

**RÉPONSE DE SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ MÉTRO (GAZ MÉTRO) À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS NO 1 DE L'ASSOCIATION DES CONSOMMATEURS INDUSTRIELS DE GAZ (ACIG) À GAZ MÉTRO**

**Transactions effectuées à partir des outils de transport et d'entreposage**

**Références:**

- (i) R-3599-2006, B-23, Texte du Mécanisme incitatif
- (ii) B-0060, page 6
- (iii) B-0060, page 7

**Préambules**

- (i) *« Des transactions financières, qui sont des transactions sur des outils de transport et d'équilibrage n'ayant pas d'effet net sur la quantité totale des outils de transport et d'équilibrage disponibles sur une base annuelle (par exemple des prêts d'espace d'entreposage ayant pour objectif d'optimiser l'utilisation des outils d'entreposage).*
- (ii) *“Les transactions dont le motif est financier ne peuvent se faire que si Gaz Métro n'est pas opérationnellement contrainte par ces transactions. Ces transactions sont donc possibles lorsqu'une opportunité de marché se présente à un moment et à un endroit où Gaz Métro dispose d'un outil qui n'est pas pleinement utilisé par la demande de ses clients et qu'elle peut être financièrement favorable. Certaines transactions peuvent également permettre de réduire les coûts d'approvisionnements qui auraient été autrement encourus, n'eût été ces transactions.”*
- (iii) *L'extrait suivant présente un sommaire des transactions financières réalisées au cours de l'année*

Transactions financières	Réel 2015-2016				
	Nombre de transactions		Revenus Totaux	Revenus Transport	Revenus Équilibrage
	Réalisées	Sujettes à bonification	\$	\$	\$
<b>Cession d'optimisation</b>					
Cession FTLH avec échange	1	1	43 200	43 200	0
Cession FTSH avec échange	8	8	312 691	0	312 691
Cession FTSH sans échange	2	2	29 364	0	29 364
<b>Échange</b>					
Vente FTSH-Dawn-EDA	26	26	115 635	0	115 635
Vente M12 Dawn-Parkway	5	5	2 231	2 231	0
Échange Parkway-Dawn	84	12	2 074	0	2 074
Échange Dawn-EDA	3	2	16 325	0	16 325
Prêt d'espace d'entreposage	1	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>130</b>	<b>56</b>	<b>521 520</b>	<b>45 431</b>	<b>476 089</b>

**Questions:**

- 1.1. Selon le texte du mécanisme incitatif, les transactions financières seraient des transactions qui n'ont pas d'effet net sur la quantité totale des outils de transport et d'équilibrage disponibles (ref (i)). Veuillez indiquer si cette définition d'une transaction financière donnant lieu à une bonification contenue dans le texte du mécanisme et reproduite à la référence (i) est encore adéquate. Au besoin, veuillez mettre à jour cette définition.

**Réponse :**

La définition de « transaction financière » est présentée à la page 6 de la pièce B-0060, Gaz Métro-12, Document 2, telle que citée à la référence (ii) :

*« Les transactions dont le motif est financier ne peuvent se faire que si Gaz Métro n'est pas opérationnellement contrainte par ces transactions. Ces transactions sont donc possibles lorsqu'une opportunité de marché se présente à un moment et à un endroit où Gaz Métro dispose d'un outil qui n'est pas pleinement utilisé par la demande de ses clients et qu'elle peut être financièrement favorable. Certaines transactions peuvent également permettre de réduire les coûts d'approvisionnements qui auraient été autrement encourus, n'eût été ces transactions. » (Nous soulignons)*

La définition citée en référence (i) est issue du mécanisme incitatif échu le 30 septembre 2012. Néanmoins, cette définition est réconciliable avec la définition ci-dessus.

En effet, la phrase « *outils de transport et d'équilibrage n'ayant pas d'effet net sur la quantité totale des outils de transport et d'équilibrage disponibles sur une base annuelle* » signifie que les outils ne doivent pas être utilisés pour répondre à la demande et que leur revente n'a pas d'effet net sur les capacités requises pour répondre aux besoins. Cette définition est donc réconciliable avec les principes énoncés à la référence (ii) et soulignés dans l'extrait repris ci-dessus.

- 1.2 Pour l'année 2016, Gaz Métro rapporte avoir conclu 130 transactions financières dont 26 ventes de FTSH-Dawn-EDA et 5 ventes de M12-Dawn-Parkway. Veuillez indiquer si ces transactions ont eu l'effet de réduire les outils de transport disponibles. Veuillez élaborer.

**Réponse :**

Puisqu'il s'agit de ventes de capacité de transport, ces transactions ont eu pour effet de réduire les capacités détenues par Gaz Métro pour les journées données. Toutefois, ces capacités vendues n'étaient pas requises pour répondre à la demande durant ces journées. Gaz Métro n'était pas opérationnellement contrainte de les vendre et a donc optimisé sa structure en profitant d'opportunités dans le marché pour générer des revenus appliqués en réduction des coûts.

- 1.3 L'ACIG observe que des ventes de FTSH et de M12 n'ont jamais été rapportées comme transactions financières donnant lieu à une bonification. Veuillez confirmer cette compréhension ou la corriger en soumettant les références appropriées.

**Réponse :**

Depuis au moins 2001, Gaz Métro réalise des ventes de capacité de transport FTSH (Dawn-EDA ou Parkway-EDA), M12 (Dawn-Parkway) et C1 (Parkway-Dawn) rapportées comme transactions financières donnant lieu à une bonification. En effet, les transactions de types « Cession d'optimisation de transport FTSH avec ou sans échange » et « Échange entre points géographiques » correspondent, dans les faits, à des ventes de capacité de transport.

Plus précisément, la cession d'optimisation représente une vente de capacité de transport par laquelle Gaz Métro cède temporairement une portion du contrat de TCPL à la tierce partie. Quant à l'échange entre points géographiques, Gaz Métro transporte la molécule de la tierce partie sur les capacités de transport qu'elle détient.

La nomenclature « Vente de transport » est utilisée lorsque Gaz Métro reste propriétaire de la capacité et transporte le gaz naturel de la tierce partie sur le tronçon. La cession étant administrativement plus lourde, la vente de la capacité est privilégiée plus particulièrement lors de ventes quotidiennes ou sur une courte période.

La nomenclature « Échange entre points géographiques » est utilisée, plutôt que le terme « Vente de transport », pour considérer le fait que Gaz Métro n'a pas nécessairement à utiliser sa capacité de transport entre le point où elle reçoit le gaz et le point où elle doit le livrer à la tierce partie si le gaz est déjà présent au point de livraison.

- 1.4 Dans le passé, des ventes de transport FTSH ont été classées comme transactions opérationnelles (ex : voir R-3916-2014-B-0041, page 5). Veuillez préciser quelles sont les différences entre les ventes de FTSH classées comme transaction opérationnelles et les ventes de FTSH classées comme transactions financières.

**Réponse :**

Comme indiqué au tableau de la pièce identifiée par l'exemple cité dans la question, les ventes de transport FTSH consistaient en des « Ventes de transport FTSH *a priori* », soit des ventes requises afin de ne pas détenir de capacité de transport excédentaire à la demande en continu en journée de pointe et à la demande saisonnière de l'hiver extrême.

De telles « ventes FTSH *a priori* » ont été réalisées au cours des exercices financiers 2006, 2007, 2008 et 2010. Elles étaient identifiées comme des transactions opérationnelles et étaient assujetties au mécanisme incitatif en vigueur pour ces années.

**Modalités de récupération des manques à gagner de transport et d'équilibrage.**

**Références:**

- (i) R-3992-2016, B-0010, page 1
- (ii) D-2015-177, paragraphe 93

**Préambules**

- (i) À la référence (i), on peut y lire que le manque à gagner réalisé au service d'équilibrage est de 28,8 M\$ tandis que le manque à gagner au service de transport est de 9,0 M\$.
- (ii) « La Régie autorise la disposition des CFR des services de transport et d'équilibrage sur trois ans et leur rémunération au coût moyen du capital, afin de niveler l'impact tarifaire, particulièrement pour le service d'équilibrage. »

**Questions:**

- 2.1 Veuillez indiquer si les manques à gagner des services d'équilibrage et de transport seront récupérés sur trois années comme l'autorisait la décision D-2015-177 (ref (ii)). Veuillez justifier.

**Réponse :**

Les manques à gagner des services d'équilibrage et de transport de l'exercice 2016 seront entièrement récupérés au cours de l'exercice 2018, comme prévu à la Cause tarifaire 2018 (R-3987-2016). L'amortissement de ces CFR est présenté à la pièce B-0127, Gaz Métro-12, Document 14, aux lignes 16 et 17.

Il importe de préciser que la décision D-2015-177 visait exclusivement l'exercice 2014. En effet, la période d'amortissement est normalement d'un an. Afin de démontrer le caractère exceptionnel de cette décision, Gaz Métro souligne que la Régie a approuvé les tarifs et le coût de service de l'exercice 2017 intégrant la totalité des amortissements relatifs au manque à gagner du service de transport ainsi que du trop-perçu du service d'équilibrage réalisés au cours de l'exercice 2015. Pour un complément d'information, veuillez vous référer à la page 8 de la pièce B-0243, Gaz Métro-6, Document 1, R-3970-2016 de la Cause tarifaire 2017, intitulée « Principes et méthodes d'évaluation suivis dans l'établissement de la base de tarification ».

- 2.2 Veuillez comparer l'impact tarifaire (sur le taux unitaire de transport et d'équilibrage) de récupérer les manques à gagner sur trois années plutôt que sur une année.

**Réponse :**

Gaz Métro n'estime pas utile de répondre à la question puisque, conformément aux principes suivis pour l'établissement de la base de tarification de la Cause tarifaire 2016 (R-3879-2014), à la pièce B-0722, Gaz Métro-107, Document 1, page 8, et approuvés par la décision D-2015-181, les trop-perçus ou manques à gagner en transport et en équilibrage sont amortis sur un an.

**Stratégie de gestion des inventaires au site de Union Gas**

**3 Référence:**

- (i) B-0066, page 6
- (ii) B-0066, page 3
- (iii) B-0066, page 6

**Préambule**

- (i) « En fonction des prix réels d'achat à Dawn sur l'année 2015-2016, la stratégie de gestion des inventaires au site de Union Gas a créé un désavantage estimé à 2,6 M\$, résultant des prix réels d'achat de gaz naturel plus élevé dans les derniers mois de l'année financière. »
- (ii) « Les niveaux d'inventaire observés sur la période de mai à août 2016 sont inférieurs à ceux visés lors de la cause tarifaire. Dans les faits, ce sont ceux de la cause qui étaient supérieurs aux niveaux qui auraient découlés si la stratégie de gestion de Union Gas avait pu être appliquée. Or, considérant les capacités de transport projetées à la cause, cette stratégie ne pouvait être mise en place et se répercutait par des injections réparties sur la période d'été plutôt que d'être concentrées sur la fin de l'été. » (notre souligné)
- (iii) L'extrait suivant indique que la stratégie d'injection appliquée au cours de l'année aurait entraîné un désavantage de 2,538 M\$ par rapport à la stratégie antérieurement appliquée.

**Tableau 6**

<b>Impact financier estimé</b>	000 \$
Variation des coûts d'achat à Dawn sur les retraits	-192
Variation des coûts d'achat à Dawn sur les injections	2 538
Variation du coût de maintien des inventaires	<u>75</u>
<b>Impact financier total</b>	<b>2 613</b>

**Questions:**

- 3.1 La nouvelle stratégie d'injections aurait entraîné un désavantage de 2,5 M\$ par rapport à la stratégie antérieurement appliquée (ref (iii)). Veuillez décrire la stratégie qui était visée au niveau des injections au moment de la cause tarifaire et expliquer pour quelles raisons, de l'avis de Gaz Métro, celle-ci n'a pu être mise en place tel qu'en témoigne la citation en référence (ii).

**Réponse :**

Dans le cadre des causes tarifaires et au réel, Gaz Métro vise à respecter, dans la mesure du possible, une stratégie de concentration des injections à la fin de l'année financière.

Cependant, dans le cadre de la Cause tarifaire 2016, la stratégie d'injection à la fin de l'été n'a pu être projetée. En effet, Gaz Métro détenait des capacités excédentaires de transport FTLH en été. Une vente de 528 10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>/jour (20 000 GJ/jour) fut planifiée, résultant en aucun achat de molécule à Dawn entre les mois de mai et septembre. Ainsi, la maximisation de l'utilisation du transport FTLH a impliqué des injections sur la période d'avril à septembre, s'écartant de la stratégie de concentration des injections à la fin de l'année financière.

- 3.2 De l'avis de Gaz Métro, quelle sont les principales variables de marché qui sont intervenues dans l'établissement du désavantage de 2,5 M\$ et ont joué en défaveur d'une stratégie d'injection optimale. Veuillez élaborer.

**Réponse :**

Le désavantage de 2,5 M\$ estimé de la stratégie d'injection actuelle comparativement à la stratégie antérieure résulte principalement des prix du gaz naturel à Dawn plus bas à la fin de l'hiver et plus élevés vers la fin de l'été<sup>1</sup>.

L'hiver 2016 a été frappé par un très fort phénomène climatique El Niño. Les températures sur l'ensemble du continent ont été beaucoup plus chaudes que pour un hiver normal. À la fin de l'hiver, les surplus de gaz dans les sites d'entreposage étaient énormes et cela a eu un effet à la baisse important sur les prix continentaux du gaz naturel et sur les prix à Dawn par le fait même.

Après avoir atteint un creux au cours du printemps, les prix continentaux ont fait une remontée progressive émanant du rééquilibrage graduel du marché. Cette hausse progressive des prix découle, entre autres, de la baisse observée des activités de forage limitant ainsi les perspectives de croissance de la production. Elle est due également à la forte substitution du charbon par le gaz naturel dans le secteur de la production électrique au cours de l'été et de la croissance des exportations continentale de gaz naturel liquéfié.

- 3.3 Veuillez indiquer si des mesures correctives sont envisagées par Gaz Métro au regard de la stratégie de gestion des inventaires. Le cas échéant, veuillez décrire les correctifs envisagés.

**Réponse :**

La stratégie de gestion de l'entreposage chez Union Gas a été approuvée par la Régie dans sa décision D-2014-077.

---

<sup>1</sup> B-0066, Gaz Métro-12, Document 8, tableau 5.

Lors de l'établissement de cette stratégie, il a été démontré que, selon les aléas du marché et des conditions climatiques, celle-ci pouvait s'avérer avantageuse ou désavantageuse. Cependant, l'analyse de différentes stratégies d'injection réalisées dans le dossier de la Cause tarifaire 2014<sup>2</sup> a démontré que la stratégie de concentration des injections sur la fin de l'année financière est la plus optimale en moyenne sur plusieurs années. D'ailleurs, cette stratégie a été estimée plus avantageuse que la stratégie antérieure de près de 1,6 M\$ au Rapport annuel 2015<sup>3</sup>.

La stratégie de gestion des inventaires chez Union Gas demeure une orientation poursuivie par Gaz Métro dans la mesure où la structure d'approvisionnement permet la mise en place d'une telle stratégie. De plus, selon les analyses de l'étude dans le dossier de la Cause tarifaire 2014<sup>4</sup> et les résultats observés de la stratégie de gestion actuelle, Gaz Métro ne juge pas que des mesures correctives soient requises.

---

<sup>2</sup> R-3837-2013, B-0193, Gaz Métro-2, Document 16.

<sup>3</sup> R-3951-2015, B-0026, Gaz Métro-12, Document 8, tableau 5 (1,6 M\$ = 0,252 M\$ + 1,547 M\$ - 0,173 M\$).

<sup>4</sup> R-3837-2013, B-0193, Gaz Métro-2, Document 16.