

Mémoire de la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante
(« FCEI »)

Portant sur la
Demande d'examen du rapport annuel pour l'exercice financier terminé le
30 septembre 2021

Préparé dans le cadre du dossier
R-4175-2021
de la Régie de l'énergie du Québec

Par
Antoine Gosselin, économiste

Montréal, le 19 avril 2022

1. Introduction

Après analyse de la preuve d'Énergir et des réponses aux demandes de renseignements, la FCEI formule ci-après des recommandations relativement à l'analyse de rentabilité du plan de développement a posteriori, le suivi de la recharge aux ANR ainsi que sur la catégorisation de la cession de transport FTSH/M12 concernant l'achat de service de pointe ainsi que la fonctionnalisation des bénéficiaires qui y sont associés.

2. Rentabilité a posteriori

2.1. Choix de la grille tarifaire

Énergir propose de ne plus présenter les résultats des analyses de rentabilité a posteriori basés sur les tarifs d'origine.

« Énergir présentera dorénavant uniquement les résultats selon les revenus réels et cessera la production des résultats selon la grille tarifaire d'origine. Dans les faits, comme mentionné par la Régie⁸, « c'est la rentabilité réelle du plan de développement qui affecte le tarif ». Ceci permettra à Énergir de réduire le temps nécessaire à la production de la présente pièce en se concentrant sur les informations ayant le plus de valeur ajoutée pour elle-même et pour la Régie. »

Elle justifie cette proposition en se référant au paragraphe 64 de la décision D-2012-071.

La FCEI estime que la rentabilité basée sur les tarifs d'origine demeure pertinente et devrait être maintenue. Comme il apparaît du paragraphe 65 de la décision D-2012-071, la Régie mentionne l'importance de pouvoir identifier les facteurs ayant fait évoluer la rentabilité entre le prospectif et le réel. Or, le tarif est un facteur déterminant de l'évolution de la rentabilité et le seul moyen d'en identifier l'effet est de disposer de deux analyses, l'une basée sur les tarifs d'origine et l'autre basée sur les tarifs courants. L'utilisation du tarif d'origine permet également de porter un jugement sur les qualités des prévisions de cette position étant d'ailleurs cohérente avec celle défendue par Énergir, comme rapporté au paragraphe 63 de la décision D-2012-071.

« [63] En réponse à une demande de renseignement, Gaz Métro explique que l'ajustement des revenus réels, pour les ramener selon la grille tarifaire d'origine, neutralise l'effet des variations tarifaires sur les résultats de la rentabilité a posteriori. Selon elle, ceci permet un exercice de comparaison juste et fiable avec les résultats a priori, en utilisant des paramètres constants. La comparaison des données a priori versus a posteriori, toutes choses étant égales par ailleurs, permet ainsi de poser un jugement sur la qualité des prévisions établies dans chacun des plans de développement annuel de Gaz Métro et de tirer des conclusions non biaisées sur leur performance.

[64] La Régie considère que, dans les faits, c'est la rentabilité réelle du plan de développement qui affecte le tarif. Lorsque cette dernière baisse en deçà du coût en capital prospectif, que ce soit à cause d'une erreur de prévision ou d'une baisse de tarif, l'impact tarifaire est le même soit une hausse pour l'ensemble de la clientèle. Elle note d'ailleurs que le distributeur reconnaît cet effet : « Des actions ont donc été posées pour

augmenter la rentabilité globale au résidentiel. Par contre, différents facteurs sont venus affecter le TRI et continueront de l'affecter dans les années à venir. Le principal facteur est lié aux variations tarifaires 28 ».

[65] La Régie considère qu'il est nécessaire de valider quels sont les éléments qui font varier la rentabilité réelle du plan de développement. Cette information permet d'ajuster les critères de sélection des projets et de guider les décisions d'investissements.

[66] En conséquence, la Régie permet au distributeur de continuer à présenter la rentabilité a posteriori des marchés résidentiels et affaires en utilisant la grille tarifaire d'origine, mais demande qu'il présente également la rentabilité taux de rendement interne (TRI) et le point mort tarifaire en utilisant les tarifs réels. »

La FCEI recommande donc à la Régie de maintenir la présentation de la rentabilité basée sur les tarifs d'origine.

2.1. Nouveaux clients sans branchements

Dans sa décision D-2010-091, la Régie demandait à Énergir de « déposer, dans les prochains dossiers d'examen du rapport annuel, la rentabilité du plan de développement en évaluant le TRI de l'ensemble des nouvelles ventes, le TRI des ventes liées à de nouveaux clients et le TRI des ajouts de charge. »¹

Au présent dossier, la liste des projets signés inférieurs au seuil permet de constater qu'il y a un grand nombre de nouveaux clients raccordés qui se rapportent à des compteurs existants et nécessitant peu ou pas d'investissement². Par exemple, parmi les 802 projets visant de nouveaux clients résidentiels, plus de 20% ont nécessité un investissement inférieur à 1 000 \$. Approximativement la même proportion peut être observée dans le marché affaires et, dans les deux cas, plusieurs projets présentent des investissements légèrement supérieurs à 1 000 \$, mais qui ne semblent pas compatibles avec l'installation d'un nouveau branchement³.

Lorsqu'Énergir rapporte la rentabilité pour les nouveaux clients, comme demandé dans la décision D-2010-091, elle amalgame ces clients avec ceux qui requièrent un nouveau branchement. Or, il est très probable que la rentabilité des premiers soit sensiblement supérieure à celle des seconds. Dans la mesure où le suivi de la rentabilité vise à s'assurer que les investissements sont rentables, la FCEI soumet qu'il importe d'avoir une idée aussi précise que possible de la rentabilité des raccordements de nouveaux clients nécessitant un branchement puisque l'essentiel des investissements vise ces clients alors que très peu d'investissements sont dirigés vers les nouveaux clients pour lesquels un branchement est déjà présent.

¹ Paragraphe 65.

² B-0191, p. 3, réponses 1.5 et 1.6.

³ Données tirées de la pièce B-0003.

Ainsi, la FCEI recommande à la Régie de remplacer le suivi sur la rentabilité des nouveaux clients par un suivi de la rentabilité des nouveaux clients nécessitant un nouveau branchement. Considérant que les nouveaux clients disposant déjà d'un branchement ont très peu de chance d'être non rentables étant donné le faible investissement qu'ils requièrent et le niveau de la portion fixe des tarifs, la FCEI estime qu'il serait relativement peu utile d'en faire un suivi distinct.

3. Recharge aux ANR

Eu égard à la présentation des données relatives à la recharge aux activités non réglementées, Énergir « propose de présenter dorénavant dans une colonne distincte les coûts relatifs aux activités de gouvernance et de présenter dans la colonne « Autres » le total des autres entités dont les montants sont non significatifs. ⁴»

La FCEI juge que cette proposition est raisonnable. Elle estime qu'un montant de 250 000 \$ devrait être considéré comme significatif dans ce contexte. De plus, elle suggère que les projets éoliens en production, éole et éole 4 en l'instance, soient regroupés pour les fins de la présentation.

4. Cession FTSH/M12

Lors de l'établissement de son plan d'approvisionnement 0/12, Énergir a procédé à l'acquisition de 839 10³m³ en service de pointe afin de combler le déficit d'approvisionnement qu'elle constatait alors. Elle a également contracté une quantité additionnelle de service de pointe de 792 10³m³ afin de la substituer à du transport qu'elle détenait, le tout afin d'optimiser les coûts du plan d'approvisionnement. Elle a ainsi cédé 792 10³m³ de transport FTSH/M12.

De cette cession de 792 10³m³, Énergir identifie 557 10³m³ comme des transactions financières ayant engendré des économies de 2 659 506 \$.

« Cession FTSH / M12 reliées aux services de pointe Dans l'objectif de réduire les coûts pour la clientèle, Énergir a effectué des cessions de transport pour remplacer la capacité en pointe par un service de pointe à coût espéré moindre. Énergir a évalué que parmi les cessions de transport effectuées à la fin octobre 2020, seule la portion requise en pointe se qualifiait comme transaction financière. Ainsi, du total des 792 10³m³ de capacités de transport cédées, après avoir retranché les 235 10³m³ cédées en raison d'une diminution de la demande de pointe, une quantité de 557 10³m³ a été considérée comme financière. Les revenus associés aux capacités cédées ont été répartis entre les transactions opérationnelles et les transactions financières au prorata des transactions effectuées à la fin octobre 2020. Les cessions de transport attribuables aux transactions financières de 557 10³m³, remplacées par des outils de service de pointe ont généré des économies de 2 659 506 \$. »

⁴ B-0191, p. 10, réponse 3.2

Énergir ajoute, en réponse à une question de la FCEI, que ces transactions sont d'un type nouveau et différent des cessions permanentes antérieures puisqu'elles ne visent pas à réduire la capacité détenue en pointe.

« 5.11 Veuillez identifier les précédents de cessions permanentes de transport confirmées avant le début de l'hiver ayant été considérées par la Régie comment des transactions financières

Réponse :

En fonction de la question, Énergir comprend que la FCEI fait référence aux cessions permanentes de transport qui visent à obtenir des revenus pour les capacités détenues excédentaires au besoin de pointe.

Énergir est d'avis que les cessions de FTSH/M12 remplacées par des services de pointe sont de nouvelles transactions, fondamentalement différentes des cessions permanentes de transport effectuées dans le passé. Ainsi, ces transactions ne visent pas à réduire les capacités détenues en pointe, mais plutôt à optimiser la structure financière des outils détenus. De plus, alors qu'aucun risque n'est relié aux cessions permanentes de transport, les transactions d'optimisation de FTSH/M12 remplacées par des services de pointe comportent un risque de coût qui doit être géré tout au long de l'hiver. Ainsi, même si Énergir a procédé à ces transactions en fonction d'un scénario de base qui était profitable pour la clientèle, la rentabilité de ces transactions n'était pas garantie et aurait pu être négative. »

La FCEI est en désaccord avec l'interprétation d'Énergir. Elle estime que ces cessions devraient être considérées comme des transactions opérationnelles pour les raisons suivantes.

Premièrement, la substitution du transport par du service de pointe est faite dans un contexte de planification afin de disposer du portefeuille d'outil optimal pour entamer l'hiver. En soi, l'arbitrage entre le service de pointe et le transport FTSH ou n'importe quel autre outil d'approvisionnement au moment de la planification n'est pas différent de tous les autres arbitrages faits au plan d'approvisionnement, comme le choix de retenir de l'entreposage en franchise plutôt que de détenir du transport ferme 365 jours par année. Le fait que ces décisions aient été prises avant le début de l'hiver illustre bien leur nature liée à la planification. En soi, il n'y a pas de différence entre le fait de prendre ces décisions au plan 0-12 ou au plan 4-8 déposé avec le dossier tarifaire.

De plus, la FCEI soutient que tous les outils doivent être gérés de manière dynamique durant l'année et non uniquement le service de pointe.

Deuxièmement, Énergir soutient qu'elle ne pourrait prévoir l'acquisition de service pointe au dossier tarifaire.

« 5.6 Veuillez confirmer qu'Énergir aurait pu prévoir des achats de service de pointe de $1631 \text{ } 10^3 \text{ m}^3/\text{jour}$ et des cessions de transport correspondantes dès le plan d'approvisionnement du dossier tarifaire.

Réponse : Non, Énergir ne prévoit pas de transactions de ce type au dossier tarifaire en raison de l'incertitude reliée à la demande et au marché. Ainsi, ces transactions sont effectuées après l'évaluation du 0-12 et considèrent les conditions de marché et le risque financier lié à ces transactions à ce moment par rapport à l'hiver suivant.»⁵
(Nous soulignons)

La FCEI soumet respectueusement que ce n'est pas le cas. L'incertitude est inhérente au dossier tarifaire, tant au niveau des tarifs de distribution que des coûts d'approvisionnement. L'objectif du dossier tarifaire est d'établir des tarifs qui reflètent le mieux possible les coûts réels attendus. S'il peut être raisonnablement attendu que du service de pointe sera disponible, même si cela est incertain, il devrait être inclus au dossier tarifaire. Il est à noter qu'inclure au dossier tarifaire la substitution de transport par du service de pointe n'implique nullement de se départir du transport avant que la disponibilité du service de pointe ne soit assurée, ce qui n'a donc aucune incidence sur la sécurité des approvisionnements.

Qui plus est, il serait illogique selon la FCEI de considérer, comme le suggère Énergir⁶, qu'entre deux transactions parfaitement identiques l'une soit considérée opérationnelle, car prévue au dossier tarifaire et l'autre financière, parce que non prévue.

Troisièmement, les transactions financières sont celles dont le motif est financier et ne peuvent se faire que si elles ne contraignent pas Énergir au niveau opérationnel.

« Les transactions dont le motif est financier ne peuvent se faire que si Énergir n'est pas opérationnellement contrainte par ces transactions. Ces dernières sont possibles lorsqu'une opportunité de marché se présente et qu'Énergir dispose d'outils ayant les caractéristiques lui permettant de la capter. Ces transactions ne doivent pas avoir d'impact sur la sécurité d'approvisionnement et doivent être financièrement favorables pour la clientèle. Certaines transactions peuvent également permettre de réduire des coûts d'approvisionnement qui auraient été autrement encourus, n'eussent été ces transactions. Les économies et revenus générés par ces transactions viennent en réduction des coûts de fourniture, de transport et d'équilibrage. »⁷

Or, la substitution du transport FTSH par du service de pointe contraint Énergir au niveau opérationnel. En effet, le service rendu par du transport FTSH de Dawn et le service de pointe sont opérationnellement différents. Le transport est disponible 365 jours par année alors que le service de pointe ne l'est que cinq jours. Cette différence opérationnelle majeure se reflète d'ailleurs dans la place distincte qu'occupent ces deux outils dans l'ordonnancement. Le transport donne accès à de la fourniture à Dawn au prix de l'indice ou au prix spot alors que le service de transport ne le permet pas. L'utilisation des outils opérationnels en franchise, dont le site de Pointe-du-Lac et l'entreposage à l'usine LSR, est modifiée par cette transaction.

Quatrièmement, les transactions financières ne doivent pas avoir d'impact sur la sécurité des approvisionnements. Or, cette substitution, bien que jugée suffisamment prudente pour être réalisée, modifie nécessairement, à la marge, la sécurité des approvisionnements puisqu'un

⁵ B-0191, p. 16, réponse 5.6

⁶ B-0191, p. 16, réponse 5.5

⁷ B-0072, p. 4

outil disponible 365 jours est remplacé par un outil disponible cinq jours et que l'effritement des outils en franchise est plus important.

Finalement, la FCEI soumet que les transactions financières consistent à capter des opportunités de marché à partir d'outils dont dispose Énergir et ayant les caractéristiques lui permettant de les capter. Selon la FCEI, la substitution en l'instance ne se qualifie pas selon ce critère. Notamment, eu égard à la rentabilité potentiellement négative de l'opération à laquelle réfère Énergir, doit-on comprendre que, dans un tel scénario, Énergir aurait été prête à subir une bonification négative? La FCEI en doute et estime qu'un tel résultat ne serait pas souhaitable.

La FCEI recommande donc que la cession FTSH/M12 associée au service de pointe soit considérée comme une transaction opérationnelle.

5. Fonctionnalisation

Énergir propose de fonctionnaliser les bénéfices de la cession de transport FTSH/M12 associée à l'acquisition de $557 \cdot 10^3 \text{m}^3$ de service de pointe selon la fonctionnalisation de cet outil au plan d'approvisionnement. Étant donné qu'une part importante du transport FTSH/M12 est fonctionnalisé en transport au dossier tarifaire, une part importante de ce bénéfice résulterait donc en baisse du tarif de transport lors du dossier tarifaire subséquent. Parallèlement, la totalité du coût de l'outil « service de pointe » serait quant à elle fonctionnalisée en équilibre.

La FCEI estime que cette situation est à la fois illogique et inéquitable. Si le service de pointe remplace n'importe quel outil de transport indépendamment de la fonction qu'il remplit comme semble le soutenir Énergir⁸, pourquoi alors fonctionnaliser le service de pointe exclusivement en équilibre?

Le fait est qu'il serait logique de fonctionnaliser le service de pointe à l'équilibre parce qu'il ne remplace pas n'importe quel outil de transport. Dans la pratique, il ne peut remplacer du transport que si celui-ci est associé à la fonction équilibre (et donc n'est pas requis 365 jours par année). S'il remplaçait du transport annuel, un déficit de transport serait observé et le plan ne serait plus à l'équilibre. Par exemple, sans un plan d'approvisionnement où il n'y aurait aucun transport annuel associé à la fonction équilibre, la substitution du transport par du service de pointe ne serait pas possible puisqu'elle conduirait à un déficit de transport annuel.

Le fait de fonctionnaliser une partie des bénéfices de la cession de transport FTSH/M12 au service de transport alors que l'ensemble des coûts du service de pointe est assumé par le service d'équilibre est également inéquitable d'un point de vue tarifaire puisque c'est l'acquisition de ce service de pointe qui rend la cession possible.

La FCEI recommande donc que la totalité des bénéfices de la cession de transport FTSH/M12 associée au service pointe soit fonctionnalisée en équilibre.

⁸ B-0191, p. 19, réponse 6.2