les plus à jour, soit celles du *Consensus Forecasts* de décembre 2016, le taux de rendement selon la formule d'ajustement automatique serait le suivant :

Taux de rendement = $8,90 \% + 0,75 * (2,43 \% - 4,0 \%) + 0,5 * (1,65 \% - 1,5 \%)$

Taux de rendement = 7,79 %

Par ailleurs, Gaz Métro rappelle que le sujet des formules automatique d'ajustements a été débattu devant d'autres régulateurs au cours des dernières années. Ainsi, tel que démontré dans la preuve de Gaz Métro⁴, l'Alberta Utilities Commission est venue à la conclusion qu'une telle formule ne serait applicable qu'à partir d'un taux sans risque de 4 %⁵ alors que le taux sans risque de décembre 2016 était de 2,43 %.

³ Desjardins, Point de vue économique : Les élections du 8 novembre et l'économie américaine : conséquences économiques et financières, 4 novembre 2016.

⁴ R-3987-2016, B-0005, GM 1, doc 1, p.15.

⁵ Alberta Utilities Commission Decision 2191-D01-2015 et

http://www.bcuc.com/Documents/Proceedings/2013/DOC_34699_BCUC-GCOC-Stage1DecisionWEB.pdf, page 91.

2. Demande d’approbation des caractéristiques d’un contrat d’entreposage à compter du 1^{er} avril 2017.

Références:

- (i) B-0013, page 5
- (ii) B-0013, page 22
- (iii) R-3879-2014, phase 2, B-0365, page 6.

Préambules

- (i) *« Ainsi ce sont les capacités d’entreposage, de retrait et d’injection sous-jacentes au contrat actuel LST 080, venant également à échéance le 31 mars 2017, qui sont en mode de renouvellement. »*
- (ii) À la référence (ii) Gaz Métro demande à la Régie d’approuver un contrat de capacité d’injection seulement, ayant les caractéristiques précisées à la référence (ii).
- (iii) *« L’effet premier d’une telle réduction des capacités d’entreposage est le déplacement d’achat de gaz de réseau de l’été vers l’hiver (ligne 22 de l’annexe 4). »*

Questions:

- 2.1 Veuillez confirmer que Gaz Métro propose de combler son besoin opérationnel avec un contrat de capacité d’injection uniquement, n’incluant pas de capacités de retraits et d’entreposage. Selon l’extrait de la preuve cité au préambule (i), ce contrat d’injection serait en remplacement du contrat d’entreposage, de retraits et d’injections LST 080 venant à échéance le 31 mars 2017. Dans la négative, veuillez corriger ces informations en précisant, notamment, la nature exacte des services qui seront contractés.

Réponse :

Selon les analyses en preuve, Gaz Métro a besoin de capacités d’injection additionnelles afin de répondre à ses besoins opérationnels. C’est donc ce critère qui sera déterminant dans le cadre de l’appel d’offres.

Veuillez vous référer à la réponse à la question 2.2 de la demande de renseignements N°2 de la Régie, à la pièce Gaz Métro-4, Document 2.

- 2.2 Veuillez indiquer quel serait l'effet de ne remplacer que la portion injection du contrat LST 080 sur les niveaux d'entreposage disponibles de Gaz Métro. Veuillez élaborer.

Réponse :

Ne remplacer que la portion injection du contrat LST 080 aurait pour impact de diminuer le volume total d'entreposage disponible. Pour l'effet de cette diminution, voir la réponse à la question 2.3.

- 2.3 Veuillez décrire quel serait les conséquences d'une éventuelle réduction de capacité d'entreposage qui découlerait du remplacement du contrat LST 080 par un contrat d'injection seulement. Veuillez notamment indiquer si des déplacements d'achat de gaz de réseau de l'été vers l'hiver seraient requis (ref(iii)). Veuillez aussi décrire toutes autres conséquences d'une baisse du niveau d'entreposage, notamment sur les coûts.

Réponse :

Le non renouvellement de la capacité d'entreposage de $116,1 \cdot 10^6 \text{m}^3$ aurait pour effet de fixer la capacité d'entreposage détenue par Gaz Métro à $232,9 \cdot 10^6 \text{m}^3$. Cette structure d'approvisionnement entraînerait automatiquement un déplacement des achats de gaz naturel de l'été vers l'hiver pour une quantité équivalente.

Ainsi, la répartition de la provenance du gaz naturel en hiver qui est de « 78 % achats / 22 % retraits Union Gas » passerait à « 87 % achats / 13 % retraits Union Gas ». Cet élément amènerait donc un risque financier plus important relié à l'écart de prix été/hiver.

Considérant la baisse de la capacité d'entreposage à $232,9 \cdot 10^6 \text{m}^3$, Gaz Métro aurait également à prévoir des ventes de gaz naturel en été, ne pouvant être injecté à Dawn, et son rachat en hiver.

Gaz Métro n'est pas en mesure de quantifier un tel scénario, n'ayant aucune indication si Union Gas accepterait de convenir d'un tel contrat et du prix afférent.

- 2.4 Veuillez expliquer pourquoi Gaz Métro n'envisage pas, pour combler ses besoins de flexibilité opérationnelle, remplacer son contrat d'entreposage LST 080 par un contrat d'injection avec espace ou par un contrat d'entreposage.

Réponse :

Veuillez vous référer à la réponse 2.1 ci-dessus.

3. Storage Balance Account:

Références

- (i) R-3879-2014, Gaz Metro 103, Document 3, page 19
- (ii) Idem
- (iii) R-3879-2014, Gaz Metro 103, Document 3, page 20

Préambule

- (i) « Une particularité des contrats compagnons STS et FTI concerne les coûts. Il existe un compte appelé « Storage Balance » dans lequel s'accumulent les quantités utilisées sous le FTI et duquel se soustraient les quantités utilisées sous le STS. Tant que ce compte est positif, c'est-à-dire que les quantités totales transportées sous le FTI sont supérieures à celles transportées sous le STS, l'utilisation du STS est facturée au tarif STS de TCPL. Si le compte est nul ou négatif, des frais additionnels s'appliquent sur les volumes transportés et représentent l'écart entre 125 % du tarif SH-Parkway et 100 % du tarif de STS. En fonction des tarifs de TCPL présentement en vigueur, les tarifs de SH Parkway et STS vers GMIT sont identiques. La surcharge représente donc 25 % du tarif de STS, appliquée sur les volumes transportés.»
- (ii) Solde prévu au compte Storage Balance au moment de la cause tarifaire 2016

Année	Capacité FTLH 10 ⁶ m ³	FTI 10 ⁶ m ³	STS 10 ⁶ m ³	Cumulatif 10 ⁶ m ³
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(2)+(3)-(4)
30/09/2014				546
2014-2015	3 244	324	412	458
2015-2016	3 497	350	327	481
2016-2017	1 080	108	323	266
2017-2018	822	82	292	56
2018-2019	819	82	283	-145

- (iii) « Toutefois, jusqu'en 2021, période où la capacité FTLH entre Empress et EDA est de 2 243 m³/jour, Gaz Métro pourrait appliquer une stratégie où, pour la période de mai à septembre, elle dirigerait une partie du gaz naturel vers Parkway (plutôt que vers EDA) par le service FTI (par exemple, 1 188 m³/jour). Pour répondre aux besoins dans EDA, elle prioriserait l'utilisation du FTSH

Parkway-EDA et le STS aux fins de flexibilité. Une telle gestion permettrait de soutenir le compte « Storage Balance » et maintenir les coûts des contrats au service STS sans surcharge jusqu'en 2020. »

Questions:

- 3.1 La citation en préambule (i) fait référence aux pénalités qui s'appliquent lorsque le compte « Storage Balance » affiche un solde négatif. Le tableau en préambule présente le solde qui était prévu à ce compte au moment de la cause tarifaire 2016. Veuillez mettre à jour la prévision du compte «Storage Balance » et préciser si l'obtention ou non du contrat d'injection demandé affecterait cette prévision du solde.

Réponse :

Le compte « Storage Balance » est une modalité reliée conjointement aux contrats de transport FTLH (service FTI) et STS. Dans un contexte où Gaz Métro détient 85 000 GJ/jour à partir d'Empress, le fait de détenir une capacité plus ou moins élevée d'entreposage n'a pas d'impact sur le niveau du compte « Storage Balance » et de son utilisation. En effet, la capacité de 85 000 GJ/jour à partir d'Empress est planifiée être entièrement utilisée pour répondre à la demande en franchise.

Considérant l'absence d'impact entre une capacité d'entreposage plus ou moins élevée et le compte « Storage Balance » auprès de TCPL, le tableau présenté en référence (ii) ne requiert pas de mise à jour.

- 3.2 La citation au préambule (iii) fait référence à la stratégie que Gaz Métro prévoyait appliquer relativement à la détention d'outils de flexibilité opérationnelle au moment de la cause tarifaire 2016. Cette stratégie visait à minimiser les surcharges appliquées aux volumes STS découlant d'un solde négatif du compte « Storage Balance ». Veuillez confirmer que Gaz Métro vise toujours à appliquer cette stratégie. Veuillez élaborer en précisant tout correctif apporté à la stratégie visant les outils de flexibilité opérationnelle depuis la cause tarifaire 2016.

Réponse :

La stratégie de gestion des capacités de transport n'est pas en lien avec le fait de détenir une capacité plus ou moins élevée d'entreposage. La stratégie peut être maintenue, que la provenance du gaz soit des achats de gaz en hiver ou des retraits du site d'entreposage.