

Demande de modifier les tarifs d'emmagasinage de gaz naturel d'Intragaz à compter du 1^{er} mai 2013, R-3807-2012

RÉPONSES DE L'ASSOCIATION DES CONSOMMATEURS INDUSTRIEL DE GAZ («l'ACIG») À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS NO 1 D'INTRAGAZ

1. Référence :

- (i) Pièce C-ACIG-0015, page 7, paragraphe 32
- (ii) Pièce C-ACIG-0015, page 8, paragraphe 41
- (iii) Pièce C-ACIG-0015, page 10, paragraphe 46

Préambule :

- (i) À la référence (i), l'ACIG mentionne ce qui suit : « Présumant que les fournisseurs soient toujours en mesure de fournir dès 2013 un service équivalent selon dans la fourchette des quatre cotations fournies à Gaz Métro au cours de la période du 10 novembre 2011 au 26 octobre 2012, l'ACIG appuierait une durée maximale de deux ans (1^{er} mai 2013 au 30 avril 2015) pour une telle entente. » (Nos soulignés)
- (ii) À la référence (ii), l'ACIG mentionne ce qui suit : « Il faut évidemment préciser que l'Option 1 est pour une durée de cinq ans, mais qu'advenant que Gaz Métro soit requis de poursuivre celle-ci, la durée maximale de l'entente serait de deux ans. » (Nos soulignés)
- (iii) À la référence, (iii) l'ACIG mentionne ce qui suit : « Scénario 1 – (...) demander à Gaz Métro d'initier la négociation avec les fournisseurs potentiels du service équivalent d'une entente de durée maximale de deux ans tout en laissant la porte ouverte pour conclure une entente négociée avec Intragaz; et (...) » (Nos soulignés)

Demande :

- 1.1 Veuillez confirmer que la période de 2 ans à laquelle vous référez dans le cadre de votre scénario 1 correspond au délai prévu pour le déplacement vers Dawn à la fin de 2015.

Réponse

Confirmé.

2. Référence :

- (i) Pièce C-ACIG-0015, page 3, paragraphe 11
- (ii) Pièce C-ACIG-0015, page 3, paragraphe 12

Préambule :

- (i) À la référence (i), l'ACIG mentionne ce qui suit : « Le site de Saint-Flavien, avec sa capacité de cent vingt (120) millions de mètres cubes, pourrait donc devenir un outil clé si le déplacement vers Dawn est approuvé par la Régie. » (Nos soulignés)
- (ii) À la référence (ii), l'ACIG mentionne ce qui suit : « ... c'est suite au déplacement vers Dawn que le site de St-Flavien pourrait contribuer sur le front stratégique. » (Nos soulignés)

Demande :

- 2.1. Veuillez élaborer sur les avantages stratégiques du stockage au Québec

Réponse

- 2.1. Veuillez voir la réponse à la demande de renseignements 5.2 d'Intragaz à l'ACIG.

Un service de transport short-haul ancré par de l'entreposage physique à Dawn et au Québec est idéal pour : i) permettre aux clients en achat direct utilisant le service de transport de Gaz Métro d'acheter leur gaz sur une base quasi uniforme au cours de l'année; et, ii) éviter les écarts importants de prix à Dawn en hiver par rapport à l'été une fois que l'engorgement Parkway/Maple est éliminé.

La situation idéale n'est parfois pas possible si le coût des services excède le coût des services équivalents.

3. Référence :

- (i) Dossier R-3809-2012, pièce C-ACIG-0008, page 2
- (ii) Dossier R-3809-2012, pièce C-ACIG-0008, page 9
- (iii) Pièce C-ACIG-0015, page 2, paragraphe 10
- (iv) Pièce C-ACIG-0015, page 7, paragraphe 30
- (v) Dossier R-3811-2012, Pièce B-0007, Gaz Métro 1, document 1, page 5 de 5
- (vi) Pièce C-ACIG-0015, pages 8 et 9, paragraphes 37 à 42
- (vii) Pièce C-ACIG-0015, pages 9 et 10, paragraphes 43 à 45

Préambule :

- (i) À la référence (i), l'ACIG mentionne ce qui suit :

« *Capacité d'entreposage*

L'ACIG s'inquiète de voir le rôle et l'importance de l'entreposage chez Union (et au Québec) remis en question suite à la décision de Gaz Métro de ne pas renouveler certaines capacités d'entreposage et de réaliser plutôt de plus en plus d'achats en hiver.

On propose un déplacement important vers Dawn. L'ACIG croit que le temps est venu de remettre le rôle et l'importance de l'entreposage en perspective. » (Nos soulignés)

- (ii) À la référence (ii), l'ACIG mentionne ce qui suit :

« Le déplacement vers un carrefour tel que Dawn augmente la nécessité de maintenir des capacités d'entreposage et même que d'en contracter davantage. »

L'ACIG a déjà exprimé des réserves à l'égard de la pratique de Gaz Métro de réaliser des achats en hiver que l'ACIG a caractérisé comme de l'entreposage virtuel. On peut penser que cet entreposage virtuel était disponible à des conditions favorables parce que les marketers contractaient eux-mêmes les capacités d'entreposage et en dégageaient des synergies non disponibles aux distributeurs.

L'ACIG est de l'avis que l'entreposage virtuel :

- n'est pas une pratique durable à grande échelle;
 - était possible dû à la sous-utilisation du réseau intégré de TransCanada et du fait que TransCanada pouvait seulement exiger un maximum de 110 % du tarif FT8 pour ses services discrétionnaires, situation qui pourrait changer si et quand TransCanada sera autorisée de charger le prix de marché pour ses services;
 - vient mettre en péril l'infrastructure d'entreposage au Québec en tentant de lui imposer des tarifs basés sur des solutions alternatives virtuelles et non soutenables à long terme au lieu d'utiliser des solutions alternatives basées sur des actifs physiques. » (Nos soulignés)
- (iii) À la référence (iii), l'ACIG déclare avoir donné son appui à la demande faite par Gaz Métro de déplacer vers Dawn ses capacités de transport à partir de l'Ouest canadien.
- (iv) À la référence (iv), l'ACIG déclare qu'elle considère ce déplacement comme représentant un événement significatif.
- (v) À la référence (v), Gaz Métro présente, à la demande de l'ACIG, une estimation des coûts des différents scénarios en remplaçant les achats additionnels à Dawn en hiver par des capacités additionnelles d'entreposage chez Union Gas avec injection durant la période d'été. Dans sa réponse, Gaz Métro précise ce qui suit : « *Il est à noter que ce scénario est similaire au service offert par Intragaz à l'exception de l'apport en cas de force majeure en amont du territoire de Gaz Métro.* » (Nos soulignés)
- (vi) À la référence (vi), l'ACIG déclare que seulement les options 1 et 3 utilisent des contrats de transport sur le marché secondaire et pourraient possiblement être disponibles dès 2013 et qu'elle a retenu l'option 1 en raison de sa simplicité. Elle ajoute que cette dernière option implique uniquement un contrat de transport entre Dawn et GMi EDA de décembre à mars, accompagné d'achats additionnels à Dawn pour la période du 1^{er} décembre au 31 mars.
- (vii) À la référence (vii), l'ACIG dit qu'elle n'a pas retenu le scénario d'approvisionnement mentionné en référence (v).

Demandes :

- 3.1. Veuillez élaborer sur l'effet du déplacement prévu vers Dawn sur le rôle et l'importance du stockage en général, et plus particulièrement, sur le rôle et l'importance du stockage au Québec.
- 3.2. À la lumière du second extrait de la page 9 mentionné en préambule et provenant de la référence (ii), comment pouvez-vous justifier de retenir les options 1 et 3 plutôt que les options de service utilisant l'entreposage physique à Dawn mentionnées en référence (v), d'autant plus que Gaz Métro est d'avis que le scénario basé sur des capacités additionnelles d'entreposage chez Union Gas est « *similaire au service offert par Intragaz à l'exception de l'apport en cas de force majeure en amont du territoire de Gaz Métro.* » (référence (v))?

Réponses :

3.1 Voir les réponses de l'ACIG aux demandes de renseignements 2.1 et 5.2 d'Intragaz.

3.2.

Préambule

La situation idéale selon l'ACIG serait que le coût de service d'Intragaz tombe dans la fourchette de 13 à 17 million\$ identifiée par l'ACIG. Ainsi, la Régie pourrait maintenir la méthode du coût évité et autoriser un contrat de 10 ans et plus entre Intragaz et Gaz Métro.

En fait au paragraphe 42 de sa preuve, l'ACIG indique qu'elle appuierait une entente à long terme entre Intragaz et Gaz Métro même si le revenu annuel requis uniforme approchait le 17 million \$ en raison, entre autres, de l'aspect stratégique des sites d'Intragaz suite au déplacement proposé vers Dawn.

Cependant, l'ACIG recommande à la Régie de ne pas autoriser l'entente proposée entre Gaz Métro et Intragaz et de retenir l'Option 1 pour une durée maximale de deux ans si la Régie doit, comme le prétend Intragaz, i) accepter comme telle la base de tarification d'Intragaz; ii) le financement découlant de l'application du principe du «stand-alone»; et, iii) fixer les tarifs afin de permettre à Intragaz de récupérer la totalité de son coût de service.

Il est évident que l'ACIG préconise cette approche dans le but de convaincre Intragaz qu'une réduction de son coût de service est nécessaire pour que ses services deviennent plus attrayants. En retour de cette réduction, l'ACIG se dit prête à appuyer une entente de plus de dix ans entre Intragaz et Gaz Métro.

Réponse

L'ACIG a retenu uniquement l'Option 1 et non l'Option 3.

Tel qu'indiqué dans sa preuve, l'ACIG a conclu que d'inclure le coût de l'entreposage additionnel sans considérer l'évolution potentielle des tarifs de TransCanada pourrait indûment gonfler le coût du service équivalent.

Cependant, Intragaz a sûrement remarqué que le coût de l'Option 1 (15 million \$) du Fournisseur A en date du 26 octobre 2012 est de beaucoup supérieur à celui des deux autres fournisseurs pour cette même option. L'ACIG est donc déjà généreuse en proposant un montant de 17 million\$ pour la portion supérieure de la fourchette.

L'ACIG note que le plan d'approvisionnement de Gaz Métro approuvé par la Régie pour l'année tarifaire 2012 reflétait un ratio des quantités d'entreposage physique chez Union et des quantités d'entreposage virtuel¹ d'environ 50:50. La moyenne² du coût de l'Option 1 et de l'Option 1A (avec capacité d'entreposage additionnelle chez Union Gas) du Fournisseur A sous les options initiales³ est de 16,8 million\$. Donc, tout près de la portion supérieure de la fourchette.

Le stockage au Québec est un élément important dans le plan d'approvisionnement de Gaz Métro mais pas à tout prix. La position de l'ACIG est déjà très généreuse. Il revient maintenant à Intragaz de réduire ses coûts.

4. Référence :

- (i) Dossier R-3811-2012, Pièce Gaz Métro-1, document 1, page 5 de 5
- (ii) Pièce C-ACIG-0015, page 10, paragraphe 45

Préambule :

- (i) À la référence (i), Gaz Métro présente, à la demande de l'ACIG, une estimation des coûts des différents scénarios en remplaçant les achats additionnels à Dawn en hiver par des capacités additionnelles d'entreposage chez Union Gas avec injection durant la période d'été.
- (ii) À la référence (ii), l'ACIG a dit ne pas retenir ce scénario d'approvisionnement et parmi les raisons qu'elle invoque, on peut lire ce qui suit : « Une réduction de 25 % des tarifs de transport de TransCanada viendrait compenser pour le coût de l'entreposage additionnel chez Union ». (nos soulignés)

¹ achats en hiver à Dawn en sus d'un bloc d'achats réalisé sur un base quasi uniforme au cours de l'année.

² c'est-à-dire que le service équivalent doit respecter le ratio d'entreposage physique et d'entreposage virtuel de 2012 au lieu d'être composé uniquement d'entreposage virtuel fournissant ainsi en partie un service « *similaire au service offert par Intragaz à l'exception de l'apport en cas de force majeure en amont du territoire de Gaz Métro.* »

³ Gaz Métro n'a pas fourni le coût de l'Option 1A pour les scénarios évalués en date du 26 octobre 2012.

Demande :

- 4.1. Veuillez préciser sur quelle(s) base(s) est établie la réduction de 25 % à la référence (ii) et fournir les pièces justificatives au soutien de votre réponse.

Réponse :

- 4.1 Dans sa demande de renseignement 1.9 à Gaz Métro dans le dossier R-3811-2012, l'ACIG demandait à Gaz Métro de fournir le coût évité des options 1 à 5 en remplaçant les achats additionnels à Dawn durant la période du 1^{er} décembre au 31 mars par des achats à Dawn en été entreposés dans des capacités d'entreposage additionnelles contractées auprès de Union Gas à des conditions semblables au coût moyen des capacités d'entreposage actuelles.

La réduction d'au moins 25% des tarifs de TransCanada fût établie en utilisant deux différentes approches.

1^{ère} approche – proposition de TransCanada - restructuration du Mainline

Le 29 juin 2012, TransCanada, dans le dossier RH-003-2011 de l'Office National de l'Énergie («l'ONÉ»), révisait sa demande de tarifs de transport pour le 1^{er} janvier 2013 compte tenu de la réduction prévue des volumes de gaz. Cependant, TransCanada n'a pas mis à jour les tarifs pour 2012. Lors de la préparation de sa preuve, l'ACIG a donc utilisé les tarifs de 2013 pour en arriver à une réduction potentielle des tarifs de TransCanada.

TransCanada propose de faire supporter une partie importante des coûts de Gazoduc TQM par les livraisons à Gaz Métro sur ce tronçon de son réseau de transport intégré. Ceci vient diminuer la baisse du coût du transport FTSH livré à GMi-EDA comparativement à la baisse accordée aux autres utilisateurs.

Gaz Métro, Enbridge, Union Gas et l'ACIG se sont opposés à cette proposition de TransCanada. L'ACIG a donc présumé que l'ONÉ refuserait cette proposition de TransCanada. Le manque à gagner de TransCanada (50 million \$) sera réalloué à tous les utilisateurs mais la réduction des tarifs FTSH demeurera tout de même supérieure à 30%. Le revenu requis brut du Mainline pour 2013 est de 1 536⁴ million\$.

⁴ Données obtenues de la révision du 29 janvier, 2012 (document Abobe) de TransCanada dans la cause RH-003-2011 de l'ONÉ disponible sur le site de l'ONÉ. Voir page 22 du document Abobe, ligne 15.

tarifs de transport ⁵ de TransCanada en \$/GJ			
FTSH de Dawn à:	2013 Statu Quo	2013 Proposé	Réduction en %
Enbridge CDA	0,3338	0,2276	31,8%
Enbridge EDA	0,7151	0,4464	37,6%
Iroquois	0,6829	0,4270	37,5%
Philipsburg	0,8897	0,5496	38,2%
Gaz Métro (avec TQM)	0,8879	0,7250	18,3%
Gaz Métro (sans TQM)	0,8879	0,5505	38,0%

2^{ième} approche – proposition de l'ACIG à l'ONÉ – restructuration du Mainline

L'ACIG a également évalué que sa proposition, si elle était adoptée par l'ONÉ, réduirait le coût de service annuel du Mainline de TransCanada d'au moins 500⁶ million \$. Le revenu requis brut du Mainline pour 2013 est de 1 536 million \$. Donc, la solution proposée par l'ACIG réduirait le coût de service du Mainline et ainsi ses tarifs de 32,5%.

⁵ Données obtenues de la révision du 29 janvier, 2012 (document Abobe) de TransCanada dans la cause RH-003-2011 de l'ONÉ disponible sur le site de l'ONÉ.

- i) Pour tarifs proposés 2013 : voir page 58 du document Abobe, lignes 32, 34, 36, 37,49,52. Livraisons sous contrat FTSH à partir de Dawn : 31,4% à GMi EDA et 68,6% à GMi TQM EDA. Voir page 24 du document Abobe, lignes 32 et 33.
- ii) Pour tarifs 2013 selon statu quo : voir page 88 du document Abobe, lignes 71,72 et 73 et également page 89, lignes 9 et 12.

⁶ Extrait de la plaidoirie finale de Maître Sarault devant l'ONÉ audience RH-003-2011, le 16 novembre 2012, notes sténographiques, Volume 62 :
«2640. It should be noted, however, that Mr. Otis filed additional evidence, C4-27-4, on September 21st, 2012, providing a revision to his calculations in order to take into account the Revised Throughput Projection of June of this year, B40.
2641. According to Mr. Otis's revised calculations, the underutilized capacity for 2013 for both the Prairies and Northern Line segments is now 62 percent. Mr. Otis' additional evidence further specifies that the cost burden to shippers of the revised underutilized firm capacity on these segments is now in excess of \$500 million each year. »

5. Référence :

- (i) Pièce C-ACIG-0015, page 6, paragraphe 26
- (ii) Pièce C-ACIG-0015, page 7, paragraphes 32 et 33
- (iii) Pièce C-ACIG-0015, page 10, paragraphe 46 (Scénario 1)
- (iv) Dossier R-3809-2012, pièce C-ACIG-0008, page 9

Préambule :

- (i) À la référence (i), l'ACIG mentionne ce qui suit : « Dans un tel cas, la Régie devrait plutôt fixer les tarifs d'Intragaz selon la méthode du coût de service (si elle a l'obligation de le faire), refuser le contrat proposé entre Gaz Métro et Intragaz et demander à Gaz Métro d'initier la négociation d'une entente pour le service équivalent, tout en laissant la porte ouverte à la possibilité de conclure, en parallèle, une entente à tarifs escomptés avec Intragaz ».
- (ii) À la référence (ii), l'ACIG mentionne ce qui suit : « Présumant que les fournisseurs soient toujours en mesure de fournir dès 2013 un service équivalent selon dans la fourchette des quatre cotations fournies à Gaz Métro au cours de la période du 10 novembre 2011 au 26 octobre 2012, l'ACIG appuierait une durée maximale de deux ans (1^{er} mai 2013 au 30 avril 2015) pour une telle entente

Cette approche permettrait ainsi à Gaz Métro de reconsidérer les services d'Intragaz advenant que le déplacement vers Dawn soit approuvé et/ou qu'Intragaz soit alors disposée à fournir ses services à des conditions intéressantes ».

- (iii) À la référence (iii), l'ACIG mentionne ce qui suit : « Scénario 1 — si en fait la Régie devait décider :
 - d'accepter comme telle la base de tarification d'Intragaz;
 - d'accepter le résultat de l'application du principe du « stand-alone » pour ce qui a trait au financement d'Intragaz; et
 - de fixer les tarifs d'Intragaz afin de lui permettre de récupérer son coût de service jugé raisonnable,

tout comme le prétend Intragaz, et que le coût annuel des services d'Intragaz devait excéder celui du service équivalent (fourchette de 13 à 17 millions \$), l'ACIG recommande à la Régie de :

- refuser l'entente Gaz Métro/Intragaz présentement envisagée;
- fixer tout de même les tarifs d'Intragaz à compter du 1^{er} mai 2013 et précise qu'Intragaz peut toujours choisir d'escompter ces tarifs à son client unique;
- demander à Gaz Métro d'initier la négociation avec les fournisseurs potentiels du service équivalent d'une entente de durée maximale de deux ans tout en laissant la porte ouverte pour conclure une entente négociée avec Intragaz; et
- autoriser Gaz Métro de récupérer par l'intermédiaire de ses tarifs les coûts associés à l'entente négociée et cela pour la durée de l'entente. »

(iv) À la référence (iv), l'ACIG mentionne ce qui suit : « Le déplacement vers un carrefour tel que Dawn augmente la nécessité de maintenir des capacités d'entreposage et même que d'en contracter davantage.

L'ACIG a déjà exprimé des réserves à l'égard de la pratique de Gaz Métro de réaliser des achats en hiver que l'ACIG a caractérisé comme de l'entreposage virtuel. On peut penser que cet entreposage virtuel était disponible à des conditions favorables parce que les marketers contractaient eux-mêmes les capacités d'entreposage et en dégageaient des synergies non disponibles aux distributeurs.

L'ACIG est de l'avis que l'entreposage virtuel :

- n'est pas une pratique durable à grande échelle;
- était possible dû à la sous-utilisation du réseau intégré de TransCanada et du fait que TransCanada pouvait seulement exiger un maximum de 110 % du tarif FT₈ pour ses services discrétionnaires, situation qui pourrait changer si et quand TransCanada sera autorisée de charger le prix de marché pour ses services;
- vient mettre en péril l'infrastructure d'entreposage au Québec en tentant de lui imposer des tarifs basés sur des solutions alternatives virtuelles et non soutenables à long terme au lieu d'utiliser des solutions alternatives basées sur des actifs physiques ». (Nos soulignés)

Demandes :

- 5.1. Veuillez confirmer notre compréhension du scénario 1 de l'ACIG à l'effet qu'Intragaz pourrait soit être privée de revenus pour une période d'au moins deux ans ou avoir des revenus inférieurs à son coût de service au cours de cette période, et peut-être même après.
- 5.2. Dans l'affirmative, veuillez concilier cette position avec les préoccupations exprimées par l'ACIG à la référence (iv) à l'effet que l'entreposage virtuel « vient mettre en péril l'infrastructure d'entreposage au Québec en tentant de lui imposer des tarifs basés sur des solutions alternatives virtuelles et non soutenables à long terme au lieu d'utiliser des solutions alternatives basées sur des actifs physiques. » (nos soulignés)?

Réponses :

- 5.1 Confirmé. Intragaz n'est pas un monopole. Les clients de Gaz Métro n'ont pas à payer plus cher pour les services d'Intragaz que ce Gaz Métro devrait payer à un tiers pour un service équivalent.

5.2.

Préambule

Dans sa réponse à la demande de renseignement 3.2. d'Intragaz, l'ACIG définit l'entreposage virtuel comme étant les achats à Dawn de Gaz Métro en hiver en sus d'un bloc d'achats réalisé sur une base quasi-uniforme au cours de l'année.

Depuis 2004, Gaz Métro a opté pour l'entreposage virtuel au lieu de contracter de nouvelles capacités d'entreposage auprès de Union Gas. Gaz Métro a depuis également remplacé plus de 20% de sa capacité d'entreposage chez Union Gas par cet entreposage virtuel. Pour 2012, le ratio des quantités d'entreposage physique chez Union et des quantités d'entreposage virtuel est environ 50:50. Il est à noter cependant que la somme de l'entreposage physique et virtuel est demeuré relativement stable depuis 2004 : 981 million de mètres cubes en moyenne.

L'entreposage virtuel a permis à Gaz Métro de réduire ses coûts d'équilibrage. L'ACIG ne met pas en question l'utilisation passée ou actuelle de l'entreposage virtuel. Elle s'inquiète cependant du fait que :

- L'avantage économique de l'entreposage virtuel découle de certaines conditions/circonstances qui sont appelées à changer sans qu'il y est un plan connu pour réagir à ce changement ;
- Pour 2012, c'est la combinaison de l'entreposage physique et virtuel qui permet à Gaz Métro de satisfaire la demande de son marché et pourtant on considère uniquement l'entreposage virtuel comme service équivalent aux services d'Intragaz;

Conditions appelées à changer

TransCanada opère un réseau intégré qui inclut, en autres, le tracé Winnipeg/North Bay Junction (tracé du Nord de l'Ontario) ainsi que le tracé Winnipeg/Emerson/Dawn (tracé Great Lakes).

Dans les années 90, TransCanada augmenta sa capacité d'exportation à Niagara/Chippawa jusqu'à 42,5 million de mètres cubes par jour.

Les retraits d'entreposage de Gaz Métro à Dawn, entre autres, pouvaient être détournés vers les marchés d'exportation à Niagara/Chippawa. TransCanada utilisait ses livraisons via le tracé du nord de l'Ontario pour respecter ses engagements envers Gaz Métro. Et donc, le mouvement physique du gaz ne reflétait pas nécessairement le tracé contractuel.

Ainsi, aucun lien entre la capacité de transport du tronçon Parkway/Maple de TransCanada et l'obligation contractuelle de TransCanada de recevoir et de transporter des quantités de gaz à partir de Dawn et de Parkway vers les marchés situés en aval de Maple.

La situation c'est compliquée avec l'arrivée des livraisons du gazoduc Vector à Dawn et le non renouvellement des services vers les points d'exportation de Niagara et Chippawa. TransCanada devait alors réduire ses livraisons vers Dawn en hiver via le tracé de Great Lakes dû, entre autres, à l'engorgement entre Parkway et Maple. En fait, TransCanada a contracté pour un service de transport «backhaul» sur Great Lakes⁷ afin de pouvoir respecter ses engagements de recevoir des quantités de gaz à Dawn pour livraison dans les marchés situés en aval de Parkway.

Ces conditions évitaient des flambées importantes de prix à Dawn en hiver car on pouvait facilement commander plus de livraisons via le tracé Great Lakes. Situation qui a permis à Gaz Métro de se tourner vers l'entreposage virtuel et de réaliser des économies par rapport à l'entreposage physique chez Union Gas.

⁷ Ce qui permet de détourner des quantités reçues à Dawn vers Winnipeg pour transport via le tracé du nord de l'Ontario et livraison aux marchés situés en aval de Parkway.

Les conditions changent en ce que :

- Les quantités de gaz de l'ouest canadien disponible pour le Mainline intégré de TransCanada sont à la baisse.
- Le gazoduc Vector a été en mesure de compenser pour les réductions récentes de Great Lakes à Dawn mais Vector est maintenant à pleine capacité pour la période de l'hiver.
- TransCanada propose d'augmenter la prime qu'elle commande pour ses services discrétionnaires et TransCanada commence à débloquent l'engorgement Parkway/Maple.
- Malgré la réduction des capacités de transport FT vers les points d'exportation Iroquois et East Hereford, ces marchés se fient beaucoup sur les services discrétionnaires de TransCanada en hiver. Dawn est un point d'approvisionnement intéressant pour ces services discrétionnaires.
- Gaz Métro, entre autres, se déplace vers Dawn, augmentant la demande à ce point d'approvisionnement. Il ne faut pas oublier l'impact de la demande pour le gaz naturel des centrales thermiques en Ontario.

Il suffit de regarder les courbes de prix régionaux fournies par Gaz Métro dans la Phase 1 du dossier R-3809-2012 pour apprécier les écarts importants des prix à New York et à Boston en hiver par rapport à l'été. La courbe de prix pour Iroquois démontre également un écart important de prix en hiver par rapport à l'été car Iroquois est branché directement à New York. La pression sur les prix à Dawn durant l'hiver sera probablement à la hausse suite à l'élimination de la contrainte Parkway/Maple.

Une hausse des prix à Dawn en hiver nécessite un questionnement sur la combinaison appropriée d'entreposage physique et virtuel à Dawn. Les achats en hiver reliés à l'entreposage virtuel, ce sont des achats de gaz de réseau. Les clients en achat direct utilisant le service de transport de Gaz Métro préfèrent sûrement d'acheter et de livrer leur gaz sur une base quasi uniforme au cours de l'année. Et si davantage de clients optaient pour l'achat direct, en viendrons-nous au point où ils devront acheter et fournir plus de gaz en hiver qu'en été?

L'entreposage physique est requis à Dawn et au Québec mais évidemment pas à tout prix. Dans les deux cas, il faut bien identifier les services équivalents et leurs coûts.

Réponse

Intragaz propose une entente de dix ans. Pour 2016 et les années futures, c'est possiblement une combinaison ayant davantage d'entreposage physique qui sera plus représentative d'un service équivalent aux services d'Intragaz.

Et donc, la préoccupation de l'ACIG à l'effet que l'entreposage virtuel :

« vient mettre en péril l'infrastructure d'entreposage au Québec en tentant de lui imposer des tarifs basés sur des solutions alternatives virtuelles et non soutenables à long terme au lieu d'utiliser des solutions alternatives basées sur des actifs physiques. »

Mais soyons clair. Des solutions alternatives basées sur des actifs physiques vont tout de même générer un revenu annuel inférieur au coût de service avancé par Intragaz.

Dans sa demande de renseignement 1.9 à Gaz Métro dans le dossier R-3811-2012, l'ACIG demandait à Gaz Métro de fournir le coût évité des options 1 à 5 en remplaçant les achats additionnels à Dawn durant la période du 1^{er} décembre au 31 mars par des achats à Dawn en été entreposés dans des capacités d'entreposage additionnelles contractées auprès de Union Gas à des conditions semblables au coût moyen des capacités d'entreposage actuelles.

Même en utilisant des capacités d'entreposage physique et :

- Les tarifs de transport exorbitants de TransCanada qui sont appelés à baisser de façon importante au cours des prochaines années;
- Les conditions du fournisseur ayant le coût le plus élevé pour le service alternatif (Option 1),

le coût de l'Option 1A demeure inférieur au coût de service avancé par Intragaz.

Des tarifs qui génèrent un revenu annuel inférieur au coût de service avancé par Intragaz ne met pas nécessairement en péril l'infrastructure d'entreposage au Québec.

6. Référence :

- (i) Pièce C-ACIG-0015, pages 4 et 5, paragraphe 15, troisième puce avec note de bas de page 11 (Intragaz-1, Document 5, pp. 21-23).
- (ii) Dossier R-3807-2012, Pièce Intragaz-1, document 5, pages 21 à 23.

Préambule :

À la référence (i), l'ACIG mentionne que dans sa requête, Intragaz précise, entre autres, que « Les tarifs découlant de l'utilisation de la méthode des coûts évités sont fixés par la Régie et doivent inclure une prime at titre incitatif par rapport au coût de service jugé juste et raisonnable. » (nos soulignés).

Demande :

6.1. Veuillez confirmer que le texte apparaissant à la référence (i) ne traduit pas fidèlement la preuve du Dr Gaske mentionnée en référence (ii) à laquelle vous réferez en note de bas de page n° 11 de ladite référence et que la preuve du Dr Gaske dit plutôt que les tarifs basés sur les coûts évités fixés aux termes de l'Ordonnance G-485 et des décisions D-89-21 et D-94-06 comprenaient un incitatif.

Réponse

6.1 Dans sa preuve, le Dr Gaske décrit plusieurs façons d'établir des tarifs mais il en tire aucune conclusion autre que dire que :

«Cost of service represents a floor under which regulated rates are not considered to be just and reasonable»

Le lecteur doit donc tenter d'interpréter le message du Dr Gaske par rapport à l'application à Intragaz des différentes façons d'établir des tarifs. La seule interprétation possible est que la méthode du coût évité demeure une option pour la Régie uniquement si les coûts évités excèdent le coût de service. Pourquoi?

- La Régie pourrait fixer des tarifs pour Intragaz basés sur des coûts évités inférieurs au coût de service d'Intragaz aussi longtemps qu'Intragaz aurait la possibilité de réaliser (et de conserver) des économies en améliorant l'efficacité de ses opérations – des économies qui lui permettraient de récupérer ses coûts et plus. Cependant, nous croyons qu'une telle approche n'est pas envisageable pour Intragaz. L'écart entre les coûts évités et son coût de service ne peut être comblé que par une réduction de sa base de tarification et de son coût en capital.
- La Régie pourrait fixer des tarifs pour Intragaz sur la base des coûts évités équivalents au coût de service d'Intragaz. Cependant, les coûts évités sont présentement inférieurs au coût de service et selon le Dr Gaske :

«the regulator is required to set rates that are at least sufficient to allow the regulated firm a reasonable opportunity to recover its costs and earn the rate of return required by the market.»

- Le Dr Gaske ajoute que le régulateur peut cependant permettre à l'entreprise de charger plus que son coût de service si c'est dans l'intérêt public :

«However the regulator can allow the company to charge more than its cost of service when it is in the public interest to do so.»

Finalement, le Dr Gaske explique que la méthode des coûts évités n'est pas équivalente à la méthode du prix de marché. Pour cette dernière, le régulateur n'a pas à approuver des tarifs car l'entreprise peut charger autant que le marché est prêt à payer. Dans le cas de la méthode des coûts évités, le régulateur doit fixer les tarifs toutefois :

«the regulator is required to set rates that are at least sufficient to allow the regulated firm a reasonable opportunity to recover its costs and earn the rate of return required by the market.»

Dans sa preuve, l'ACIG a résumé le tout comme suit:

«Les tarifs découlant de l'utilisation de la méthode des coûts évités sont fixés par la Régie et doivent inclure une prime à titre incitatif par rapport au coût de service jugé juste et raisonnable.»

L'ACIG admet qu'il aurait été plus précis de tout simplement dire que selon son interprétation de la preuve d'Intragaz, Intragaz semble préciser que la méthode du coût évité demeure une option pour la Régie uniquement si les coûts évités excèdent le coût de service.