C A N A D A

PROVINCE DE QUÉBEC
District de Montréal

No. R-3754-2011

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ MÉTRO, société dûment constituée, ayant sa principale place d'affaires au 1717, rue du Havre, en les ville et district de Montréal, province de Québec,

(ci-après la «Demanderesse» ou «Gaz Métro»),

RÉPLIQUE DE

GAZ MÉTRO

1. Gaz Métro désire répliquer comme suit aux commentaires formulés par la FCEI et l'ACIG

A. <u>FCEI</u>

2. Le 17 octobre 2011, considérant le choix d'Intragaz de se prévaloir de sa demande subsidiaire tel que permis par la décision D-2011-140, Gaz Métro a déposé une mise à jour des coûts des différents scénarios alternatifs en remplacement du site d'Intragaz en fonction des prix marché du 3 octobre 2011. Gaz Métro a également fourni les coûts provenant d'un troisième fournisseur afin de respecter le cadre de calcul des coûts alternatifs que la Régie a défini en annexe de sa décision. Il ne s'agissait pas ici de développer de nouveaux scénarios alternatifs.

3. La FCEI estime que les outils d'approvisionnement des scénarios alternatifs auraient dû être réduits de 79 10^3m^3/jour, étant donné le fait que, en fonction du plan 2011, les outils pour répondre à l'hiver extrême étaient surestimés.

4. Gaz Métro ne nie pas ce fait, elle a elle-même fourni cette information. Toutefois, en réponse à la question 2.3 de la FCEI (Gaz Métro-3 document 2), Gaz Métro a expliqué les raisons qui l'amènent à remplacer le débit de retrait de Pointe-du Lac par une capacité équivalente de transport, soit :

   « Gaz Métro juge que l'évaluation de la valeur des sites d'entreposage d'Intragaz doit donc considérer le remplacement de leur apport respectif aux approvisionnements, <u>toutes autres choses étant égales par ailleurs</u>. » (nos soulignés)

5. Ainsi, l'apport de Pointe-du-Lac à l'approvisionnement de la journée de pointe étant de 1 188 $10^3 m^3$/jour, une capacité équivalent d'approvisionnement est requise afin de se retrouver en situation équivalente.

6. Il est également à noter que l'option 3, qui est l'option privilégiée par la FCEI selon la réévaluation d'un des trois fournisseurs en octobre dernier, visait à reproduire le service offert par Pointe-du-Lac. Contrairement à ce que prétend la FCEI, cette option comporte donc un niveau d'effritement similaire à celui du site d'entreposage de Pointe-du-Lac en cas d'hiver extrême.

7. Par ailleurs, la FCEI mentionne que les coûts établis pour chacun des scénarios ne tiennent pas compte de la possibilité de revente d'outils d'approvisionnement inutilisés.

8. Or, les revenus que la FCEI propose dans ses commentaires découlent de transactions financières de type STS-RAM.

9. De l'avis de Gaz Métro, la FCEI fait fausse route en proposant à la Régie de tenir compte de tels revenus. À ce sujet, Gaz Métro rappelle sa réponse à l'engagement no. 2 :

   « Gaz Métro tient à préciser que la génération de tels revenus est très hypothétique. En effet, elle suppose le maintien de ce type de service. Or, dans le cadre de la refonte complète des tarifs de TCPL, tous les services connexes, dont les RAM, sont remis en question, leur apport depuis leur mise en place est analysé et la pertinence de les maintenir est discutée. Les discussions au « Toll Task Force de TCPL (TTF) » étant confidentielles, Gaz Métro ne peut en divulguer les conclusions. La position finale de TCPL sera connue au cours des prochains mois.

   Ainsi, établir la valeur d'Intragaz en supposant que le service serait maintenu pour les 5 ou 15 prochaines années et que la valeur des revenus qui seraient générés est équivalente à la valeur historique n'apparaît pas être réaliste et raisonnable. Gaz Métro ne peut même pas garantir les revenus qui découleraient de ce service pour le prochain hiver, une projection sur plusieurs années est de la pure présomption. »

10. En outre, selon la requête tarifaire qui a été déposée par TCPL à l'Office national de l'Énergie le 1er septembre 2011, les services RAM, incluant le STS-RAM, ne seront plus offerts par TCPL. Il devient donc encore plus évident que l'hypothèse de revenus futurs reliés au service STS-RAM dans l'évaluation des coûts des scénarios alternatifs n'est pas raisonnable.

11. Considérant les éléments soulevés ci-dessus, Gaz Métro demande à la Régie de ne pas réduire les coûts des scénarios alternatifs de quelque valeur que ce soit.

B. <u>ACIG</u>

12. L'ACIG justifie sa recommandation de fixer le tarif annuel à un niveau annuel constant de 3,35M$ pour la période de deux ans en mentionnant, entre autres, que :

    « La cotation du Fournisseur A pour l'Option 3 se compare au coût évité d'un service alternatif basé sur l'utilisation de l'entreposage physique de Union Gas.

13. Or, Gaz Métro n'a pas évalué les coûts évités d'un service alternatif basé sur l'utilisation de l'entreposage physique de Union Gas et ne peut donc pas agréer une telle affirmation.

14. L'ACIG a bien tenté de faire une preuve sur les coûts de ce scénario mais force est d'admettre que sa valeur probante est faible, voire nulle, puisque l'évaluation repose sur de vieux ratios qui n'ont pas été mis à jour par l'ACIG[1].

15. De plus, en recommandant que le tarif d'Intragaz soit fixé à 3,35 M$ pour le site de Pointe-du-Lac, l'ACIG contredit sa propre preuve dans laquelle elle l'estimait au minimum à 3,9M$ et au maximum à 5,5M$[2].

16. Pour ces raisons, la Régie devrait rejeter la recommandation faite par l'ACIG.

LE TOUT, RESPECTUEUSEMENT SOUMIS

Montréal, le 24 novembre 2011

Me Vincent Regnault
Procureur de la demanderesse
1717, rue du Havre
Montréal (Québec) H2K 2X3
téléphone : (514)-598-310
télécopieur : (514)-598-3839
adresse courriel pour ce dossier :
dossiers.reglementaires@gazmetro.com

[1] Contre-interrogatoire de Bernard Otis, 21 juin 2011, vol. 2, pp. 53-54.

[2] Voir Pièce C-ACIG-0008, p. 13 : l'ACIG se dit d'avis que « le tableau 2 indique que les coûts évités annuels (au total) des sites d'entreposage se situent entre 15 et 17 millions $ ». En examinant le détail de ce tableau, on constate ce qui suit : dans la colonne « Scénario 1 », les coûts pour Pointe-du-Lac sont estimés à 3,1M$ auxquels il faut ajouter 0,8M$ pour tenir compte de la valeur en franchise et des coûts de compression, soit 3,9M$. Dans la colonne « Scénario 2 », les coûts pour Pointe-du-Lac sont estimés à 4,7M$ auxquels il faut ajouter 0,8M$ pour tenir compte de la valeur en franchise et des coûts de compression, soit 5,5M$.