

RÉPONSES À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS DE LA
RÉGIE DE L'ÉNERGIE EN DATE DU 9 NOVEMBRE 2001,
ADRESSÉE À INTRAGAZ, SOCIÉTÉ EN COMMANDITE
(Note : les réponses aux questions 5 à 9 ont été fournies par le témoin
à l'emploi de Société en commandite Gaz Métropolitain)

Question 5

Référence : (i) Témoignage additionnel de Lyne Mercier, octobre 2001, section 1.
(ii) Dossier tarifaire 2002, R-3463-2001, SCGM 4, document 3, page 1 de 1.

Préambule :

À la référence (i), la capacité journalière de retrait à Pointe-du-Lac est de $1200 \cdot 10^3 \text{ m}^3 / \text{jour}$, tandis que dans la cause tarifaire 2002, référence (ii), la capacité utilisée pour les calculs est de $1400 \cdot 10^3 \text{ m}^3 / \text{jour}$.

Par ailleurs, les termes du contrat (pièce R-3, page 4 de 11) précisent que le volume maximum de retrait diminuera et passera à $1100 \cdot 10^3 \text{ m}^3 / \text{jour}$ lorsque la pression dans le réseau de TQM atteindra 7067 kPa.

Demandes :

5.1 **Veillez expliquer et concilier ces données et veuillez préciser si le coût évité a été établi sur la base d'une capacité de retrait de $1200 \cdot 10^3 \text{ m}^3$ ou $1400 \cdot 10^3 \text{ m}^3 / \text{jour}$.**

Réponse : Le 30 mars 2001, Intragaz a fait parvenir à SCGM l'avis de performance de PdL pour l'année débutant le 1^{er} octobre 2001. Cet avis identifiait le volume maximal de retrait de $1200 \cdot 10^3 \text{ m}^3 / \text{jour}$, mais offrait un volume supplémentaire jusqu'à concurrence de $1400 \cdot 10^3 \text{ m}^3 / \text{jour}$. Par conséquent, SCGM a retenu comme caractéristique du site d'entreposage un débit maximal de retrait de $1400 \cdot 10^3 \text{ m}^3 / \text{jour}$. Le coût évité a été calculé sur la base d'une capacité garantie au contrat de $1200 \cdot 10^3 \text{ m}^3 / \text{jour}$.

5.2 **Veillez indiquer s'il y a lieu de modifier le calcul du coût évité pour tenir compte de la réduction de la capacité de retrait à partir du site de Pointe-du-Lac dû à la hausse éventuelle de la pression dans le réseau de TQM.**

Réponse : La pression opérationnelle normale du gazoduc TQM se situe entre 5 000 et 6 000 kPa. Le troisième paragraphe de l'article 3.4.3 du contrat d'emmagasinement de Pointe-du-Lac doit être interprété comme une limite opérationnelle de la capacité de retrait de PdL en cas d'augmentation de la pression de ce gazoduc. Il n'y a donc pas lieu de modifier le calcul du coût évité puisque le débit utilisé pour ce calcul est bel et

bien le débit que fournira le site d'emmagasinage de Pointe-du-Lac selon la pression d'opération normale du gazoduc TQM.

Question 6

Référence : Témoignage additionnel de Lyne Mercier, octobre 2001, section 2.

Préambule :

« Le remplacement du débit journalier peut se faire... ou à l'aide d'un échange de molécule Dawn-GMI EDA... avec des courtiers (marché secondaire). »

Demande :

6.1 **Veillez expliquer de façon détaillée la nature de la transaction à laquelle il est fait référence, en décrivant notamment les acteurs en présence, les mouvements de molécules et les considérations relatives aux capacités de transport.**

Réponse : La nature de la transaction consiste pour SCGM à donner à une personne (généralement un courtier en énergie actif dans le marché), à Dawn en Ontario, une quantité journalière déterminée de gaz naturel pendant une période de temps stipulée. Ce courtier livre, pendant la même période de temps, à SCGM cette même quantité journalière de gaz naturel à sa franchise. Ce faisant, la quantité journalière spécifiée dans l'entente a donc été virtuellement transportée entre Dawn et la franchise de SCGM. Il est possible que les mouvements physiques de molécules ne correspondent pas à ce déplacement virtuel puisque le courtier n'est tenu que de livrer à la franchise de SCGM les volumes quotidiens spécifiés tandis que SCGM n'est tenu que de livrer à Dawn ces mêmes volumes et de payer la prime convenue. La route physiquement suivie par les molécules de gaz naturel n'est pas importante.

Question 7

Référence : Témoignage additionnel de Lyne Mercier, octobre 2001, section 2.

Préambule :

La capacité de transport entre Dawn et Montréal constitue une composante importante des coûts évités.

Demandes :

7.1 Précisez ce que vous entendez par «*disponibilité relativement faible du transport Dawn-GMI EDA*». Quelle est la capacité totale de ce tronçon et la proportion détenue en vertu de contrats fermes par d'autres que SCGM ?

Réponse : Deux éléments nous permettent de porter ce jugement sur la capacité entre Dawn et Montréal.

Premièrement, lorsque, de façon opérationnelle, nous demandons des capacités additionnelles à nos volumes contractés sur notre contrat STS, elles nous sont régulièrement refusées lors de grands froids nous indiquant ainsi que le système est à pleine capacité.

Deuxièmement, TCPL a, lors de ses dernières négociations tarifaires, donné aux parties intéressées plusieurs informations relatives aux capacités opérationnelles réelles disponibles et utilisées. Sans briser l'entente de confidentialité couvrant ce processus, il est connu dans l'industrie du gaz naturel que le tronçon appelé "Montréal line" est utilisé à sa capacité maximale en journée de pointe.

7.2 Si SCGM décidait d'acquérir de la capacité sur le tronçon Dawn-GMI EDA, équivalente à la capacité de retrait de Pointe-du-Lac, disposerait-elle alors de transport excédentaire à ses besoins hors pointe ? Le cas échéant, serait-elle en mesure de générer des revenus grâce à la vente de cette capacité excédentaire, en plus d'accroître ses ventes au tarif interruptible, tel que mentionné ?

Réponse : Effectivement, l'acquisition de capacité de transport additionnelle entre Dawn et la franchise de SCGM (GMI-EDA) augmente la capacité de transport excédentaire en dehors de la période de pointe sur le tronçon Dawn-GMI EDA. Ce tronçon de transport sert à équilibrer la franchise de SCGM et ne possède pas un coefficient d'utilisation aussi élevé que le tronçon Empress-GMI EDA. Dans notre évaluation, nous avons présumé que la capacité de transport excédentaire est entièrement vendue à notre clientèle interruptible soit par la diminution des interruptions. Il n'est

également pas possible de vendre ce transport pendant l'été puisque le contrat de transport STS stipule que le débit n'est disponible que du 1^{er} novembre au 15 avril de chaque année.

7.3 Veuillez élaborer sur la nature et l'importance des droits de renouvellement auxquels il est fait référence ?

Réponse : Le détenteur d'une capacité de transport contracté en vertu du service STS possède une option de renouvellement de ce contrat pour une période non inférieure (no less than) à un an et permettant de réviser le débit à un niveau non supérieur à celui stipulé au contrat prenant fin (revising the contract demand to a level no greater than the contract demand set out in the contract). Le détenteur doit aviser TCPL au moins six (6) mois avant la fin du contrat (no less than six (6) months before termination) et le droit de renouvellement peut être exercé plus d'une fois (shipper may exercise the Renewal Option more than one time). Le document spécifiant les caractéristiques mentionnées ci-haut peut être consulté à l'adresse suivante : <http://www.transcanada.com/business/PDFTariff/index.html>, page 5.

L'importance de ces droits de renouvellement provient de la disponibilité relativement faible de capacité non utilisée de transport sur le segment Parkway-Montréal du système de TCPL. Dans l'éventualité où SCGM aurait obtenu le débit de transport STS nécessaire au remplacement du service de PdL sur le marché secondaire, il serait possible que ce débit ainsi contracté ne lui soit plus disponible à la fin du contrat et qu'à ce moment SCGM perde définitivement le débit de pointe que lui offrait PdL. La seule alternative serait, à ce moment, de faire une demande afin de faire construire un tronçon additionnel de pipeline entre Parkway et la franchise de SCGM.

Question 8

Référence : Témoignage additionnel de Lyne Mercier, octobre 2001, section 3.

Préambule :

« Les coûts de transport Dawn-Montréal sont simplement le résultat de l'application des tarifs M-12 de Union Gas et STS et TCPL aux différents débits requis. Ces coûts incluent également le coût de transporter, à partir de l'Ouest canadien, le gaz de compression nécessaire à l'utilisation de ces deux tronçons. En effet, il s'agit ici d'une consommation additionnelle de gaz de compression par rapport au gaz de compression requis lors de l'utilisation du site de Pointe-du-Lac. Les tarifs du STS de TCPL ont été inflationnés de 6 % par année dû aux impacts prévus des baisses anticipées des volumes transportés sur le système de TCPL. Les tarifs du transport M-12 du Union Gas ont été maintenus constants étant donné l'évolution historique du coût de ce service. »

(Note : Le texte manquant par erreur dans la citation reproduite au préambule a été ajouté en souligné.)

Demandes :

8.1 **Veillez justifier l'hypothèse selon laquelle le tarif de TCPL devrait croître de 6% annuellement au cours de la période sur laquelle porte le contrat.**

Réponse : Le tableau ci-dessous démontre l'évolution des tarifs de TCPL de 1998 à 2001 pour le service de transport FT Empress-EDA.

	1998	1999	2000	2001
Taux annualisé* (\$/GJ)	.887	.907	1.009	1.132
Augmentation annuelle (%)		2.3	11.2	12.2

*Pondération mensuelle des taux lorsqu'ils changent au courant de l'année, taux calculé à 100% CU.

Lors de la rencontre annuelle avec TCPL à Toronto le 12 mai 2000 ("Annual Customer Meeting"), TCPL informait ses clients que sa propre prévision de coût du service FT Empress-EDA était un taux de 1.39\$/GJ (à 100% CU) en Janvier 2001. Par comparaison, l'augmentation de 6% que nous avons utilisée pour faire le calcul du coût évité de PdL amènerait ce service à un taux de 1.43\$/GJ mais cela pour la dernière année du contrat avec PdL soit l'année budgétaire 2005-2006 de SCGM. Bien que ce taux de 1.43\$/GJ en 2006 soit légèrement supérieur au taux prévu de 2001 par TCPL pour le service FT Empress-EDA, le taux d'augmentation de 6% qui détermine ce taux de 1.43\$/GJ démontre néanmoins un certain réalisme étant donné que nous l'appliquons pour un tronçon particulièrement prisé du réseau de TCPL (voir rép. question 7.1) pour laquelle une modification de la méthode d'allocation de coût est possible. Une modification de la méthode d'allocation de coût pourrait avoir comme impact d'attribuer un taux d'augmentation de coût plus rapide pour ce tronçon que

pour le reste du système de TCPL. Ces raisons nous ont amenés à conclure qu'une augmentation de 6% serait réaliste dans les circonstances.

8.2 Veuillez préciser si des crédits sont versés en fin d'exercice aux détenteurs de capacité ferme sur TCPL dans le cas où des ventes ponctuelles, non considérées initialement dans l'établissement du tarif, étaient réalisées ?

Réponse : Les ventes ponctuelles faites par TCPL, non réalisées initialement dans l'établissement du tarif de TCPL, sont comptabilisées dans un compte de frais reportés et sont déduites des revenus requis de l'année suivante. Ce sont les clients de TCPL de capacité ferme de l'année suivante qui bénéficient de ces ventes ponctuelles par voie d'un tarif plus bas que ce qu'il aurait été sans ces ventes additionnelles.

8.3 Le cas échéant, de quel pourcentage ces crédits peuvent-ils réduire la facture annuelle des détenteurs de contrats fermes ?

Réponse : Le pourcentage de réduction de la facture annuelle des détenteurs de contrats fermes est fonction a) du revenu total requis de TCPL et b) des ventes ponctuelles non considérées initialement dans l'établissement du tarif. Afin de donner un ordre de grandeur, 10 000 000\$ de ventes additionnelles équivalent à 0,5% des revenus requis 2001 d'environ 2,1 milliards \$.

8.4 L'évolution de la portion du coût évité associée au tarif de TCPL n'étant pas connue à l'heure actuelle, peut-on concevoir que le tarif E-3 soit ajusté à chaque année en fonction de l'évolution réelle du tarif STS pour refléter plus fidèlement le coût évité ?

Réponse : L'intention des parties était de négocier un montant annuel prédéterminé pour le service de PdL . Si l'on modifiait un aspect des coûts évités, il faudrait revoir tous les autres aspects dont le coût du transport M12 et les revenus des ventes aux clients interruptibles. En bref, le tarif E3 est un tout. Il est donc très difficile de concevoir un ajustement annuel du tarif E3 en fonction de l'évolution de certaines composantes de son coût évité.

Question 9

Référence : Pièce R-3, Contrat de service d'emmagasinement souterrain de gaz naturel à Pointe-du-Lac (Le contrat), Article III.

Préambule :

SCGM s'est engagée à prendre et Intragaz à fournir un service d'emmagasinement en vertu d'un contrat réservant toute la capacité disponible au site de Pointe-du-Lac à SCGM et ceci pour une durée de plus de quatre années.

Demandes :

9.1 **Considérant le dégroupement récent des services et des tarifs et la tendance à l'ouverture des marchés, des clients potentiels pourraient vouloir accéder à l'entreposage chez Intragaz avant l'échéance du contrat, tandis que SCGM détiendrait alors toute la capacité disponible. Comment conciliez-vous cette évolution possible de la situation avec les conditions prévues au dit contrat ?**

Réponse : SCGM a exposé sa position sur le dégroupement du service d'emmagasinement dans le dossier R-3313-94, Phase II portant sur les conditions et modalités du dégroupement des tarifs. Dans ce dossier, SCGM a fait part de son désir de ne pas céder ses outils d'équilibrage. Dans sa décision D-98-05, la Régie a accepté cette proposition puisqu'on y lit qu'elle "approuve qu'aucun outil d'équilibrage ne soit cédé aux clients, ces outils étant utilisés de façon globale et optimale dans la gestion quotidienne, saisonnière et annuelle du réseau" .

9.2 **Comment SCGM entend-t-elle procéder dans une telle situation ? Serait-elle prête, par exemple, à céder de la capacité d'entreposage qu'elle détiendrait ? Est-ce qu'Intragaz serait prête à accorder le droit d'effectuer de telles cessions ?**

Réponse : Conformément à sa position approuvée par la Régie, SCGM n'entend pas céder ses outils d'équilibrage.

Complément de réponse par Intragaz :

Intragaz a l'intention de respecter le contrat conclu avec SCGM, y compris l'article XI.