

**PROJET D'APPROVISIONNEMENT
MULTIPOINT**

(Suivi de la décision D-2011-164)

ET

**PROJET DE DÉPLACEMENT DE LA
STRUCTURE D'APPROVISIONNEMENT
VERS DAWN**

TABLE DES MATIÈRES

	Page
INTRODUCTION.....	4
1. GROUPE DE TRAVAIL	5
2. CONTEXTE DE MARCHÉ	5
3. ENJEUX DE TRANSCANADA PIPELINES (TCPL).....	7
4. SOURCE D'APPROVISIONNEMENT ET CONCEPTS GÉNÉRAUX.....	9
5. PERSPECTIVES DES PARTIES	14
5.1. Perspective de Gaz Métro	14
5.2. Perspective des clients en achat direct	15
6. PROJET MULTIPOINT	15
6.1. Principes à respecter.....	16
6.2. Balisage au Canada	17
6.3. Point unique de livraison	17
6.4. Pistes de solution pour offrir un service AD multipoint	18
6.4.1. Piste de solution considérant la structure actuelle	19
6.4.2. Piste de solution considérant une structure modifiée.....	29
6.5. Conclusion sur le service AD multipoint	31
7. PROJET DE DÉPLACEMENT DE LA STRUCTURE D'APPROVISIONNEMENT VERS DAWN.....	32
7.1. Contrats de TCPL.....	34
7.2. Options pour répondre au besoin de flexibilité	37
7.3. Appel de soumissions de TCPL, Union Gas et une tierce partie	42
7.4. Enjeux et suivis	46
7.4.1. Transfert des livraisons de gaz naturel des clients en achat direct et à prix fixe d'Empress à Dawn.....	46
7.4.2. Révision des contrats d'achat direct.....	47
7.4.3. Service de fourniture.....	47
7.4.4. Service de gaz de compression	49

7.4.5. Service de transport.....	50
7.4.6. Ajustements reliés aux inventaires	51
7.4.7. Développements informatiques	52
7.4.8. Gestion des variations dans les besoins de capacité.....	52
7.5. Étapes subséquentes.....	53
CONCLUSION	54

1 **INTRODUCTION**

2 Comme demandé par la Régie de l'énergie (la « Régie ») dans sa décision D-2011-164, le
3 présent document vise à présenter la proposition de Gaz Métro afin de répondre à la
4 problématique des approvisionnements multipoint des clients désirant fournir leur propre gaz
5 naturel :

6 *[41] La Régie juge que la problématique de l'approvisionnement multipoint des clients en*
7 *achat direct est toujours prioritaire et que la qualité du signal de prix donné aux clients*
8 *par la structure tarifaire est une question essentielle. En conséquence, la Régie ordonne*
9 *à Gaz Métro de présenter, dans le cadre du prochain dossier tarifaire, une solution*
10 *globale à la problématique des approvisionnements multipoint des clients en achat*
11 *direct. Cette solution devra comprendre les modifications aux Conditions de Service et*
12 *Tarif ainsi que les règles et mesures transitoires qui pourraient être requises.*

13 *[42] La Régie autorise Gaz Métro à tenir les réunions requises du groupe de travail pour*
14 *compléter le dossier. Le rapport soumis devra également faire état des principales*
15 *alternatives à la solution présentée par Gaz Métro.*

16 Le document présentera le contexte sous-tendant la stratégie d'approvisionnement actuelle, les
17 réflexions relatives au projet multipoint et les conclusions qui en découlent. Comme présenté à
18 la section 6, Gaz Métro ne recommande pas de développer un service multipoint pour les
19 clients en achat direct, d'autant plus qu'elle modifiera sa structure d'approvisionnement pour se
20 rapprocher de son territoire. Ainsi, la seconde partie de l'ordonnance relative aux modifications
21 aux *Conditions de service et Tarif*, dans le cadre du projet multipoint, n'a pas été élaborée.

22 Finalement, ce document couvrira la proposition de Gaz Métro quant à sa stratégie
23 d'approvisionnement à long terme. Pour mettre en place une stratégie d'approvisionnement qui
24 vise à se rapprocher de son territoire, Gaz Métro a évalué sa faisabilité considérant ses
25 contraintes contractuelles et opérationnelles.

26 Comme mentionné à la pièce Gaz Métro-1, Document 1, section 7, Gaz Métro a eu l'opportunité
27 de participer à des appels de soumissions de TCPL et Union Gas lui permettant de demander
28 des capacités de transport entre Dawn et son territoire effectives au 1^{er} novembre 2014. Pour
29 compléter les besoins de transport, une transaction d'échange entre Dawn et GMI EDA sur le
30 marché secondaire a été réalisée. L'ensemble de ces actions a pour effet de mettre en place la
31 stratégie de se déplacer vers Dawn environ deux ans plus tôt que l'échéance initialement
32 projeté lors des rencontres en groupe de travail. Un plan d'action est présenté dans ce

1 document, incluant une liste des modalités et éléments à redéfinir afin de mettre en place les
2 différents éléments pour le 1^{er} novembre 2014.

3 Étant au tout début des réflexions relatives au projet du déplacement de la structure
4 d'approvisionnement vers Dawn, Gaz Métro n'est pas en mesure de décrire spécifiquement les
5 modifications requises aux *Conditions de service et Tarif*. Toutefois, les enjeux et suivis
6 soulevés à la section 7.4 sont présentés par service, donnant un aperçu des modalités des
7 *Conditions de service et Tarif* qui devront faire l'objet de réflexion et, le cas échéant, être
8 modifiées.

9 **1. GROUPE DE TRAVAIL**

10 Conformément à la décision de la Régie, un groupe de travail a été constitué pour discuter du
11 projet multipoint. Deux rencontres ont été tenues les 8 décembre 2011 et 17 janvier 2012. Le
12 personnel technique de la Régie ainsi que tous les intervenants à la Cause tarifaire 2012, à
13 l'exception de TransCanada Energy, ont participé à ces rencontres.

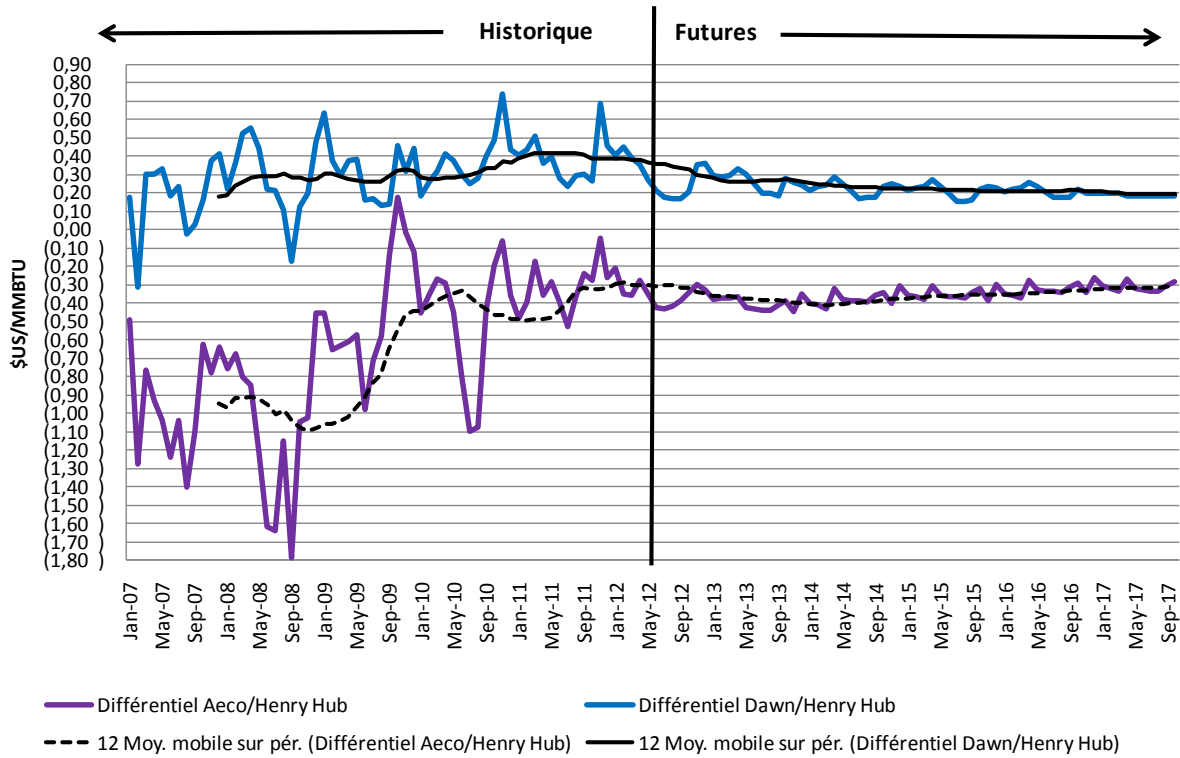
14 **2. CONTEXTE DE MARCHÉ**

15 À la pièce Gaz Métro-1, Document 1, section 1, Gaz Métro présente la vision long terme du
16 contexte gazier. Les diverses sources d'informations indiquent clairement l'avantage de
17 s'approvisionner à Dawn comparativement à AECO et Empress.

18 Ainsi, d'une part, le prix à AECO par rapport au prix Henry Hub a connu une hausse importante
19 entre 2007 et 2011, le différentiel passant en moyenne de -0,94 \$US/MMBtu en 2007 à
20 -0,32 \$US/MMBtu en 2011. D'autre part, au cours de la même période, le prix à Dawn par
21 rapport au prix Henry Hub a également subi une hausse, mais de moindre importance, passant
22 respectivement de +0,18 \$US/MMBtu en 2007 à +0,39 \$US/MMBtu en 2011. Le graphique
23 suivant illustre le différentiel de lieu d'AECO et Dawn par rapport à Henry Hub.

1 Graphique 1

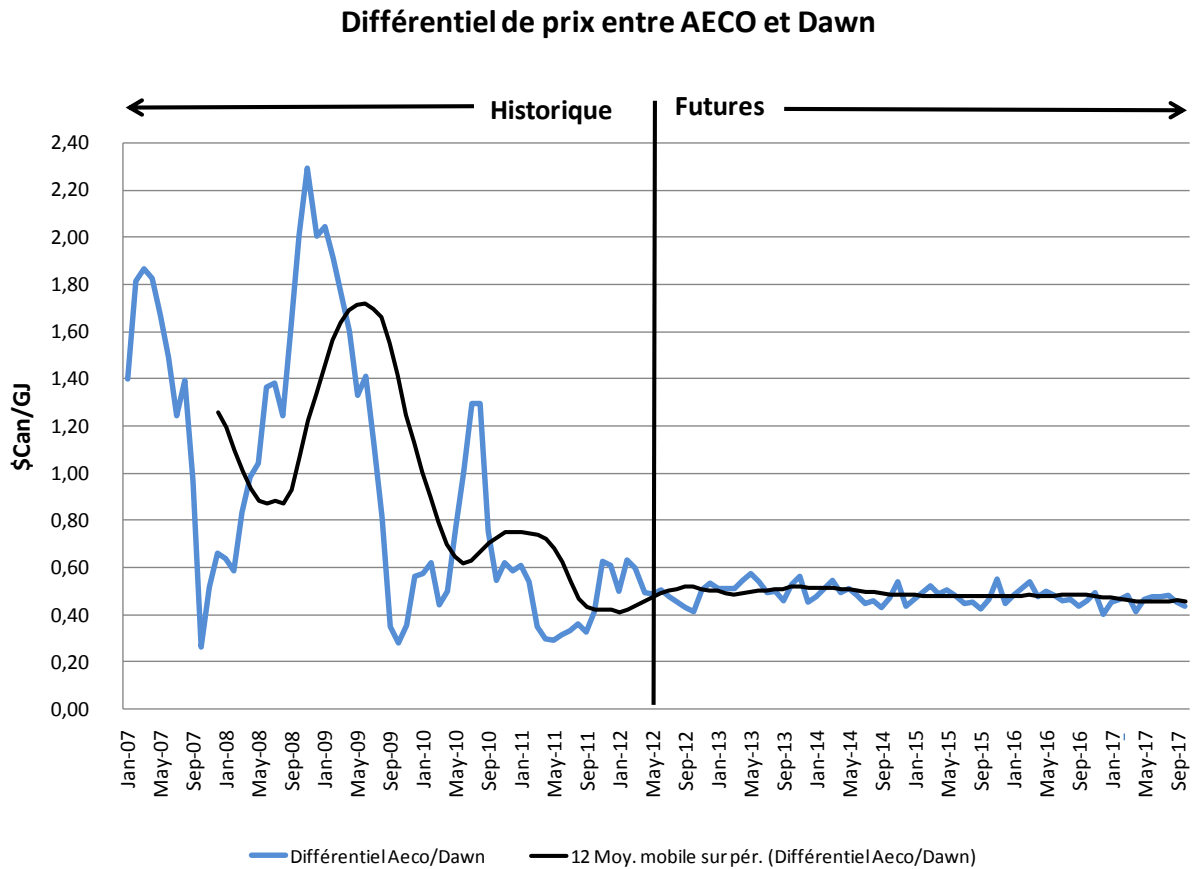
Différentiel de prix avec Henry Hub AECO et Dawn



2

3 Le différentiel de prix entre AECO et Dawn (réel et « futures ») peut être illustré comme suit :

1 **Graphique 2**



2

3 Le différentiel entre Dawn et AECO se situe entre 0,40 \$/GJ et 0,60 \$/GJ auquel il faut ajouter
4 la valeur des liquides entre AECO et Empress de près de 0,30 \$/GJ. Le différentiel de lieu entre
5 Empress et Dawn se situe entre 0,70 \$/GJ et 0,90 \$/GJ, soit une valeur en deçà du tarif actuel
6 de TCPL de 1,897 \$/GJ pour ce tronçon, démontrant l'avantage d'un déplacement vers Dawn.

7 Toutefois, cette analyse ne tient pas compte des changements tarifaires à venir pour les
8 contrats de transport de TCPL. La section suivante abordera la situation en fonction des
9 modifications proposées par TCPL à ses tarifs.

10 **3. ENJEUX DE TRANSCANADA PIPELINES (TCPL)**

11 Comme mentionné à la section précédente, l'avantage de se déplacer vers Dawn en Ontario
12 s'est amplifié depuis le début de 2011. D'une part, les différentiels de lieu entre AECO et Dawn

1 ont diminué. D'autre part, la croissance des tarifs de transport FTLH entre Empress et GMI EDA
2 favorise également le déplacement vers Dawn.

3 Le 1^{er} septembre 2011, TCPL a déposé une demande auprès de l'Office national de l'énergie
4 (ONÉ) qui vise à revoir en profondeur la tarification du réseau. Il est légitime d'évaluer si cette
5 refonte pourrait remettre en question l'avantage du déplacement vers Dawn.

6 De prime abord, les hypothèses de flots et de transfert de coûts dans le futur permettent à
7 TCPL d'afficher des tarifs inférieurs aux tarifs existants pour acheminer le gaz depuis l'Ouest
8 canadien vers les marchés de l'est, autant pour les tronçons de FTLH que FTSH. Le tableau
9 suivant présente un aperçu des tarifs à 100 % de coefficient d'utilisation (CU).

10 **Tableau 1**

	Tarif à 100% CU (\$/GJ)	
	Janvier 2012	Proposition TCPL *
FTLH Empress - GMI EDA	2,243	1,582
FTSH Dawn - GMI EDA	0,658	0,594
<hr/>		
FTLH Empress - Dawn	1,897	1,149

11 * un prix moyen est calculé considérant 1/3 des volumes à GMI EDA et 2/3 à GMI TQM EDA

12 Toutefois, la mécanique proposée par TCPL pourrait avoir des effets haussiers sur le prix du
13 gaz naturel à AECO. Les analyses présentées par TCPL ne prennent donc pas cet élément en
14 considération.

15 Certains éléments dans cette refonte sont contestés par les intervenants et ont un impact
16 important sur les tarifs applicables au Québec, tels que :

- 17 • La modification de l'allocation des coûts afin d'augmenter la portion fixe des tarifs ; cet
18 élément a pour effet de diminuer l'importance du facteur distance dans la fixation des
19 tarifs, donc à l'avantage du Québec.
- 20 • Le remplacement de la zone EDA (qui incluait une partie de l'Ontario) par une notion de
21 région de livraison de distribution « DDA » et la création de trois régions au Québec,

1 soit GMI NDA, GMI EDA et GMI TQM EDA. Les points de EDA se retrouvant plus loin
2 que l'ancien point central de la zone EDA amène une augmentation du facteur distance
3 pour le Québec.

- 4 • La facturation des coûts de TQM aux seuls utilisateurs du tronçon, soit le Québec et les
5 expéditeurs de PNGTS ; à moyen terme la baisse prévue des volumes contractés sur
6 PNGTS aura pour effet de faire supporter la totalité du coût de service de TQM par le
7 Québec, donc au désavantage de la zone GMI TQM EDA.

8 Considérant la proposition de TCPL dans son ensemble, telle que présentée au Tableau 1, le
9 prix du gaz livré à Dawn via Empress est de 1,149 \$/GJ. Or, comme présenté à la section 2, le
10 différentiel de lieu entre Empress et Dawn sur le marché se situe entre 0,70 \$/GJ et 0,90 \$/GJ,
11 donc encore inférieur aux tarifs proposés par TCPL.

12 Ces constats amènent Gaz Métro à conclure que, malgré la refonte majeure des tarifs de TCPL,
13 Dawn devrait conserver son avantage financier. Une stratégie qui permettrait de se déplacer
14 davantage vers Dawn demeure donc intéressante pour Gaz Métro et ses clients.

15 **4. SOURCE D'APPROVISIONNEMENT ET CONCEPTS GÉNÉRAUX**

16 Au moment du dégroupement des tarifs, le service de transport était principalement constitué
17 de contrats de transport FTLH sur TCPL d'Empress jusqu'au territoire de Gaz Métro (GMI EDA
18 ou GMI NDA). L'établissement initial du service de transport était donc basé sur le contexte
19 d'existence d'un seul service de transport (FTLH). L'équilibrage était principalement composé
20 d'entreposage et d'une combinaison de contrats de transport STS (Parkway-GMI EDA) auprès
21 de TCPL combinés à des contrats de transport M12 (Dawn-Parkway) auprès de Union Gas.

22 En ce qui a trait à la fourniture, Gaz Métro contractait le gaz naturel pour les clients utilisant son
23 service (clients en service de fourniture de Gaz Métro ou « clients en gaz de réseau – clients
24 GR ») en totalité à Empress.

25 Les clients fournissant leur propre fourniture avaient le choix entre deux points de livraison :
26 Empress ou le territoire de Gaz Métro ; les premiers utilisant le service de transport de
27 Gaz Métro, les seconds fournissant leur propre service de transport. Aux fins de distinction dans
28 la suite de la preuve, le terme « clients en achat direct – clients AD » sera utilisé pour faire

1 référence aux clients qui utilisent le service de transport de Gaz Métro et le terme « clients en
2 transport – clients-T » pour les clients qui fournissent leur propre service de transport.

3 Ainsi, dans ce contexte, les clients GR et AD achetaient leur molécule à Empress et payaient un
4 même prix de transport comparable au tarif de FTLH de TCPL.

5 Il est à noter qu'à ce moment-là, l'alternative de transport pour les clients désirant se retirer du
6 service du distributeur était également le transport FTLH de TCPL.

7 À partir de 2003, la structure d'approvisionnement a été modifiée. Gaz Métro a décontracté des
8 capacités de transport FTLH et, en remplacement, a contracté du transport FTSH entre Dawn et
9 son territoire. En parallèle, Gaz Métro a contracté des achats de gaz naturel directement à
10 Dawn en hiver pour moduler ses approvisionnements en fonction de la demande. Ceci était la
11 première étape du déplacement vers Dawn.

12 Ce déplacement s'est accentué au cours des deux dernières années. À la Cause tarifaire 2012,
13 près de 83 % des achats de gaz de réseau sont prévus être contractés à Dawn. L'utilisation du
14 transport FTSH ainsi que les achats à Dawn ne sont plus limités à la période d'hiver, mais
15 s'étalent sur l'année.

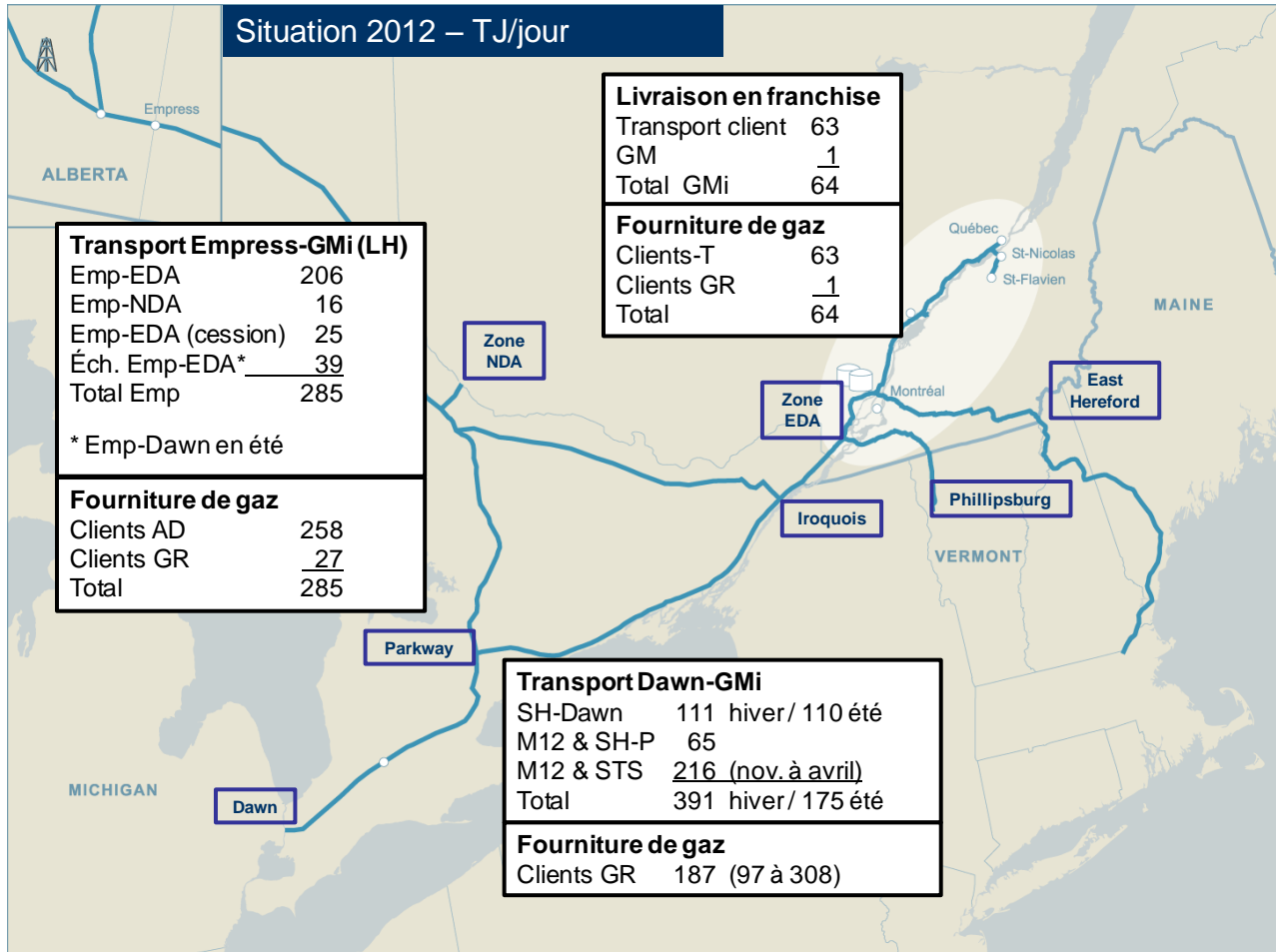
16 Ce changement de structure signifie que le transport FTLH ne représente qu'une portion des
17 coûts totaux de transport encourus pour desservir la clientèle. À la Cause tarifaire 2012, la
18 fonctionnalisation des coûts de transport a d'ailleurs été modifiée pour refléter le nouveau
19 contexte.

20 En ce qui concerne les achats de fourniture, le choix des clients est inexistant. D'une part, les
21 clients AD ont l'obligation de livrer la molécule à Empress, donc ils achètent le gaz à ce point.
22 D'autre part, Gaz Métro contracte le gaz de réseau à différents points (Dawn, Empress et dans
23 son territoire) en fonction des capacités de transport sous contrat et des besoins saisonniers de
24 la demande. La structure d'approvisionnement définit donc les points d'approvisionnement.

25 La carte suivante détaille les capacités fermes de transport disponibles par point
26 d'approvisionnement ainsi que les quantités de gaz naturel livrées par les catégories de clients,
27 telles que projetées à la Cause tarifaire 2012. Il est à noter que le niveau des achats de

1 fourniture GR à Dawn est variable mensuellement en fonction des besoins alors qu'aux autres
 2 points le niveau est uniforme.

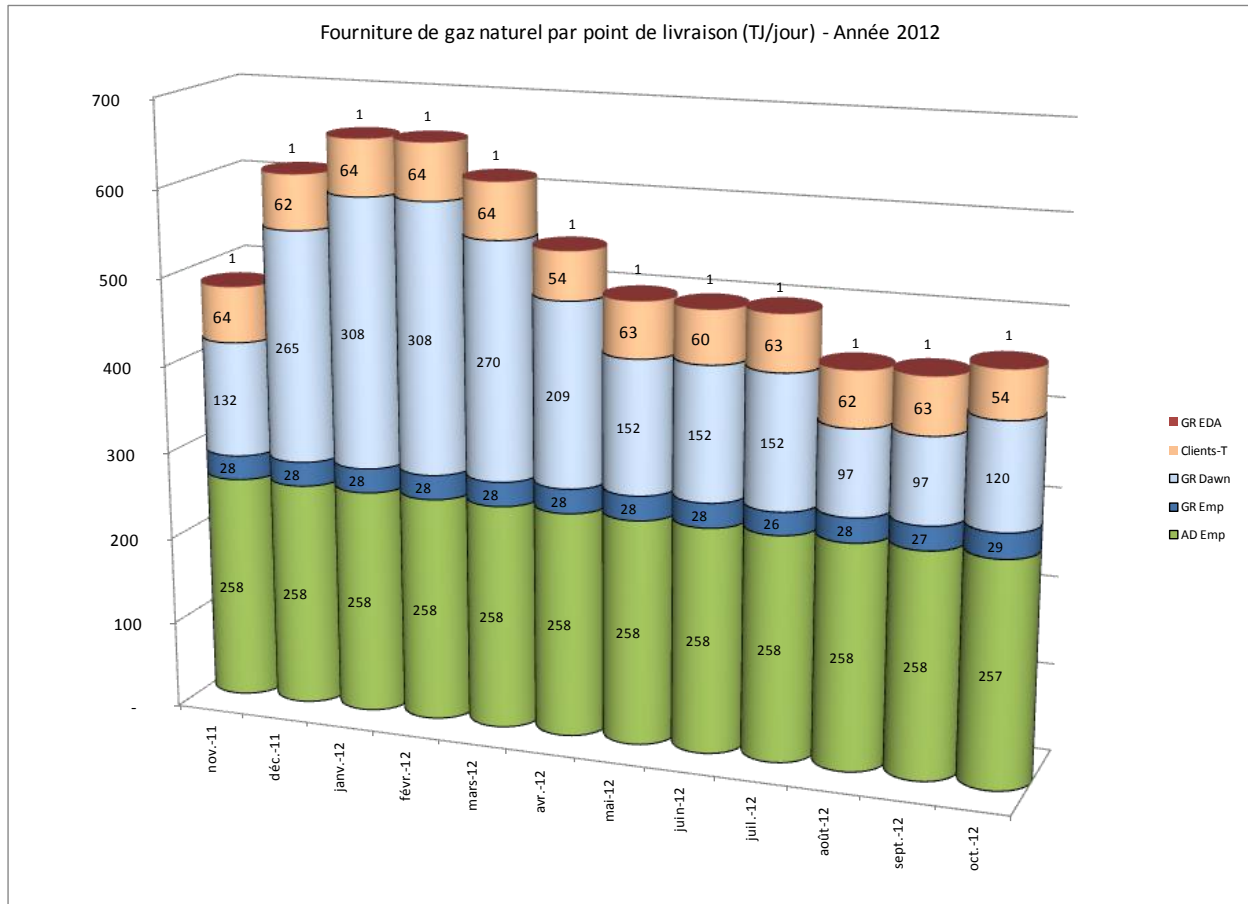
3 **Carte 1**



4

5 Le graphique suivant illustre plus spécifiquement la répartition quotidienne de la fourniture de
 6 gaz naturel par point de livraison et par catégorie de clients pour les 12 mois de l'année, telle
 7 que prévue à la Cause tarifaire 2012.

1 **Graphique 3**



2

3 Il est à noter que les achats de gaz de réseau constituent le tampon dans cette structure
4 d'achat. Une croissance des volumes livrés à Empress par les clients AD entraînera un
5 déplacement des achats du gaz de réseau d'Empress vers Dawn et inversement.

6 Les règles mises en place actuellement permettent de maintenir l'équité entre les différentes
7 catégories de clients, soit :

- 8 • Prix de fourniture du gaz de réseau évalué à Empress

9 La fonctionnalisation des achats à Dawn ou en franchise (EDA) a pour effet de
10 considérer aux services de Fourniture et Compression l'équivalent d'achats à Empress.

- 1 • Transfert de coûts du service de fourniture vers l'équilibrage

2 Tel qu'illustré au Graphique 3, les clients AD achètent le gaz naturel uniformément sur
3 l'année, alors que les clients GR achètent sur une base non uniforme avec une
4 prépondérance sur la période de l'hiver. Or, en théorie, les prix d'achat en hiver sont
5 supérieurs à ceux d'été. En 2008, un processus de transfert des coûts reliés à cette
6 saisonnalité des prix a été implanté, afin d'attribuer cet élément spécifique au service
7 d'équilibrage.

- 8 • Évaluation d'un tarif moyen au service de transport

9 La fonctionnalisation des coûts des différentes capacités de transport en fonction de leur
10 usage permet une évaluation adéquate du prix de ce service. Ainsi, tous les clients, GR
11 et AD, qui utilisent le service de transport de Gaz Métro profitent du déplacement de
12 l'approvisionnement vers Dawn.

13 Ces mécanismes ont donc pour effet de traiter les clients GR et AD sur une même base. Les
14 deux catégories de clients paient leur gaz naturel au prix d'Empress et paient le même prix
15 moyen de transport.

16 Le tableau présenté à l'annexe 1, détaille la répartition des contrats en achat direct, par type de
17 service, avec ou sans transfert de propriété, ainsi que les contrats pour les clients ayant une
18 entente à prix fixe qui, d'un point de vue administratif, sont également considérés comme des
19 clients AD. Les contrats s'étalent tout au cours de l'année avec les mois de novembre, avril et
20 mai plus importants sur une base volumétrique. Chaque renouvellement de contrat en achat
21 direct entraîne une variation des livraisons. De plus, en cours de contrat, si un déséquilibre
22 volumétrique de plus de 5 % se dessine, une révision des livraisons pourrait être effectuée.

23 La durée des contrats de fourniture convenus entre les clients et leurs fournisseurs n'est pas
24 connue pour ce qui est des clients en service de fourniture avec ou sans transfert de propriété.
25 Pour les clients qui ont contracté un contrat de fourniture à prix fixe, les durées de contrat en
26 vigueur au 1^{er} mai 2012 se répartissent comme suit :

Durée de contrat	Ratio
12 mois	46,3 %
13 à 24 mois	7,5 %
25 à 36 mois	6,0 %
37 à 48 mois	1,8 %
49 à 60 mois	38,4 %

1 Ces statistiques démontrent que les clients signent des ententes à prix fixe principalement pour
2 un ou cinq ans.

3 **5. PERSPECTIVES DES PARTIES**

4 **5.1. Perspective de Gaz Métro**

5 Au cours des dernières années, le déplacement de la structure d'approvisionnement vers
6 Dawn a généré une baisse des coûts. Comme mentionné à la section 3, Gaz Métro est
7 d'avis que l'avantage d'une structure plus près de son territoire va demeurer, même en
8 considérant les modifications tarifaires proposées par TCPL dans sa requête à l'ONÉ.

9 Gaz Métro désire donc poursuivre cette stratégie d'approvisionnement, mais ne peut, en
10 fonction des règles établies aujourd'hui, accroître son déplacement vers Dawn.

11 En effet, considérant les règles des *Conditions de service et Tarif*, les clients AD ont
12 l'obligation de livrer leur gaz naturel à un point convenu, défini comme étant Empress au
13 contrat des clients AD. Gaz Métro est alors contrainte à détenir le transport entre Empress et
14 son territoire afin de les desservir.

15 Tel qu'illustré au Graphique 3 le niveau des achats de gaz de réseau à Empress à la Cause
16 tarifaire 2012 est d'environ 27 000 GJ/jour. Ceci représente une légère marge pour faire face
17 aux fluctuations volumétriques en cours d'année des clients AD et à la demande croissante
18 pour ce service. Gaz Métro peut difficilement continuer à réduire ses capacités de transport
19 entre Empress et son territoire.

20 Ainsi, l'optimisation future de la stratégie d'approvisionnement gazier passe nécessairement
21 par une revue des règles établies aux *Conditions de service et Tarif*.

1 **5.2. Perspective des clients en achat direct**

2 Au cours des dernières années, certains clients ont demandé de modifier les services de
3 fourniture avec ou sans transfert de propriété pour leur permettre d'effectuer leur livraison de
4 gaz naturel à Dawn.

5 Par cette demande, Gaz Métro comprend que les clients désirent également payer le coût du
6 transport entre Dawn et EDA (environ 0,60 \$/GJ) plutôt que le tarif de Gaz Métro égal au
7 coût moyen du service de transport (2,20 \$/GJ en 2011 et 1,83 \$/GJ en 2012).

8 Les clients semblent sous l'impression que seuls les clients GR bénéficient de l'avantage
9 d'être à Dawn, étant les seuls à acheter la fourniture à ce point.

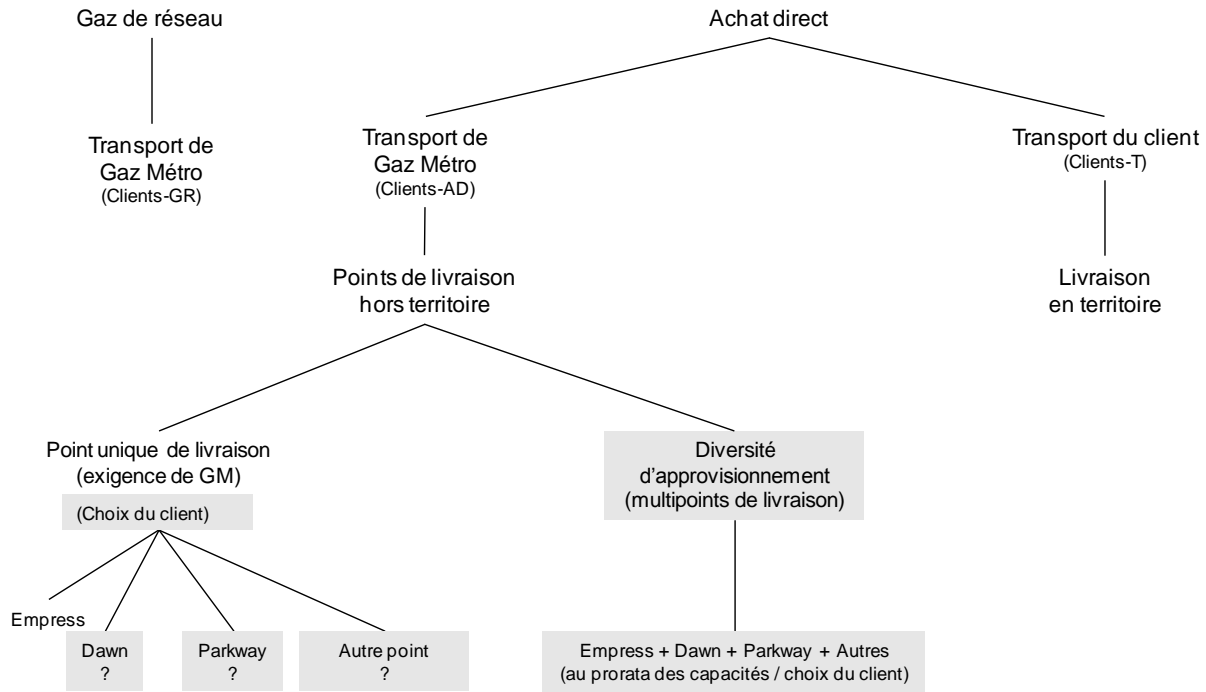
10 L'ancienne méthode de fonctionnalisation des coûts de transport et d'achats à Dawn, qui
11 avait pour effet de donner un signal de prix du service de transport à un niveau similaire au
12 tarif FTLH de TCPL et de transférer les avantages financiers du positionnement à Dawn au
13 service d'équilibrage, a potentiellement collaboré à une telle perception. La méthode mise de
14 l'avant à la Cause tarifaire 2012 rectifie le signal de prix, mais la demande des clients AD
15 demeure présente.

16 Une autre demande formulée par les clients AD est la possibilité pour les clients
17 interruptibles de fournir leur propre service de transport (c.-à-d. livrer en franchise). En
18 fonction des règles actuelles prévues aux *Conditions de service et Tarif*, seuls les clients au
19 service continu peuvent se retirer du service de transport du distributeur. Avec la venue
20 potentielle de la production gazière au Québec, ce sujet pourrait devenir un incontournable.
21 Malgré le fait qu'il s'agit d'un sujet distinct au projet multipoint, il pourrait tout de même être
22 analysé en parallèle.

23 **6. PROJET MULTIPPOINT**

24 La modification des règles actuellement prévues aux *Conditions de service et Tarif* pourrait
25 potentiellement résoudre la problématique si elles permettent une redistribution des points de
26 livraison des clients en achat direct et des clients utilisant le service de fourniture de Gaz Métro
27 tout en maintenant une équité dans l'allocation des coûts de transport et la tarification afférente,
28 ce qui a été défini comme le « projet multipoint ».

- 1 Le graphique suivant schématise la gamme des services qui pourraient être offerts aux clients.
- 2 Les éléments ombragés correspondent aux nouveaux services qui pourraient être considérés
- 3 dans le projet multipoint.



4

5 **6.1. Principes à respecter**

6 Certains principes de base doivent être pris en compte dans l'analyse de ce projet :

- 7 • Équité entre les clients GR et AD ; étant donné que la structure d'approvisionnement est
- 8 globale et que l'achat de fourniture pour les clients GR est un élément tampon, il est
- 9 important de s'assurer que les services développés ne sont pas au détriment de l'une ou
- 10 l'autre des catégories de clients.
- 11 • Équité entre les clients utilisant le transport de Gaz Métro (GR et AD) et les clients ayant
- 12 leur propre service de transport (Clients-T) ; cet objectif sera atteint avec la
- 13 fonctionnalisation des coûts entre les services de transport et d'équilibrage. Les clients-T
- 14 utilisant le service d'équilibrage de Gaz Métro doivent contribuer aux paiements de ces
- 15 coûts. Éviter, dans la mesure du possible, l'interfinancement entre les services permettra
- 16 d'assurer l'équité.

- 1 • Faisabilité et simplicité du processus ; les modifications affecteront l'administration des
2 contrats, la gestion des nominations, la tarification et la facturation. Il est important de
3 s'assurer que ces modifications ne viennent pas complexifier les concepts et processus,
4 autant pour les clients que pour Gaz Métro.
- 5 • Développement d'une approche qui pourra être facilement adaptable aux modifications
6 futures à la structure d'approvisionnement.

7 **6.2. Balisage au Canada**

8 Avant de voir quels services peuvent être offerts aux clients de Gaz Métro, il est intéressant
9 de voir ce qui se fait dans le marché gazier canadien pour les clients AD.

10 L'annexe 2 présente un comparatif des services disponibles pour les clients AD chez les
11 distributeurs gaziers au Canada.

12 Ce balisage démontre qu'actuellement, les services offerts aux clients AD sont similaires à
13 ceux offerts par Gaz Métro. De plus, lorsque les clients utilisent le service de transport du
14 distributeur, la livraison du gaz naturel est requise à Empress pour la grande majorité des
15 distributeurs étudiés.

16 Donc, la notion de multipoint de livraison pour les clients AD utilisant le transport du
17 distributeur n'existe pas dans le marché gazier canadien.

18 **6.3. Point unique de livraison**

19 Une première option à envisager avant de considérer un service AD multipoint est la mise en
20 place d'un service AD comportant l'obligation de livrer le gaz naturel directement dans le
21 territoire de Gaz Métro.

22 Ainsi, les clients auraient deux choix : utiliser l'ensemble des services F, C et T du
23 distributeur ou fournir eux-mêmes ces services dans le territoire de Gaz Métro.

24 La livraison obligatoire du gaz naturel en territoire de Gaz Métro pour les clients AD n'est pas
25 une solution viable pour l'ensemble des clients, notamment pour les clients qui ont choisi le
26 service de fourniture à prix fixe. Cette catégorie de clients est formée de plus petits clients
27 avec un volume quotidien moyen de 6 GJ/jour comparativement à 81 GJ/jour pour les clients
28 avec ou sans transfert de propriété (voir annexe 1). Une obligation de livrer en franchise pour

1 les petits clients pourrait être compliquée à mettre en place et amènerait potentiellement un
2 abandon du service de fourniture à prix fixe et un retour vers le service régulier de
3 Gaz Métro.

4 Le service de livraison dans le territoire de Gaz Métro existe depuis la mise en place du
5 dégroupement des tarifs et très peu de clients ont opté pour ce service. Certaines raisons
6 peuvent expliquer un tel état de fait :

- 7 • La notion de risque de sécurité d'approvisionnement auprès d'une tierce partie ;
- 8 • La complexité administrative si le client contracte lui-même auprès de TCPL ;
- 9 • Les critères de crédit de TCPL ou des tierces parties ;
- 10 • Un prix probablement similaire au tarif de Gaz Métro.

11 Avec le développement de la production gazière au Québec, la livraison en franchise par les
12 clients AD sera probablement une conséquence naturelle. Dans une telle situation, il
13 deviendra nécessaire de redéfinir les modalités de gestion de la clientèle interruptible,
14 incluant l'analyse de la raison d'être d'un tel service.

15 Néanmoins, selon le contexte actuel, Gaz Métro ne recommande pas l'approche d'un point
16 unique de livraison. Les clients devraient toujours avoir le choix de livrer le gaz naturel dans
17 le territoire de Gaz Métro, sans que ce ne soit une obligation.

18 **6.4. Pistes de solution pour offrir un service AD multipoint**

19 Malgré le fait qu'un service AD multipoint n'existe pas aujourd'hui dans le marché canadien,
20 Gaz Métro a tout de même analysé la faisabilité d'un tel service.

21 Comme mentionné à la section 5.2, Gaz Métro se retrouve aujourd'hui avec une structure
22 d'approvisionnement qui reflète le niveau minimum de capacité de transport à détenir entre
23 Empress et son territoire pour répondre aux besoins des clients AD. L'analyse du service AD
24 multipoint se fera en deux étapes : en premier lieu selon la structure actuelle
25 d'approvisionnement et en second lieu en considérant des modifications à cette structure.

1 **6.4.1. Piste de solution considérant la structure actuelle**

2 La présente section couvre l'analyse d'un service AD multipoint en considérant la
3 structure d'approvisionnement actuelle. À des fins de simplification, l'objectif visé du
4 service serait de permettre aux clients AD de livrer leur fourniture à Dawn.

5 Tel qu'observé à la Carte 1, le volume quotidien moyen des clients AD livré à Empress
6 s'élève à 258 TJ/jour. D'autre part, les capacités fermes de transport disponibles à
7 l'année entre Dawn et GMI EDA (le territoire) totalisent 391 TJ/jour en hiver et
8 175 TJ/jour en été. Le transport STS est un service interruptible du 15 avril au 30
9 novembre ; il ne peut donc être considéré comme un outil ferme disponible aux clients
10 AD en été.

11 Dans ce contexte où la capacité de transport disponible entre Dawn et le territoire sur
12 l'année est de 175 TJ/jour, il est donc impossible de permettre à l'ensemble des clients
13 AD de se déplacer vers Dawn. Deux méthodes peuvent être envisagées à ce stade-ci :

- 14 1. Offre sur la base du 1^{er} demandeur – 1^{er} accepté ; ou
15 2. Fixer la livraison pour l'ensemble des clients (GR et AD) au prorata des achats
16 globaux de fourniture.

17 Toujours dans un esprit de simplification, les hypothèses suivantes seront utilisées dans
18 les exemples d'application :

- 19 • Deux points de livraison : Empress et Dawn ; les livraisons des clients-T ainsi
20 que les achats GR en territoire ne sont pas considérés dans les exemples.
21 • Impact sur les services de fourniture (F) et transport (T) seulement.
22 • Hypothèse de prix (clients GR et AD)

23 Fourniture : Empress 4,00 \$/GJ
24 Dawn 5,00 \$/GJ (4,00 Prix Empress + 1,00 différentiel de lieu)

25 Transport: Empress-EDA 2,24 \$/GJ
26 Dawn-EDA 0,60 \$/GJ

27 Le tableau suivant quantifie le prix combiné du F et T considérant la structure actuelle.

1 **Tableau 2**

		Vol. annuel	Coût T		Prix T	Fourniture	Total client
		PJ	\$/GJ		\$/GJ	\$/GJ	\$/GJ
Emp	AD	95	2,24		1,98	4,00	5,98
	GR	10	2,24		1,98	4,00	5,98
Dawn *	GR	<u>70</u>	<u>1,60</u>		1,98	4,00	5,98
	Total	175	1,98				

2 * Dawn : 1,60 = 0,60 + 1,00
3 Transport + Différentiel de lieu

4 Le prix de fourniture des clients AD est ombragé pour indiquer qu'il est directement payé
5 par le client à son fournisseur. Ainsi, le prix « Total client » représente le prix des
6 services F et T, toutes sources d'approvisionnement confondues.

7 L'exemple démontre que les méthodes actuelles assurent l'équité entre les catégories
8 de clients, tous payant un prix total de 5,98 \$/GJ. D'une part, la mécanique de
9 fonctionnalisation actuelle des achats à Dawn a pour effet de facturer aux clients GR
10 l'équivalent du prix du gaz à Empress (4,00 \$/GJ), au même prix que celui payé par les
11 clients AD. D'autre part, l'ensemble des clients bénéficie de l'avantage d'être positionné
12 à Dawn avec un prix de transport moyen inférieur.

13 Méthode 1 : Offre sur la base du 1^{er} demandeur – 1^{er} accepté

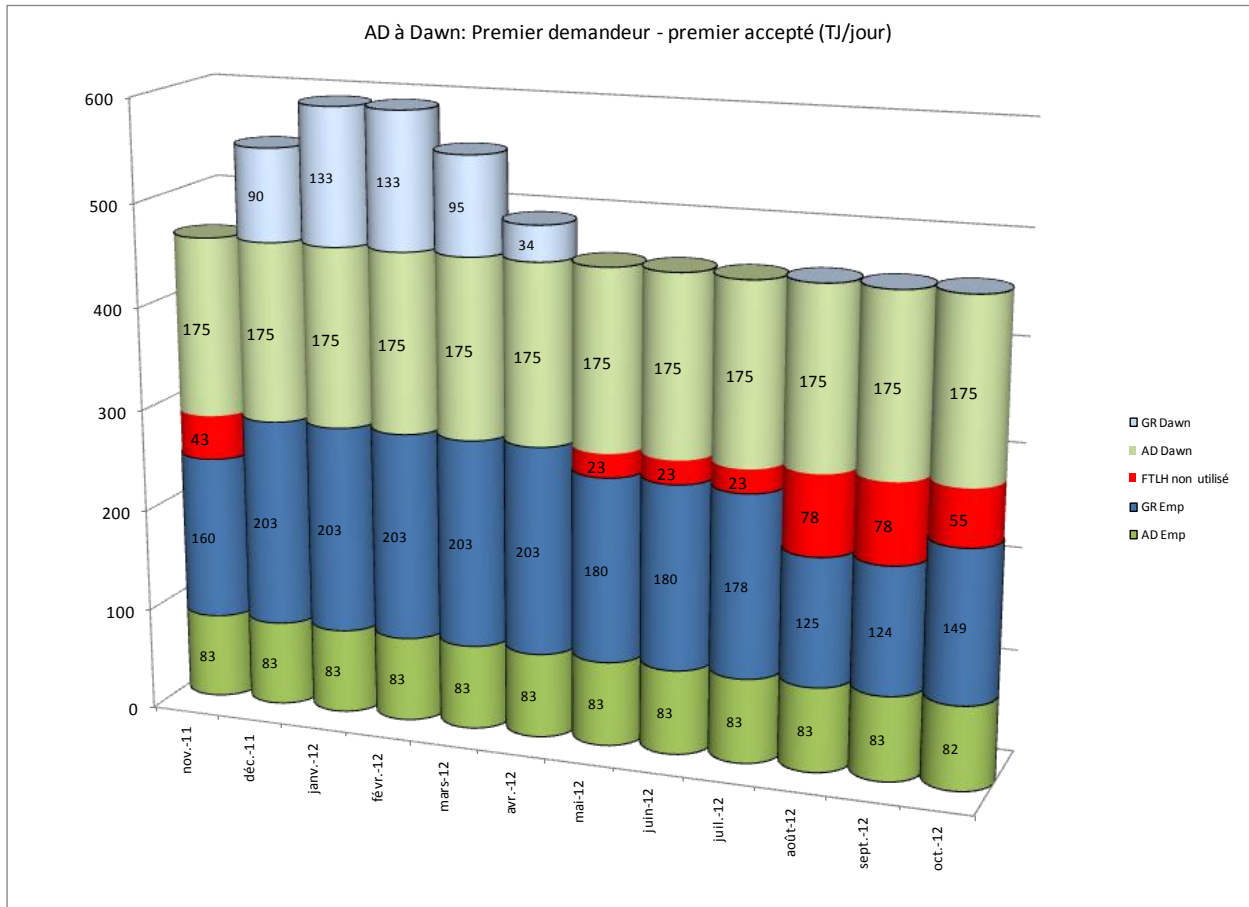
14 Sous ce scénario, un certain nombre de clients pourraient effectuer leur livraison de
15 fourniture à Dawn pour un total de 65 PJ sur l'année. Les autres clients AD
16 continueraient de livrer à Empress pour 30 PJ sur l'année. Étant donné que la structure
17 d'approvisionnement est demeurée la même et que rien ne se perd ou ne se crée, ce
18 sont les achats pour les clients GR qui seraient alors déplacés en partie vers Empress.

19 Le Graphique 4 illustre la nouvelle répartition quotidienne de la fourniture de gaz naturel
20 par point de livraison et par catégorie de clients.

21 Le profil d'achat pour les clients GR demeure non uniforme malgré leur déplacement
22 vers Empress. Des achats à Dawn sont toujours requis sur les mois d'hiver. Pour les
23 mois de mai à novembre, les achats GR et AD à Empress sont inférieurs à la capacité

1 de transport FTLH disponible. Il en résulte donc des capacités de transport non utilisées
 2 et conséquemment un coefficient d'utilisation du FTLH inférieur à 100 %, zone en rouge
 3 sur le graphique.

4 **Graphique 4**



5

6 Considérant cette méthode, trois options sont envisagées pour évaluer le prix total des
 7 clients pour les services de F et T.

1 **Option 1 :** Un prix moyen de transport est établi et facturé à l'ensemble des clients

2 **Tableau 3**

		Vol. annuel	Coût T	Prix T	Fourniture	Total client
		PJ	\$/GJ	\$/GJ	\$/GJ	\$/GJ
Emp	AD	30	2,24	1,58	4,00	5,58
	GR	65	2,24	1,58	4,00	5,58
Dawn	AD	65	0,60	1,58	5,00	6,58
	GR	15	1,60	1,58	4,00	5,58
Total		175	1,58			

3
4 Sous cette option, tous les clients GR et les clients AD livrant à Empress paient un prix
5 total de 5,58 \$/GJ alors que les clients AD livrant à Dawn paient un prix total de
6 6,58 \$/GJ étant donné que leur prix de fourniture y est supérieur (5,00 \$/GJ au lieu de
7 4,00 \$/GJ).

8 Selon cette approche, il y a donc iniquité entre les clients GR et AD à Empress et ceux à
9 Dawn en défaveur de ces derniers. Cette option ne peut être retenue.

10 **Option 2 :** Facturation du prix de transport utilisé

11 Cette option correspond à la demande qui a été formulée par les clients : livrer à Dawn
12 et payer le prix du transport Dawn- EDA. Les résultats seraient les suivants :

13 **Tableau 4**

		Vol. annuel	Coût T	Prix T	Fourniture	Total client
		PJ	\$/GJ	\$/GJ	\$/GJ	\$/GJ
Emp	AD	30	2,24	2,24	4,00	6,24
	GR	65	2,24	2,12	4,00	6,12
Dawn	AD	65	0,60	0,60	5,00	5,60
	GR	15	1,60	2,12	4,00	6,12
Total		175				

1 Sous cette option, le prix de transport propre à chaque tronçon est considéré. Toutefois,
2 pour les achats GR, la fonctionnalisation à Dawn est maintenue pour fixer un prix moyen
3 de fourniture à Empress et un prix moyen de transport applicable à tous les clients GR.

4 Les résultats démontrent également une iniquité, mais ici en faveur des clients AD
5 livrant à Dawn. Cette option ne peut être retenue.

6 **Option 3 :** Évaluation d'un prix moyen global de transport avec un ajustement aux prix
7 à facturer aux clients AD

8 Afin de maintenir l'équité tout en permettant à certains clients de livrer leur fourniture à
9 Dawn, le taux moyen de transport pourrait être calculé globalement, comme si la
10 structure n'avait pas changé, et intégrer un ajustement aux clients AD qui livrent à
11 Dawn, considérant qu'ils paieront un prix de molécule différent à Dawn. Les résultats
12 seraient les suivants :

13 **Tableau 5**

		Vol. annuel	Coût T		Prix T	Fourniture	Total client
		PJ	\$/GJ		\$/GJ	\$/GJ	\$/GJ
Emp	AD	30	2,24		1,98	4,00	5,98
	GR	65	2,24		1,98	4,00	5,98
Dawn	AD	65	0,60		0,98	5,00	5,98
	GR	15	1,60		1,98	4,00	5,98
	Total	175					

14
15 En fonction des hypothèses utilisées, puisque les clients AD qui livrent à Dawn
16 paieraient leur fourniture 1,00 \$/GJ plus élevé, le prix de transport serait ajusté à la
17 baisse pour ces clients d'une valeur équivalente.

18 Les résultats démontrent qu'avec une telle option l'équité entre les différentes catégories
19 de clients est respectée. Néanmoins, on obtient le même prix total client que la méthode
20 actuelle.

1 Cette approche pourrait donc être mise en place d'un point de vue d'établissement des
2 tarifs, même si la dynamique de prix demeure la même pour les clients. Toutefois, cette
3 méthode entraîne des impacts importants dans sa gestion et plusieurs éléments
4 resteraient à définir.

5 *Impact de la méthode « 1^{er} demandeur– 1^{er} accepté » et éléments à définir*

- 6 • Mise en place des règles pour gérer le concept de base du « 1^{er} demandeur–
7 1^{er} accepté ».

8 Sous un tel concept, les clients qui ont des contrats de fourniture de plus d'un an
9 avec leur fournisseur, principalement les clients ayant contracté une entente à prix
10 fixe, seraient nettement désavantagés dans ce transfert. En effet, ces clients
11 auraient potentiellement à attendre l'échéance de leur contrat avant de se prévaloir
12 du changement de point de livraison et ainsi se retrouver dans la situation où la
13 totalité de la capacité disponible entre Dawn et le territoire de Gaz Métro aurait été
14 attribuée.

15 Il y aurait à définir les règles quant au tronçon à attribuer à chaque client : « FTSH
16 Dawn » ou une combinaison « M12 et FTSH Parkway » ainsi que la quantité à
17 mettre en disponibilité. En effet une certaine capacité serait requise pour faire face
18 aux majorations des besoins des clients livrant à Dawn.

19 Parallèlement, la notion de droit acquis, d'irrévocabilité de la décision ainsi que les
20 règles de migration entre les services seraient à définir.

- 21 • Établissement de trois prix de transport, un pour les clients GR et clients AD à
22 Empress, et deux pour les points « FTSH Dawn » et « M12 et FTSH Parkway-
23 EDA », considérant un facteur d'ajustement intégré au prix de transport pour
24 maintenir l'équité.

25 La méthode d'évaluation du prix moyen global de transport serait liée à l'évaluation
26 du différentiel de lieu à Dawn supporté par les clients AD livrant à Dawn.

27 Parallèlement, le service de compression, reflétant aujourd'hui le transport FTLH,
28 serait à redéfinir.

- 1 • Les modalités relatives à la gestion des déséquilibres volumétriques quotidiens et
2 annuels seraient modifiées pour intégrer le suivi des prix par point de livraison.
- 3 • Tel qu'illustré au Graphique 4, cette approche entraîne des coûts échoués au service
4 de transport relativement aux capacités FTLH non utilisées en été.
- 5 • Des développements informatiques majeurs aux différents systèmes (facturation,
6 gestion des contrats AD et gestion des nominations) seraient requis.

7 En conclusion, cette méthode 1 (« 1^{er} demandeur – 1^{er} accepté ») répondrait à la
8 demande de certains clients de pouvoir livrer à Dawn, mais ce ne sont pas tous les
9 clients qui en bénéficieraient. De plus, la méthode d'établissement des prix de transport
10 assurerait le maintien de l'équité entre les clients. Le constat étant donc qu'au bout du
11 compte, les clients paieraient les mêmes coûts totaux qu'actuellement. Le signal de prix
12 de transport « Dawn » recherché par les clients n'est donc pas atteint par cette méthode
13 et celle-ci entraîne une complexité accrue aux *Conditions de service et Tarif*.

14 Méthode 2 : Livraison pour l'ensemble des clients (GR et AD) au prorata des achats
15 globaux de fourniture

16 Sous ce scénario, les clients effectueraient leur livraison de fourniture aux différents
17 points de livraison où Gaz Métro détient des capacités de transport et ce, au prorata des
18 achats globaux de fourniture requis à ces différents points. Par exemple, considérant la
19 Cause 2012, la répartition des achats par points de livraison serait la suivante :

20	Empress	60,1 %
21	Dawn	39,7 %
22	Territoire (GMI EDA)	0,02 %

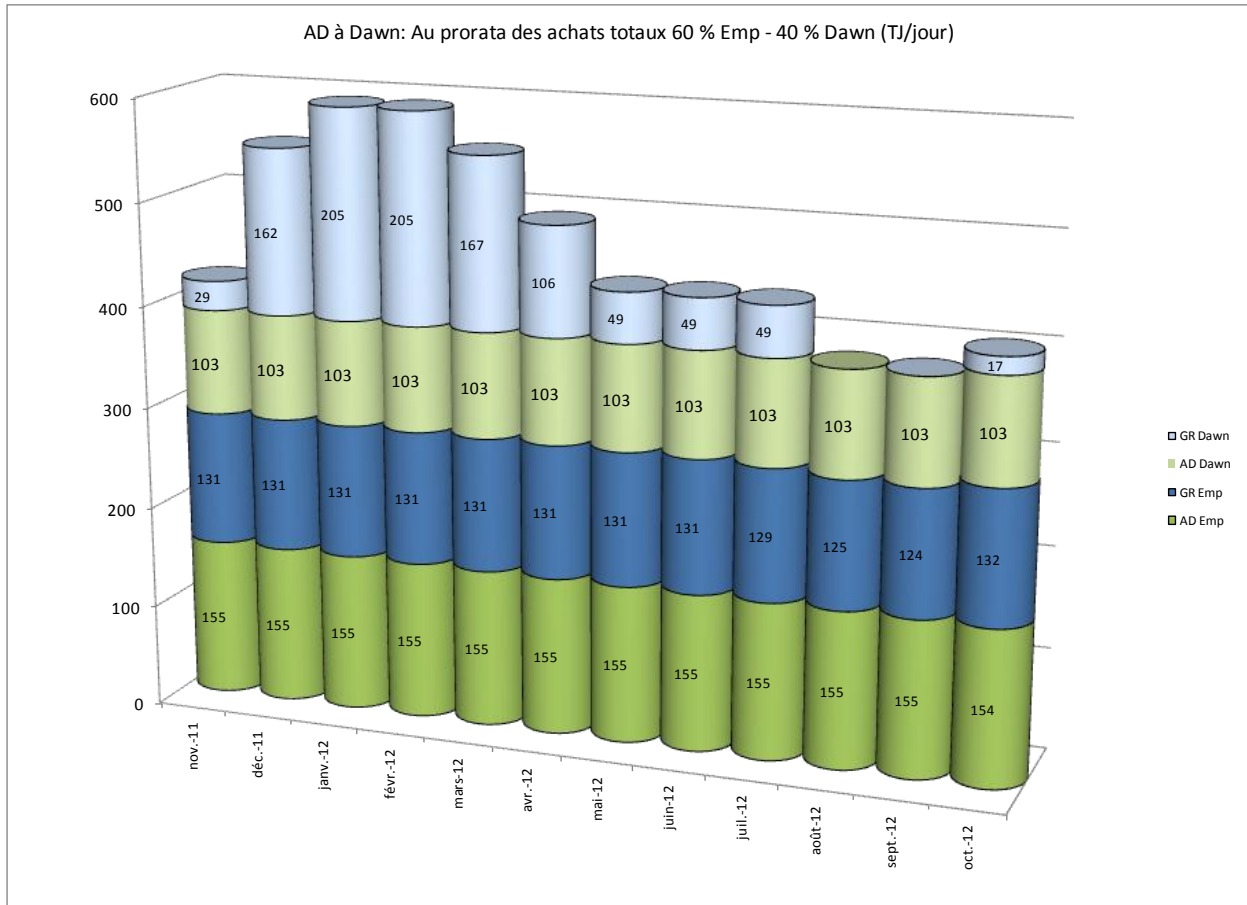
23 La même répartition serait applicable pour les achats des clients GR.

24 Afin d'illustrer cette méthode, l'exemple sera simplifié en considérant deux points de
25 livraison Empress et Dawn avec une répartition respective de 60 % et 40 %.

26 La structure d'approvisionnement demeurant la même, il s'agit donc d'un déplacement
27 des achats entre les points pour les clients AD (déplacement d'une partie de leurs
28 achats vers Dawn) et les clients GR (déplacement d'une partie vers Empress).

1 Le Graphique 5 illustre la nouvelle répartition quotidienne de la fourniture de gaz naturel
2 par point de livraison et par catégorie de clients.

3 **Graphique 5**



4

5 Tel qu'illustré, le profil d'achat pour les clients GR demeure non uniforme malgré la
6 répartition des achats au prorata. En effet, il s'agit d'une répartition sur les volumes
7 annuels totaux, mais les achats pour les clients GR seraient modulés sur l'année pour
8 répondre aux besoins.

9 Considérant cette méthode, une option est envisagée pour évaluer le prix total client F
10 et T, approche qui permet de maintenir l'équité entre les clients

Option 4 : Facturation du prix de transport utilisé

Tableau 6

		Vol. annuel	Coût T		Prix T	Fourniture	Total client
		PJ	\$/GJ		\$/GJ	\$/GJ	\$/GJ
Emp	AD	57	2,24		2,24	4,00	6,24
	GR	48	2,24		1,98	4,00	5,98
Dawn	AD	38	0,60		0,60	5,00	5,60
	GR	32	1,60		1,98	4,00	5,98
		175					
AD (60% Emp - 40% Dawn)					1,58	4,40	5,98
GR					1,98	4,00	5,98

Dans cet exemple, un client AD est en partie à Empress et en partie à Dawn. Ainsi, une partie des volumes consommés serait considérée provenir d'Empress, assujettie au prix de transport Empress-EDA, et l'autre partie de Dawn, assujettie au prix de transport Dawn-EDA. Pour les clients GR, un prix moyen de transport et un prix moyen de fourniture seraient établis.

Tout comme la méthode 1, les résultats démontrent qu'avec une telle approche, l'équité entre les différentes catégories de clients est respectée. Néanmoins, on obtient le même prix total client que la méthode actuelle.

Cette approche pourrait donc être mise en place d'un point de vue d'établissement des tarifs, même si la dynamique de prix demeure la même pour les clients. Toutefois, cette méthode entraîne des impacts importants dans sa gestion et plusieurs éléments resteraient à définir.

Impact de la méthode « livraison au prorata des achats globaux » et éléments à définir

- En fonction de la structure actuelle, il y aurait trois points de livraison à gérer (Empress, Dawn et GMI EDA).

Les achats à GMI EDA sont minimes, mais pourraient être appelés à croître avec la venue de la production gazière au Québec.

- 1 • L'établissement de quatre prix de transport, un pour les clients GR et trois pour les
2 clients AD, un pour chaque point de livraison, serait requis. Pour le point de livraison
3 à Dawn les différents tronçons de transport entre Dawn et GMI EDA seraient à
4 considérer dans l'évaluation du prix.

5 Parallèlement, le service de compression, reflétant aujourd'hui le transport FTLH,
6 serait à redéfinir.

- 7 • La gestion d'ajout de point d'achat / livraison serait à définir tant au niveau du
8 changement des proratas en cours d'année ou à la cause tarifaire en plus de
9 l'établissement d'un nouveau prix de transport pour ce point.

- 10 • La gestion des contrats d'achat direct devra être modifiée pour gérer la notion des
11 proratas aux points de livraison.

12 Les contrats d'achat direct sont étalés tout au long de l'année (voir l'annexe 1) et ils
13 ont des durées de contrat s'échelonnant d'un à cinq ans. L'établissement des
14 proratas pourrait se faire à une date fixe (année financière ou année gazière, c.-à-d.
15 le 1^{er} novembre) ou en fonction du prorata au moment de fixer le contrat d'achat
16 direct de chaque client.

17 Dans le cas d'une date fixe, les clients auraient à inclure dans leur contrat avec le
18 fournisseur la possibilité de revoir la quantité livrée à chaque point d'achat
19 annuellement, d'en ajouter ou d'en enlever. Cette particularité pourrait être difficile à
20 gérer contractuellement d'autant plus si le client transige avec des fournisseurs
21 différents à chaque point de livraison. Cette flexibilité aurait probablement un coût
22 pour le client.

23 Dans le cas où la répartition des livraisons du client est fixée à la signature du
24 contrat avec son fournisseur, cela signifie qu'il y aurait autant de cohortes de clients
25 que de mois de renouvellement et de durées de contrat.

26 À lui seul cet élément est un frein important à la mise en place d'une approche de
27 prorata de livraison.

- 28 • La gestion des variations futures des volumes des clients (AD et GR) en cours
29 d'année qui entraîneraient une modification aux capacités de transport doit être
30 définie. Est-ce que l'achat (ou la vente) de transport serait concrétisé selon le prorata

1 fixé à la cause tarifaire (pas nécessairement réalisable et optimal) ou selon les
2 opportunités (déplacement des achats GR et prorata non respecté)?

- 3 • Les modalités relatives à la gestion des déséquilibres volumétriques quotidiens et
4 annuels seraient modifiées pour intégrer le suivi des prix par point de livraison. Les
5 déséquilibres annuels seraient calculés en fonction du prorata de livraison applicable
6 alors que les déséquilibres quotidiens seraient calculés en fonction du point de
7 livraison en défaut. De plus, les modalités relatives aux ajustements en cours
8 d'année et au report du déséquilibre volumétrique contractuel à l'année suivante
9 seraient possiblement retirées.
- 10 • Les règles relatives à la migration entre les services seraient à redéfinir.
- 11 • Des développements informatiques majeurs aux différents systèmes (facturation,
12 gestion des contrats AD et gestion des nominations) seraient requis.

13 À cette liste d'impacts s'ajoute la question suivante : est-ce vraiment ce que les clients
14 désirent? Si la structure est déplacée vers Dawn, est-ce que les clients voudront
15 maintenir une méthode au prorata en fonction des points de livraison restants (Dawn,
16 GMI EDA et tout autre point futur)?

17 Gaz Métro est d'avis que cette méthode ne répond pas vraiment à la demande des
18 clients. Elle leur permet de livrer une partie de leurs achats à Dawn mais elle est
19 accompagnée de contraintes de livraison à d'autres points. De plus, la méthode
20 d'établissement des prix de transport assurerait le maintien de l'équité entre les clients
21 faisant en sorte que la baisse de prix recherchée initialement par les clients ne se
22 réaliserait pas.

23 Le constat étant donc qu'au bout du compte les clients paieraient les mêmes coûts
24 totaux qu'actuellement, mais avec une complexité accrue et non souhaitée dans les
25 *Conditions de service et Tarif.*

26 **6.4.2. Piste de solution considérant une structure modifiée**

27 Comme mentionné à la section 5, Gaz Métro déplacera sa structure vers Dawn à court
28 terme, au 1^{er} novembre 2014 étant donné la réponse favorable à ses offres auprès de
29 Union Gas et TCPL, pour se rapprocher de son territoire et de réduire les coûts

1 d'approvisionnement, en fonction de sa vision actuelle du marché et de ses tendances à
2 court terme.

3 Ce changement de structure aura pour effet d'éliminer le point de livraison Empress et
4 de le remplacer par Dawn pour les clients en achat direct.

5 Les clients en achat direct auraient donc deux choix :

- 6 1. Livrer le gaz naturel à Dawn et utiliser le service de transport du distributeur ;
- 7 2. Livrer le gaz naturel dans le territoire de Gaz Métro et donc fournir leur propre
8 service de transport en le contractant directement du point de livraison de leur
9 choix jusqu'à GMI EDA ou GMI NDA soit auprès du transporteur ou auprès d'un
10 fournisseur de service.

11 Cette approche revient à une situation similaire à celle d'aujourd'hui, un seul point de
12 livraison en dehors du territoire de Gaz Métro, mais au lieu d'être Empress, ce sera
13 Dawn.

14 De prime abord, Gaz Métro requiert que les clients livrent leur gaz naturel uniquement
15 au point où elle détient des capacités de transport jusqu'à son territoire. En effet,
16 Gaz Métro ne contractera pas du transport à un point quelconque parce qu'un client veut
17 acheter son gaz naturel à ce point. Pour se prévaloir d'un tel point, le client devra alors
18 fournir son propre service de transport.

19 Deuxièmement, Gaz Métro requiert que les clients livrent le gaz naturel à des points où
20 elle peut plus facilement l'équilibrer, soit Dawn ou directement dans son territoire.

21 L'arrivée du gaz de shale de Marcellus à Dawn, via Niagara, augmente le
22 positionnement stratégique de Dawn. Plusieurs pipelines transitent déjà vers ce point et
23 donnent accès à plusieurs bassins de l'Amérique du Nord, ce qui permet ainsi d'y
24 retrouver une diversité d'approvisionnement avec plusieurs fournisseurs de service. La
25 venue des gaz de shale de Marcellus ou d'Utica rendra ce point encore plus liquide. Le
26 fait de cibler Dawn comme point de livraison est donc un avantage pour l'ensemble de la
27 clientèle.

1 Le tableau suivant quantifie le prix combiné du F et T considérant une structure qui
2 serait entièrement à Dawn.

3 **Tableau 7**

		Vol. annuel	Coût T		Prix T	Fourniture	Total client
		PJ	\$/GJ		\$/GJ	\$/GJ	\$/GJ
Dawn	AD	95	0,60		0,60	5,00	5,60
	GR	<u>80</u>	<u>0,60</u>		0,60	5,00	5,60
	Total	175	0,60				

4
5 Les résultats démontrent que l'équité serait maintenue entre les catégories de clients et
6 qu'en fonction des hypothèses de prix utilisées, les coûts d'approvisionnement seraient
7 moindres.

8 **6.5. Conclusion sur le service AD multipoint**

9 Dans les sections précédentes, Gaz Métro a démontré que si la structure
10 d'approvisionnement n'est pas modifiée, peu importe la méthode pour mettre en application
11 un service d'achat direct multipoint, les conclusions sont les mêmes :

- 12 • Les clients AD et GR achèteraient le gaz naturel à différents points de livraison, mais
13 des mécanismes seraient mis en place pour fonctionnaliser les coûts entre les
14 services et définir les ajustements de prix afin de maintenir l'équité.
- 15 • Les clients AD et GR paieraient finalement le même prix total Fourniture et Transport
16 qu'actuellement.
- 17 • La mise en place d'un service AD multipoint avec le maintien de la structure actuelle
18 ne permet pas d'améliorer la dynamique et entraîne même une complexité
19 importante.
- 20 • Un tel service serait temporaire étant donné les actions prises par Gaz Métro de
21 modifier sa structure d'approvisionnement et de la déplacer vers Dawn.

1 **Considérant tous ces éléments, Gaz Métro ne recommande pas de développer un**
2 **service multipoint pour les clients en achat direct et demande à la Régie d'approuver**
3 **cette position.**

4 **7. PROJET DE DÉPLACEMENT DE LA STRUCTURE D'APPROVISIONNEMENT VERS**
5 **DAWN**

6 En fonction de la conclusion de la section précédente, Gaz Métro propose de mettre en place
7 un projet de déplacement de la structure d'approvisionnement vers Dawn.

8 Plus spécifiquement, Gaz Métro vise à décontracter ses capacités de transport en provenance
9 d'Empress et à les remplacer par des capacités de transport en provenance de Dawn et ce, dès
10 que possible tout en conservant la flexibilité de ses approvisionnements pour répondre à la
11 demande quotidienne de la clientèle.

12 Le tableau suivant détaille la liste des contrats effectifs et projetés au 1^{er} novembre 2013 - selon
13 la demande projetée en date du 30 avril 2012 - qui seraient visés par la conversion en des
14 capacités courte distance :

1 **Tableau 8**

Segment	Transporteur (service)	Échéance	Quantité 2012-11-01 (GJ / j)
Empress-EDA	TCPL (FTLH)	2013-10-31	180 000 ⁽¹⁾
	Tierce partie (cession d'optimisation)	2013-10-31	10 000 ⁽²⁾
		2014-10-31	15 000 ⁽²⁾
	Tierce partie (échange)	2013-10-31	32 900 ^{(3) & (4)}
2013-03-31		13 800 ^{(3) & (4)}	
Empress-EDA / Dawn en été	Tierce partie (échange)	2015-10-31	25 000 ⁽⁴⁾
		2015-10-31	13 048 ⁽⁴⁾
Empress-NDA	TCPL (FTLH)	2013-10-31	12 397 ⁽¹⁾
		2013-10-31	2 930 ⁽¹⁾
Empress-NDA / Dawn en été	Tierce partie (échange)	2013-10-31	1 000 ⁽⁴⁾
Total			306 075

(1) Droit de renouvellement annuel avec préavis de 6 mois

(2) Retour automatique de la capacité à Gaz Métro

(3) Capacités pour répondre aux besoins 2013, évaluées au 30 avril 2012.

(4) Pas de modalité de renouvellement

2

3 La présente section a pour but de présenter les réflexions qui ont été effectuées à ce jour pour
4 réaliser le projet de déplacement vers Dawn, identifier les enjeux, les limites et les contraintes
5 ainsi que les pistes de solutions pour favoriser le transfert. Étant donné que des appels de
6 soumissions par TCPL et Union Gas ont été effectués fin mars avec un dépôt le 4 mai,
7 Gaz Métro a profité de l'occasion pour demander les capacités entre Dawn et son territoire afin
8 d'effectuer le déplacement le plus tôt possible. La section 7.3 présentera les offres qui ont été
9 officiellement faites par Gaz Métro.

7.1. Contrats de TCPL

Chaque type de contrat de TCPL comporte des particularités et des prérequis qui influencent la gestion opérationnelle de l'ensemble des outils de Gaz Métro.

La principale particularité est la flexibilité des contrats en cours de journée via les fenêtres de nominations disponibles sous chacun. Le tableau suivant présente les différentes fenêtres et leur nomenclature utilisée dans le marché.

Tableau 9

Nom	Envoi *	Effective *	FTLH & FTSH **	STS & FTI ***	
Timely	13 h 00	10 h 00	X	X	} la veille de la journée gazière
Evening	19 h 00	10 h 00	X	X	
STS 11	10 h 00	12 h 00		X	} en cours de journée gazière
Intra-day 1	11 h 00	18 h 00	X	X	
STS 17	16 h 00	18 h 00		X	
Intra-day 2	18 h 00	22 h 00	X	X	
STS 1	00 h 00	02 h 00		X	
STS 5	04 h 00	06 h 00		X	

* Heure normale de l'Est

** FTLH = Firm Transportation Long Haul (Empres-GMI EDA)

FTSH = Firm Transportation Short Haul (Dawn ou Parkway-GMI EDA)

*** STS = Storage Transportation Service (Parkway-GMI EDA)

FTI = Firm Transportation Injection (Empres-Parkway)

Le service FTI (Firm Transportation Injection) est une modalité rattachée au contrat FTLH qui permet à Gaz Métro de diriger le gaz naturel d'Empress vers Parkway pour être livré par la suite à Dawn plutôt que d'être livré à GMI, donc, principalement l'été. La possibilité d'utiliser le FTI est liée au fait de détenir des contrats de STS. Le principe historique de gestion de ces capacités était le suivant : pour retirer du gaz naturel du site d'entreposage et utiliser le transport STS (Storage Transportation Service) de Parkway vers GMI, il faut avoir injecté au site l'été précédent en utilisant le FTI d'Empress vers Parkway. Le service FTI est

1 principalement utilisé en été pour moduler les approvisionnements alors que le STS est
2 principalement utilisé en hiver.

3 Le Tableau 9 démontre nettement l'avantage d'avoir des contrats de FTI et STS, permettant
4 ainsi de moduler les approvisionnements en cours de journée pour répondre à la demande.
5 En cours de journée gazière, il y a six fenêtres pour le FTI et STS comparativement aux
6 deux fenêtres pour le FTSH et FTLH.

7 Les tableaux suivants présentent les variations de nomination observées sur la période du
8 1^{er} avril au 30 septembre 2011 sous les services de FTI et STS.

9 **Tableau 10**

Variations de nominations de FTI

	Fenêtre de nomination - heure effective					Variation
	12:00	18:00	22:00	02:00	06:00	6:00 vs 22:00
-75 000 < x <= -50 000	0	0	0	0	0	0
-50 000 < x <=-25 000	1	5	1	0	0	0
-25 000 < x <= -0	1	8	2	11	36	28
x = 0	181	153	177	135	90	75
0 < x <= 25 000	0	10	1	30	57	74
25 000 < x <= 50 000	0	6	1	7	0	6
50 000 < x <= 75 000	0	1	1	0	0	0
75 000 < x <= 100 000	0	0	0	0	0	0
	183	183	183	183	183	183
minimum (GJ)	-25 459	-35 028	-28 700	-21 857	-10 000	-21 857
maximum (GJ)	0	57 177	55 177	33 000	21 677	35 542

10

1 **Tableau 11**

Variations de nominations de STS

	Fenêtre de nomination - heure effective					Variation
	12:00	18:00	22:00	02:00	06:00	6:00 vs 22:00
-75 000 < x <= -50 000	0	1	0	0	0	0
-50 000 < x < =-25 000	1	4	0	2	0	2
-25 000 < x <= -0	0	3	0	4	11	8
x = 0	182	158	182	157	107	102
0 < x <= 25 000	0	3	0	19	63	63
25 000 < x <= 50 000	0	7	0	1	2	8
50 000 < x <= 75 000	0	5	1	0	0	0
75 000 < x <= 100 000	0	2	0	0	0	0
	183	183	183	183	183	183
minimum (GJ)	-33 236	-58 438	0	-32 000	-15 000	-35 830
maximum (GJ)	0	79 323	60 579	32 664	33 500	34 664

2

3 La dernière fenêtre effective à 6 h 00 (STS 5) est très utilisée étant donné que 75 % de la
4 journée gazière est passée au moment de la révision des nominations comparativement à la
5 fenêtre de 22 h 00 (Intra-day 2) qui n'est à peu près pas utilisée étant donné que seulement
6 33 % de la journée gazière est écoulée.

7 La dernière colonne du Tableau 10 et du Tableau 11 présente la variation totale observée
8 après la fenêtre effective de 22 h 00. La variation maximale (positive ou négative) s'élève à
9 plus de 35 500 GJ et démontre l'importance d'avoir des outils qui offrent la flexibilité en cours
10 de journée.

11 Contractuellement, Gaz Métro doit détenir des contrats de transport FTLH (Empress-GMI)
12 pour pouvoir détenir des contrats de transport STS (Parkway-GMI). Cette interrelation
13 pourrait se comparer à des contrats compagnons. Les capacités n'ont pas à être
14 équivalentes. Toutefois, le niveau minimum de FTLH à détenir pour conserver les capacités
15 de STS n'est pas inscrit au contrat. Gaz Métro projette conserver une capacité minimale de
16 transport entre Empress et GMI EDA et entre Empress et GMI NDA pour conserver ces
17 droits d'utilisation du STS vers ces deux points.

1 Gaz Métro a besoin de cette flexibilité tout au cours de la journée. Elle doit s'assurer de
2 maintenir des contrats de transport qui lui donneront accès à toute la flexibilité pour répondre
3 à la demande en cours de journée.

4 Si Gaz Métro choisit de décontracter la presque totalité de ses contrats FTLH et, en
5 conséquence, perdre le service FTI, les outils de remplacement entre Dawn et GMI devront
6 alors assurer la flexibilité des approvisionnements pour maintenir la même qualité de service.
7 Les contrats FTSH ne donnent pas la flexibilité recherchée. Quant aux contrats de STS, ils
8 sont interruptibles du 16 avril au 31 octobre et l'utilisation est sujette à l'approbation du
9 transporteur. Le STS n'étant pas un service ferme en été, Gaz Métro ne peut donc compter
10 sur des contrats de STS pour répondre à ses besoins.

11 Une autre particularité des contrats compagnons STS et FTI concerne les coûts. Il existe un
12 compte appelé « Storage Balance » qui s'accumule avec les quantités utilisées sous le FTI
13 et qui décroît avec les quantités utilisées sous le STS. Tant que ce compte est positif,
14 l'utilisation du STS est facturée au tarif STS de TCPL. Si le compte est nul ou négatif, des
15 frais additionnels s'appliquent et représentent l'écart entre 125 % du Tarif SH-Parkway et
16 100 % du tarif de STS. En fonction des tarifs de TCPL présentement en vigueur, les tarifs de
17 SH-Parkway et STS vers GMI sont similaires, la surcharge représente donc 25 % du tarif de
18 STS.

19 Si Gaz Métro décontractait la presque totalité de ses contrats de FTLH et conservait ses
20 contrats de STS, les coûts de ce service seraient majorés de 25 %. De plus, elle se
21 retrouverait dans une situation où elle aurait perdu une grande partie de sa flexibilité en
22 cours de journée sur l'été, incluant les périodes d'épaulement mars-avril et septembre-
23 octobre, n'ayant plus accès au FTI. Gaz Métro doit donc remplacer ses contrats de FTLH par
24 un type de contrat qui lui procure une flexibilité tout au long de l'année.

25 **7.2. Options pour répondre au besoin de flexibilité**

26 Pour répondre au besoin de flexibilité en cours de journée, les éléments suivants pourraient
27 être envisagés :

1 Changement du processus décisionnel en cours de journée

2 Tel qu'illustré au Tableau 10, les fenêtres de nomination en fin de journée gazière sont
3 favorisées pour moduler les approvisionnements. Les actions posées par les opérateurs du
4 Centre de contrôle du réseau sont conditionnées par la structure d'approvisionnement en
5 place et les modalités contractuelles en vigueur. Par exemple : « Pourquoi agir à 22 h 00
6 alors que seulement 33 % de la journée est connue? Pourquoi ne pas plutôt attendre aux
7 dernières fenêtres de la journée étant donné qu'elles seront disponibles et l'information
8 utilisée pour projeter les besoins sera alors plus précise? »

9 La fenêtre de 22 h 00 (Intra-day 2) pourrait être davantage utilisée afin de réduire
10 potentiellement le niveau des variations à apporter aux nominations aux fenêtres
11 subséquentes. Toutefois, l'action prise à une fenêtre donnée pourrait ne pas être appropriée
12 si la variation de la demande est renversée par la suite. En effet, la demande durant la nuit
13 peut être très différente de la tendance observée durant la journée précédente,
14 principalement dans les mois d'épaulement où les variations de température entraînent des
15 réactions plus difficiles à prévoir. Les nominations à cette fenêtre seraient donc effectuées
16 avec prudence.

17 La nomination de 22 h 00 ne saurait répondre à la totalité de la flexibilité requise en cours de
18 journée, la période restante à couvrir dans la journée gazière étant encore importante.

19 Utilisation du site d'entreposage de Pointe-du-Lac (PDL) en été

20 Outre les cas de force majeure, le contrat actuel avec Intragaz ne prévoit pas l'utilisation de
21 PDL après le 30 avril considérant les contraintes physiques liées à ce site aquifère.

22 Gaz Métro a tout de même demandé à Intragaz d'évaluer la possibilité d'avoir une certaine
23 flexibilité pour moduler ses approvisionnements.

24 Selon une analyse préliminaire, en maintenant un niveau d'inventaire légèrement inférieur au
25 niveau maximal requis normalement en été, des retraits ou injections variant de 1 000 à
26 5 000 GJ pourraient être effectués entre 7 h 00 et 10 h 00 (fin de la journée gazière), sans
27 mettre à risque la performance du site pour l'hiver subséquent. Cette option semble
28 intéressante de prime abord, mais elle aurait des impacts sur les coûts totaux étant donné
29 les besoins de compression requis dans l'utilisation de ce site (4 %).

1 Cette option, si elle était mise en application, aurait également pour effet de réduire le niveau
2 des variations à apporter aux nominations des dernières fenêtres de FTI et STS. Mais, tout
3 comme l'option précédente, cette approche ne pourrait répondre au besoin total de flexibilité,
4 les valeurs observées étant supérieures. De plus, la période applicable ne couvrirait pas
5 l'ensemble de la période visée par les besoins. Les mois de septembre et octobre seraient
6 requis pour remplir l'inventaire au niveau maximum avant le début de l'hiver. Or, ces mois
7 d'épaulement sont ceux principalement visés pour le besoin de flexibilité.

8 Pour l'instant, compte tenu de ce qui précède, Gaz Métro ne modifiera pas son mode de
9 gestion du site d'entreposage de Pointe-du-Lac, n'étant pas convaincu de la valeur ajoutée
10 de cette option, considérant le bas niveau de flexibilité disponible par la quantité potentielle
11 de 1 000 à 5 000 GJ.

12 Modifications des services de TCPL

13 Les contraintes de flexibilité opérationnelle découlent du fait que les services de FTSH ne
14 comportent que deux fenêtres de nominations en cours de journée, la dernière étant
15 effective à la mi-journée, mais nominée au tiers de la journée. Si l'ensemble des fenêtres
16 disponibles pour les services de STS et FTI était applicable aux autres types de service,
17 Gaz Métro aurait alors toute la flexibilité requise pour moduler ses approvisionnements.

18 Dans le cadre de la cause tarifaire de TCPL actuellement en cours auprès de l'ONÉ,
19 Gaz Métro a déjà manifesté son intérêt à l'égard de telles modifications. L'ONÉ pourrait
20 rendre une décision favorable à cet effet, à défaut de quoi Gaz Métro transmettra sa
21 demande au groupe de travail « Tolls Task Force » (TTF) de TCPL pour considération.

22 Une autre avenue serait de demander à TCPL que le service STS soit un service ferme sur
23 12 mois plutôt que pour la période du 1^{er} octobre au 15 avril. Cette modification permettrait à
24 Gaz Métro d'utiliser ce service dès la première fenêtre de nominations pour la journée
25 gazière et de moduler ses nominations, le cas échéant, avec les sept autres fenêtres
26 disponibles pour ce service. Il s'agit ici d'une modification qui, dans un sens, aurait le même
27 effet que la modification précédente (c.-à-d. offrir l'ensemble des fenêtres disponibles pour
28 les services de STS et FTI aux autres types de service) mais dans une moindre mesure
29 étant donné qu'elle s'appliquerait uniquement sur ce type de transport. Toutefois, le
30 processus régulier pour demander une modification aux tarifs de TCPL serait appliqué.

1 C'est-à-dire que la modification serait initialement présentée au TTF pour négociation et, en
2 cas de contestation, elle serait soumise à l'ONÉ pour décision finale.

3 Contracter un autre type de service auprès de TCPL

4 1) Firm Transportation Short Notice (FTSN)

5 Le 23 novembre 2006, TCPL mettait en place le service FTSN. Ce service, dédié
6 principalement aux usines de cogénération en Ontario, offre 96 fenêtres de nominations, soit
7 des nominations aux 15 minutes. Pour contracter ce service, cela requiert un point de
8 livraison spécifique (par exemple un compteur de TCPL installé chez un client) et non un
9 point de zone. Ce service est présentement tarifé au tarif de FTSH augmenté d'une prime de
10 10 %.

11 Gaz Métro pourrait se prévaloir de ce service entre Parkway et GMI si elle définissait comme
12 point spécifique un ou plusieurs points de livraison dans les zones GMI, selon l'évaluation
13 des besoins. Pour ce faire, TCPL devrait alors installer des compteurs dédiés à ce service en
14 plus des compteurs existants et définir les capacités attribuées au dit service. L'ajout de ces
15 compteurs devrait faire partie d'une demande par TCPL auprès de l'ONÉ. En parallèle,
16 Gaz Métro pourrait également devoir installer des compteurs additionnels pour valider le
17 mesurage de TCPL.

18 Parallèlement à ce service, Gaz Métro devrait également contracter auprès de Union Gas le
19 service F-24T, pour relier Parkway et Dawn, et le service F-24S, pour pouvoir injecter ou
20 retirer au site d'entreposage à Dawn le gaz naturel transporté en cours de journée. Ces
21 services offrent treize fenêtres de nominations, comparativement aux huit actuellement
22 disponibles. Le prix du service F-24T est tarifé en fonction du tarif M12 majoré de 0,02 \$/GJ.
23 Quant au service F-24S, le prix est négocié et intégré au prix des contrats d'entreposage qui
24 seraient assujettis à cette flexibilité additionnelle.

25 Il est à noter que Union Gas offre également le service « Downstream Pipe Balancing
26 Service » qui a pour objectif d'arrimer les fenêtres de nominations chez Union Gas aux
27 96 fenêtres de nominations du service FTSN chez TCPL. Le prix de ce service est
28 également sujet à négociation. Gaz Métro ne pense pas faire appel à l'ensemble des

1 fenêtres de TCPL, du moins pour l'instant, les cinq fenêtres additionnelles offertes au service
2 F-24T de Union Gas seraient suffisantes. Elle ne contracterait donc pas ce type de service.

3 De prime abord, ces services semblent intéressants, mais ils entraîneraient une
4 augmentation des coûts liés à l'installation de compteurs distincts et une augmentation
5 considérable de la gestion opérationnelle considérant les points additionnels de livraison en
6 plus des zones déjà existantes et le fractionnement des nominations à faire entre ces
7 différents points aux différentes fenêtres. Un développement informatique important serait
8 requis pour permettre la mise en place de tels contrats.

9 2) Contrat « Backhaul »

10 En fonction des services actuels de TCPL, Gaz Métro pourrait contracter un service
11 « Backhaul » pour le tronçon GMI vers Parkway. Il s'agit toutefois d'un service interruptible
12 qui permettrait de retourner le gaz naturel vers Parkway en cours de journée. Ce service est
13 toutefois assujéti aux mêmes fenêtres de nominations que le service FTSH. Le prix de ce
14 service est fixé à 110 % du prix du service régulier de FTSH pour le tronçon considéré.

15 La notion interruptible de ce service signifie que Gaz Métro ne serait jamais assurée de
16 pouvoir utiliser ce transport étant donné la discrétion du transporteur.

17 Selon la requête de TCPL auprès de l'ONÉ, ce service est appelé à disparaître. La
18 proposition de TCPL en remplacement du service « Backhaul » est de permettre de
19 contracter d'un point à un autre. Par exemple : contracter des capacités entre Parkway vers
20 GMI EDA et des capacités entre GMI EDA vers Parkway (donc en sens inverse). Cette
21 option pourrait être intéressante si l'ensemble des fenêtres de nominations était disponible.
22 Toutefois, les coûts seront plus élevés, à capacité égale dans les deux sens, cela
23 représenterait le double des coûts.

24 En conclusion, la solution pour maintenir toute la flexibilité requise pour une bonne gestion
25 des approvisionnements en cours de journée passera probablement par une combinaison de
26 certaines pistes énoncées ci-dessus. Les éléments les plus simples, selon l'avis de
27 Gaz Métro, sont l'élargissement des services FTSH à l'ensemble des fenêtres de
28 nominations et la conversion du service STS en service ferme. Comme mentionné
29 précédemment, Gaz Métro a déjà soulevé son intérêt à l'égard de certains changements. Il

1 faudra toutefois attendre la décision de l'ONÉ sur la présente requête de TCPL ou, le cas
2 échéant, relancer le débat au « TTF » de TCPL si aucune modification n'est approuvée par
3 l'ONÉ ou qu'aucune orientation n'est décrétée par cette dernière.

4 **7.3. Appel de soumissions de TCPL, Union Gas et une tierce partie**

5 Lors des rencontres en groupe de travail, Gaz Métro a présenté le calendrier suivant de
6 réalisation :

- 7 • Cause tarifaire 2013 : dépôt auprès de la Régie afin qu'elle approuve la stratégie de
8 déplacement des approvisionnements vers Dawn ;
- 9 • Début année 2013 : à la suite de la décision de la Régie, dépôt d'une demande
10 officielle de nouvelles capacités de transport entre Parkway et GMI (EDA/NDA)
11 auprès de TCPL et entre Dawn et Parkway auprès de Union Gas.

12 Considérant les normes applicables dans une telle situation, un délai de 3 ans aurait
13 été imposé par TCPL pour développer les conduites, sauf si de la capacité existante
14 avait été disponible. Ce qui amène une date potentielle de prise d'effet au
15 1^{er} novembre 2016 ;

- 16 • Cause tarifaire 2017 : mise en place de la nouvelle structure d'approvisionnement.

17 Le 13 mars 2012, Union Gas allait en appel de soumissions pour un projet de prolongement
18 de pipeline entre Parkway et Maple ainsi que pour offrir de la capacité sur le tronçon entre
19 Dawn et Parkway sur une base irrévocable (Binding Open Season) avec une date d'effet de
20 novembre 2014.

21 De son côté, TCPL a lancé le 30 mars 2012 un appel de soumissions, également
22 irrévocable, pour le tronçon entre Niagara et Chippawa, mais également entre les différents
23 points de réception sur le « Transcanada Mainline » vers tous les points de livraison, incluant
24 les points à l'est de Parkway, dont GMI EDA. La prise d'effet de ces offres est également en
25 novembre 2014.

26 Parallèlement à ces appels de soumissions, une tierce partie a offert à Gaz Métro d'effectuer
27 un échange entre Dawn et GMI EDA sur le marché secondaire pour une période de 10 ans
28 avec une date possible de prise d'effet de novembre 2013.

1 L'échéance pour soumissionner sur ces appels de soumissions, incluant l'offre sur le marché
2 secondaire, était le 4 mai 2012.

3 Malgré le fait que la prise d'effet de ces différentes offres devançait la date initialement
4 prévue pour la mise en place de la nouvelle stratégie d'approvisionnement, Gaz Métro ne
5 pouvait se permettre de laisser passer ces opportunités en raison des gains importants pour
6 sa clientèle y étant associés. Elle a donc effectué différentes analyses considérant la
7 projection de la demande au plan d'approvisionnement 2013-2015 ainsi que les contrats de
8 transport déjà en place afin d'établir sa stratégie et soumettre sa proposition au Conseil
9 d'Administration de Gaz Métro.

10 La première décision de Gaz Métro a été de contracter la transaction d'échange entre Dawn
11 et GMI EDA sur le marché secondaire pour une quantité de 82 000 GJ/jour, effective le
12 1^{er} novembre 2013 et ce, pour une durée de 10 ans.

13 Étant donné la contrainte que les clients AD doivent livrer leur gaz naturel à Empress tant
14 que le déplacement vers Dawn n'est pas réalisé, Gaz Métro devra effectuer une autre
15 transaction d'échange sur le marché secondaire entre Empress et Dawn pour la période du
16 1^{er} novembre 2013 au 31 octobre 2014. Cette transaction ne sera pas concrétisée avant le
17 prochain dossier tarifaire afin d'avoir une évaluation plus précise des besoins reliés aux
18 livraisons des clients en AD à Empress pour l'année 2014.

19 La deuxième décision consistait à établir la capacité de transport à demander entre Parkway
20 et GMI EDA ou GMI NDA sous l'appel de soumissions de TCPL. La prise d'effet de cette
21 nouvelle capacité étant le 1^{er} novembre 2014, le niveau a été fixé en fonction des besoins
22 pour la troisième année du plan d'approvisionnement, l'année 2015, selon les projections
23 évaluées en date du 30 avril 2012. Comme mentionné précédemment, Gaz Métro doit
24 détenir une quantité minimale de transport entre Empress et son territoire pour maintenir le
25 droit au service STS. Ainsi, Gaz Métro prévoit conserver 1 000 GJ/jour entre Empress et
26 GMI EDA et une quantité équivalente entre Empress et GMI NDA. Toute autre capacité
27 détenue entre Empress et GMI EDA ou GMI NDA sera convertie en capacité FTSH entre
28 Parkway et le territoire de Gaz Métro.

1 Toutefois, deux contrats sur le marché secondaire prendront fin le 31 octobre 2015. Ainsi,
2 une demande croissante de capacité a été soumise à l'appel de soumissions de TCPL. Le
3 tableau ci-dessous résume les trois soumissions déposées le 4 mai 2012 auprès de TCPL :

4 **Tableau 12**

Prise d'effet	Parkway à GMI EDA	Parkway à GMI NDA	Total
	GJ/jour	GJ/jour	GJ/jour
1 ^{er} nov. 2014	201 100	15 327	216 427
1 ^{er} nov. 2015	38 048		38 048
Total	239 148	15 327	254 475

5 Après avoir statué sur les capacités à demander à TCPL, les capacités requises entre Dawn
6 et Parkway ont été évaluées pour définir la demande auprès de Union Gas. Les capacités
7 sur ce tronçon doivent être égales aux capacités entre Parkway et le territoire de Gaz Métro,
8 augmentées d'une capacité pour transporter le gaz de compression requis sur ce même
9 tronçon. Pour cette évaluation, un ratio de compression de 1,3 %, soit le ratio maximal des
10 cinq dernières années, a été utilisé. Le Tableau 13 résume les deux soumissions déposées
11 le 4 mai 2012 auprès de Union Gas :

12 **Tableau 13**

Prise d'effet	Capacités Dawn à Parkway
	GJ/jour
1 ^{er} nov. 2014	219 241
1 ^{er} nov. 2015	38 543
Total	257 784

13 Le tableau de l'annexe 3 présente les éléments qui ont permis d'établir les différentes
14 quantités à contracter sur le marché secondaire au 1^{er} novembre 2013 et en appel de
15 soumissions auprès de TCPL au 1^{er} novembre 2014 et 2015. Le calcul des capacités
16 demandées en appel de soumissions auprès de Union Gas est également présenté à
17 l'annexe 3. À titre indicatif, le portrait des capacités de transport à l'année 2016 est
18 également présenté à l'annexe 3 en se basant sur les mêmes besoins que ceux de l'année
19 2015. Les nouvelles capacités de transport ont été ombragées dans le tableau.

1 Pour l'instant, Gaz Métro a soumissionné pour l'obtention de capacités de FTSH auprès de
2 TCPL et de M12 auprès de Union Gas. Ces services ne donnent pas toute la flexibilité
3 requise en cours de journée. Gaz Métro croit que l'élargissement du service quant aux
4 fenêtres additionnelles de nomination sur les autres services de TCPL est une option réaliste
5 et elle préfère ne pas s'engager sur des services plus coûteux pour l'instant. De plus, il
6 existe certaines modalités chez TCPL et Union Gas qui permettent le transfert d'un type de
7 service ferme à un autre service ferme. Gaz Métro pourra donc modifier le type de service *a*
8 *posteriori* vers des services de FTSN chez TCPL et F-24T chez Union Gas si aucune autre
9 solution n'est possible pour répondre au besoin de flexibilité.

10 Les nouvelles capacités contractées auprès de TCPL et Union Gas auront des durées de
11 10 ans. Dans le cadre de ses soumissions auprès de TCPL, Gaz Métro ne pouvait énoncer
12 de condition particulière puisque cela risquait d'entraîner leur rejet. Si Gaz Métro devait
13 toutefois retirer son offre avant la signature des contrats « Precedent Agreement », des frais
14 de 10 000 \$ pour chacune des trois soumissions seraient facturés. Après la signature du
15 « Precedent Agreement », tous les frais encourus avant la date de cessation de l'entente
16 seraient alors remboursables.

17 Par ailleurs, la soumission de Gaz Métro dans l'appel de soumissions de Union Gas est
18 assujettie aux conditions suivantes :

- 19 1. L'approbation de la Régie pour les deux soumissions ;
- 20 2. La confirmation des capacités obtenues dans l'appel de soumissions de TCPL.

21 Ces soumissions auprès de TCPL et Union Gas entraînent des modifications majeures à la
22 structure d'approvisionnement de Gaz Métro relativement à ses capacités de transport. Il y a
23 une croissance de près de 25 % des capacités contractées entre le 1^{er} novembre 2012 et le
24 1^{er} novembre 2015, découlant principalement des nouvelles capacités demandées auprès
25 de Union Gas, et un déplacement de la quasi-totalité des capacités d'Empress vers Dawn
26 représentant plus de 40 % du portefeuille global de transport de Gaz Métro.

27 Les offres de Gaz Métro, autant auprès de TCPL que Union Gas, ont été acceptées et ce,
28 pour les capacités demandées au 1^{er} novembre 2014 et 2015, assujetties toutefois à
29 certaines conditions de validation quant aux capacités sur les pipelines connexes, tel que

1 celui de Trans Québec & Maritimes Pipeline inc. (TQM). Gaz Métro ne voit pas d'enjeu
2 majeur à cet effet.

3 La suite du projet vise donc à mettre en place les modalités afin de favoriser le déplacement
4 des approvisionnements de Gaz Métro vers Dawn.

5 **7.4. Enjeux et suivis**

6 La présente section couvrira différents enjeux et suivis qui devront être analysés et
7 développés pour permettre le déplacement vers Dawn. Il ne s'agit pas nécessairement d'une
8 liste exhaustive, étant au début du processus.

9 **7.4.1. Transfert des livraisons de gaz naturel des clients en achat direct et à prix** 10 **fixe d'Empress à Dawn**

11 Une communication spécifique sera effectuée à la clientèle en achat direct et à prix fixe
12 pour leur présenter les nouvelles orientations qui seront en place à court terme. Il s'agira
13 principalement de les aviser qu'au moment de contracter leur approvisionnement de gaz
14 naturel auprès de leur fournisseur, ils devront s'assurer que les livraisons seront
15 effectuées à Empress jusqu'au 31 octobre 2014 et au point de livraison « Union-Dawn »
16 à compter du 1^{er} novembre 2014.

17 Des mesures transitoires devront être mises en place pour tout contrat qui ne vient pas
18 à échéance avant le 1^{er} novembre 2014. Cette situation est présente pour les clients à
19 prix fixe, mais peut l'être aussi pour les clients AD s'ils ont convenu de contrat à plus
20 long terme.

21 Pour ce qui est de la clientèle à prix fixe, en fonction des données disponibles au
22 1^{er} mai 2012, près de 2 700 clients ont des contrats qui viennent à échéance après le
23 31 octobre 2014. En considérant un volume moyen de 6 GJ/jour, ces contrats
24 représentent donc 16 200 GJ/jour. Pour la période du 1^{er} novembre 2014 au 31 octobre
25 2015, Gaz Métro détiendra encore des contrats de transport entre Empress et son
26 territoire pour une capacité totale de 39 048 GJ/jour et pourra ainsi prendre en charge
27 ces livraisons de gaz. De ce nombre, près de 1 300 clients à prix fixe détiennent des
28 contrats dont l'échéance se situe après le 1^{er} novembre 2015, ce qui représente près de
29 8 000 GJ/jour. À partir de cette date, Gaz Métro détiendra des contrats de transport

1 entre Empress et son territoire auprès de TCPL pour une capacité de 2 000 GJ/jour. Afin
2 d'être en mesure de transporter temporairement les volumes excédentaires à
3 2 000 GJ/jour vers Dawn, Gaz Métro effectuerait potentiellement un échange entre
4 Empress et Dawn jusqu'à ce que la totalité des contrats avec les fournisseurs aient été
5 déplacés vers Dawn.

6 Gaz Métro contactera les clients en service de fourniture avec ou sans transfert de
7 propriété pour connaître la date de fin de leur contrat de fourniture de gaz naturel et
8 identifier les contrats qui ont une échéance supérieure au 31 octobre 2014. Les besoins
9 de transport requis entre Empress et Dawn seront ajustés également en fonction des
10 besoins de clients en AD.

11 **7.4.2. Révision des contrats d'achat direct**

12 Actuellement, les contrats prennent en compte que les livraisons de gaz naturel doivent
13 être effectuées au point d'interconnexion entre les réseaux de Nova et TCPL en Alberta,
14 près d'Empress. Ils devront être adaptés en conséquence pour refléter le nouveau point
15 de livraison à partir du 1^{er} novembre 2014.

16 De plus, les clients doivent actuellement fournir leur propre gaz de compression. Selon
17 les conclusions quant au traitement du gaz de compression, le texte du contrat devra
18 être modifié.

19 Il y aura également lieu de voir si des règles de transition doivent être intégrées au
20 contrat.

21 **7.4.3. Service de fourniture**

22 Établissement du prix de fourniture du distributeur

23 La méthode d'établissement du prix de fourniture du distributeur devra être revue. La
24 méthode actuelle a pour effet de considérer un prix d'achat à Empress afin de maintenir
25 l'équité entre les clients (référence section 4). À compter du 1^{er} novembre 2014, la
26 grande majorité des achats (GR et AD) sera effectuée à Dawn. Il serait logique d'afficher
27 un prix de fourniture qui reflète cette réalité et donc de fixer le prix à Dawn.

1 Les achats effectués par Gaz Métro sont contractés d'avance, sur la base d'un indice du
2 marché, ou achetés quotidiennement (« spot »), sur la base d'un prix fixe.

3 L'utilisation de l'indice AECO sera revue au cours de ce projet. À savoir, si cet indice ou
4 un autre indice, par exemple Nymex ou Dawn, serait plus approprié lors de la fixation
5 des prix de gaz naturel contractés d'avance. L'analyse de cet item devra également
6 prendre en considération le programme des produits financiers dérivés et l'adapter pour
7 refléter les modifications, le cas échéant.

8 D'ailleurs, cette analyse fait suite à une demande de la Régie dans la décision
9 D-2011-153, à la suite de la Cause tarifaire 2012 :

10 « [19] **En conséquence, la Régie demande à Gaz Métro de procéder à une**
11 **diversification significative des indices sur la base desquels elle transige le gaz**
12 **naturel et d'ajuster, en conséquence, le programme de produits financiers**
13 **dérivés. »**

14 Fonctionnalisation des achats de fourniture

15 Certains achats GR seront potentiellement effectués à d'autres points (Empress,
16 franchise ou autres). La méthode de fonctionnalisation des coûts d'achats de fourniture
17 devra être également revue, ainsi que le mécanisme de transfert de coûts de la
18 fourniture à l'équilibrage. À cet effet, la Régie avait déjà décidé de l'approche à
19 préconiser dans la décision D-2011-164, à la suite de la Cause tarifaire 2012, soit :

20 « [22] **La Régie demande à Gaz Métro de développer une méthode de**
21 **fonctionnalisation similaire à celle utilisée actuellement pour extraire les coûts**
22 **d'équilibrage des coûts de fourniture, mais appliquée à chacun des points de**
23 **livraison, une fois que la problématique des points de livraison multiples aura été**
24 **résolue. »**

25 Gaz Métro prendra donc en compte cette méthode utilisée actuellement pour extraire les
26 coûts d'équilibrage des coûts de fourniture pour développer la méthode de
27 fonctionnalisation des achats de fourniture entre les différents services.

1 Déséquilibres volumétriques

2 Les règles de déséquilibres volumétriques devront être revues pour s'assurer qu'elles
3 sont adéquates en fonction de la nouvelle structure d'approvisionnement.

4 **7.4.4. Service de gaz de compression**

5 Actuellement, le service de gaz de compression est défini comme le gaz servant au
6 transport du gaz naturel entre Empress et le territoire de Gaz Métro. Les ratios de
7 compression établis par TCPL pour les tronçons vers GMI EDA et GMI NDA sont
8 appliqués au prix de fourniture pour fixer les prix du service facturés aux clients en
9 fonction de leur zone de consommation. Les clients en achat direct achètent eux-mêmes
10 leur gaz de compression également en fonction des ratios pour les tronçons vers
11 GMI EDA ou GMI NDA, le cas échéant.

12 Le déplacement vers Dawn change complètement la dynamique. Le gaz reçu à Dawn
13 sera acheminé vers le territoire de Gaz Métro selon une combinaison de différents
14 chemins :

- 15 • FTSH entre Dawn et GMI EDA ;
- 16 • Marché secondaire avec ratio de compression selon les ententes ;
- 17 • M12 entre Dawn et Parkway puis FTSH entre Parkway et GMI EDA ou
18 GMI NDA ; et
- 19 • Autres, si d'autres types de transport étaient contractés entre Dawn et le
20 territoire.

21 Toutes ces combinaisons requièrent des taux de compression différents. Dans un tel
22 contexte, il est impossible de définir la propriété du gaz de compression utilisé sur
23 chaque tronçon. Les taux de compression d'un mois donné sont connus d'avance, mais
24 l'utilisation variable de chaque tronçon entraînera des besoins quotidiens de
25 compression variables. Ainsi, les quantités de gaz de compression estimées *a priori* au
26 début du mois ne correspondront pas aux quantités réelles requises par les
27 transporteurs durant le mois.

1 Pour corriger ce biais, des modifications aux modalités relatives à l'ajustement
2 d'inventaire du service du gaz de compression et aux règlements de déséquilibre
3 volumétriques devront être considérées.

4 Gaz Métro pourrait envisager de fournir la totalité du gaz de compression, pour
5 l'ensemble des clients (gaz de réseau et achat direct) afin de simplifier cet élément. Ces
6 coûts seraient alors imputés au service de transport ou d'équilibrage, selon la
7 fonctionnalisation de chaque outil.

8 Une analyse plus précise des implications de chaque alternative devra être effectuée
9 avant de conclure sur ce sujet.

10 **7.4.5. Service de transport**

11 Tarifification

12 Le service de gaz de transport est défini comme le transport du gaz naturel entre
13 Empress et le territoire de Gaz Métro. Cette notion de transport sera modifiée pour
14 refléter le déplacement de la structure d'approvisionnement à Dawn et la tarification du
15 service devra être revue.

16 Obligation minimale annuelle et allègement

17 Le service de transport inclut l'établissement d'obligation minimale annuelle (OMA) pour
18 les différentes catégories tarifaires. Cette clause prend en considération un taux
19 d'allègement si le distributeur a pu se libérer en partie ou en totalité de ses propres
20 obligations.

21 Ce taux d'allègement est établi au rapport annuel de l'année antérieure en fonction des
22 revenus obtenus pour la vente des capacités excédentaires de transport FTLH. Le
23 contexte faisant en sorte que le transport FTLH sera pleinement utilisé et que ce sont les
24 achats de fourniture à Dawn qui seront modulés, il y aura lieu de redéfinir les principes
25 relatifs à ces allègements.

1 Préavis de sortie du service de transport du distributeur et cession de la capacité de
2 transport détenue par le distributeur

3 Les conditions et modalités prévues aux *Conditions de service et Tarif* lorsqu'un client
4 désire fournir son propre service de transport devront être adaptées en fonction de la
5 nouvelle structure d'approvisionnement. Plus spécifiquement, les notions du type et de
6 la durée de contrat de transport cédé devront être révisées afin de considérer le fait que
7 le portefeuille de Gaz Métro est constitué de différents contrats sur différents tronçons
8 pour des durées variables et diamétralement opposées (un an versus dix ans), et que
9 les délais d'avis pour décontracter les contrats varient de six mois à deux ans.
10 L'obligation de céder les capacités de transport M12 de Union Gas, si la cession du
11 transport FTSH entre Parkway et le territoire de Gaz Métro est retenue, devra également
12 être considérée.

13 Retrait du service de transport du distributeur pour les clients interruptibles

14 Comme indiqué à la section 5 du présent document, les clients interruptibles ont
15 demandé de pouvoir fournir leur propre service de transport.

16 Étant donné que les délais pour la mise en place de la nouvelle stratégie
17 d'approvisionnement sont très courts, Gaz Métro désire reporter cette réflexion après le
18 déplacement vers Dawn. Cette réflexion devra tout de même être effectuée à moyen
19 terme étant donné la venue potentielle de la production gazière au Québec et ce, pour
20 ne pas limiter les choix de la clientèle interruptible relativement à leur source
21 d'approvisionnement.

22 **7.4.6. Ajustements reliés aux inventaires**

23 Une des particularités du déplacement à Dawn est le fait qu'il y aura un transfert au
24 niveau des prix entre la fourniture et le transport à la suite de la révision de la
25 fonctionnalisation des coûts dans le contexte de la nouvelle stratégie. Le prix de la
26 fourniture étant fonction du marché, le prix à Dawn sera plus élevé que le prix à
27 Empress. Il sera toutefois compensé par une baisse du prix du transport reflétant le
28 rapprochement des approvisionnements du territoire de Gaz Métro, toutes autres
29 choses étant égales par ailleurs. Ce transfert de coûts entre les services aura
30 assurément un impact sur la comptabilisation des coûts reliés aux inventaires et des

1 modalités de transition devront probablement être développées. Une analyse de cet
2 élément, considérant un transfert de méthodologie à une date donnée, devra être
3 effectuée afin d'assurer l'équité dans le traitement de ces coûts entre les catégories de
4 clients.

5 **7.4.7. Développements informatiques**

6 D'un point de vue informatique, le projet de déplacement de la structure
7 d'approvisionnement vers Dawn entraînera des modifications importantes aux différents
8 systèmes suivants :

- 9 • Système de facturation SAP ;
- 10 • Système de gestion des contrats d'achat direct ;
- 11 • Système de gestion des nominations ;
- 12 • Système du Centre du Contrôle du Réseau (SCADA) ;
- 13 • Tout autre système connexe à ceux mentionnés ci-dessus.

14 Aucune évaluation n'a été entamée à ce sujet.

15 **7.4.8. Gestion des variations dans les besoins de capacité**

16 Les demandes qui ont été déposées auprès de TCPL et Union Gas lors des appels de
17 soumissions ont été établies en fonction de la projection de la demande pour l'année
18 2015 en date du 30 avril 2012.

19 Il est à noter que le plan d'approvisionnement sur l'horizon 2013-2015 déposé à la pièce
20 Gaz Métro-1, Document 1 prévoit une demande avant interruption pour l'année 2015
21 différente de celle considérée dans l'établissement des demandes de capacités pour les
22 appels de soumissions. Ainsi, les besoins additionnels identifiés au plan
23 d'approvisionnement seraient potentiellement comblés en considérant l'ajout de capacité
24 de transport entre Dawn et le territoire de Gaz Métro sur le marché secondaire.

25 Toute hausse de la demande au-delà des capacités demandées dans les appels de
26 soumissions pourrait entraîner un retour temporaire vers Empress si le marché
27 secondaire n'est pas en mesure de combler les besoins. Dans un tel cas, si la
28 croissance est prévue se maintenir dans les années subséquentes, Gaz Métro

1 effectuerait une nouvelle demande de développement de capacité entre Dawn et son
2 territoire auprès de TCPL et de Union Gas.

3 En ce qui a trait aux baisses de capacités, Gaz Métro identifiera la capacité à vendre sur
4 le marché secondaire en fonction du contexte du marché.

5 **7.5. Étapes subséquentes**

6 En participant aux appels de soumissions de TCPL et Union Gas, Gaz Métro s'est
7 trouvé à enclencher le processus de déplacement de sa structure d'approvisionnement
8 vers Dawn. La liste des enjeux et suivis identifiés à la section 7.4, ainsi que tous
9 nouveaux éléments qui pourraient être identifiés au cours du projet, devra être analysée
10 en profondeur au cours des prochains mois pour cibler plus spécifiquement les
11 modifications à apporter tant au niveau des procédures, changements tarifaires et
12 changements informatiques.

13 Un des éléments clés pour assurer le succès de la mise en place de cette nouvelle
14 stratégie d'approvisionnement sera la communication avec les clients en achat direct et
15 à prix fixe ainsi qu'avec les fournisseurs qui transigent avec Gaz Métro. Gaz Métro
16 prévoit envoyer un premier communiqué dès cet été annonçant le déplacement
17 envisagé dès le 1^{er} novembre 2014, sous réserve de l'approbation de la Régie à cet
18 effet. Des communiqués subséquents seront envoyés lorsque les modalités plus
19 spécifiques relativement aux contrats de fourniture entre les clients et leur fournisseur
20 seront définies.

21 Sans pouvoir préciser à ce jour un calendrier spécifique, Gaz Métro propose de
22 rencontrer le personnel technique de la Régie et les intervenants au cours de la
23 prochaine année, soit lorsque le projet sera plus avancé et que les analyses sur les
24 différents éléments identifiés seront suffisamment complétées à des fins de présentation
25 et discussion.

26 Au prochain dossier tarifaire, Gaz Métro déposera un suivi du projet du déplacement de
27 la structure d'approvisionnement vers Dawn en couvrant tous les aspects du projet et
28 leur statut.

1 **CONCLUSION**

2 Le projet initial était de voir la possibilité d'offrir un service de livraison multipoint aux clients en
3 achat direct. L'analyse de ce type de service a amené comme première conclusion qu'un tel
4 service serait complexe à gérer, tant pour les clients que pour Gaz Métro, avec, au bout du
5 compte, des prix équivalents pour maintenir l'équité entre les catégories de clients.

6 Toutefois, aux dernières causes tarifaires, Gaz Métro avait déjà soulevé son intention de réviser
7 la stratégie d'approvisionnement en se rapprochant de son territoire et ainsi réduire les coûts
8 d'approvisionnement. Pour arriver à cet objectif, Gaz Métro prévoyait demander le
9 développement de capacités entre Dawn et son territoire, conjointement auprès de TCPL et
10 Union Gas, après avoir obtenu l'approbation de la Régie à sa Cause tarifaire 2013. Selon les
11 normes habituelles, un délai de trois ans de construction pouvait être applicable ce qui amenait
12 une date de mise en place pour la nouvelle stratégie en novembre 2016.

13 A la fin de mars 2012, TCPL et Union Gas ont fait des appels de soumissions sur les tronçons
14 qui relient, entre autres, Dawn et le territoire de Gaz Métro (GMI EDA et GMI NDA) pour une
15 prise d'effet au 1^{er} novembre 2014. Gaz Métro a saisi cette opportunité pour enclencher sa
16 stratégie et ce, avec deux ans d'avance sur le premier échéancier envisagé. Simultanément,
17 Gaz Métro a également contracté une transaction d'échange entre Dawn et GMI EDA à
18 compter du 1^{er} novembre 2013 permettant de réduire davantage les coûts de transport et ce,
19 dès la Cause tarifaire 2014.

20 Cette nouvelle structure a pour effet de déplacer la presque totalité des approvisionnements de
21 Gaz Métro vers Dawn. Dans ce contexte, les clients en achat direct devront effectuer leur achat
22 de fourniture à Dawn, ce qui, ultimement, était le but recherché par le projet multipoint.

23 Le développement et la mise en place de cette nouvelle stratégie consistent en un projet majeur
24 pour Gaz Métro étant donné l'ampleur du déplacement des approvisionnements vers Dawn et
25 ce, à une seule date : 1^{er} novembre 2014. L'analyse des enjeux et suivis identifiés à la section
26 7.4 sera entamée dans les prochains mois. À la Cause tarifaire 2014, un rapport d'avancement
27 de ce projet sera présenté à la Régie.

Annexe 1 - Statistique des contrats en achat direct au 1^{er} mai 2012

	Avec transfert de propriété			Sans transfert de propriété			Contrats à prix fixe			Total AD sur transport de GM			
	Nombre		Volume GJ/jour	Nombre		Volume GJ/jour	Nombre		Volume GJ/jour	Nombre		Volume	
	Contrats	Clients		Contrats	Clients		Contrats	Clients		Contrats	Clients	GJ/jour	Ratio
oct	46	111	12 319	1	1	186	200	461	2 541	247	573	15 046	5%
nov	221	485	34 709	10	37	34 486	244	846	5 086	475	1 368	74 281	26%
déc	18	45	5 004	21	32	18 520	300	827	4 440	339	904	27 964	10%
jan	9	129	2 901	5	16	17 878	297	952	6 579	311	1 097	27 358	10%
fév	3	19	435	1	1	292	290	673	4 816	294	693	5 543	2%
mar	3	4	376	1	1	8 581	204	525	3 115	208	530	12 072	4%
avr	9	58	1 341	135	874	39 689	231	644	2 917	375	1 576	43 948	15%
mai	10	50	2 849	39	218	43 792	295	600	3 911	344	868	50 552	18%
juin	5	47	1 032	9	29	3 536	196	421	2 544	210	497	7 112	2%
juil	3	12	144	37	747	7 217	189	401	2 459	229	1 160	9 820	3%
août	14	18	2 298	7	21	2 581	208	529	2 933	229	568	7 812	3%
sept	6	7	119	2	2	316	228	595	2 649	236	604	3 085	1%
Total	347	985	63 527	268	1 979	177 075	2 882	7 474	43 991	3 497	10 438	284 593	
Vol moyen/client			64			89			6			27	
Clients AD livrant en franchise (clients-T)										10	39	62 816	

Annexe 2 – Balisage des services aux clients en achat direct

	Service fourni par		Point de livraison
Client	Distributeur		
Gaz Métro (Choix de services)			
	FC	TÉD	Empress
	FCT	ÉD	Territoire
	FCTÉ	D	Territoire
Union Gas			
Western Bundled Transportation	FC	TÉD	Empress
Ontario Bundled Transportation	FCT	ÉD	Territoire
T-Service	FCTÉ	D	Territoire
Enbridge			
Western delivery T-Service - Bundled	FC	TÉD	Empress
Ontario delivery T-Service - Bundled	FCT	ÉD	Territoire
Ontario delivery T-Service - Unbundled	FCTÉ	D	Territoire
SaskEnergy			
	FCT	ÉD	Territoire
Atco Gas			
	FCTÉ	D	Territoire
Fortis BC			
Schedules 3-5-7	FC	TÉD	Réseau de Spectra
Schedules 22-23-25-27	FCTÉ	D	Territoire

F: Fourniture
 C: Compression
 T: Transport
 É: Équilibrage
 D: Distribution

Zone ombragée : Clients AD utilisant le service de transport du distributeur

Annexe 3 – Besoin et outils requis – Plan d’approvisionnement 2013-2015

Selon la demande projetée au 30 avril 2012

Segment	Transporteur (service)	Échéance	Année 2013	Année 2014	Année 2015	Année 2016 (suppose=2015)
			Quantité 2012-11-01 Gj/jour	Quantité 2013-11-01 Gj/jour	Quantité 2014-11-01 Gj/jour	Portrait 2015-11-01 Gj/jour
Journée de pointe			1 095 499	1 110 529	1 116 592	1 116 592
Hiver extrême (1993-1994)			1 108 612	1 113 893	1 122 684	1 122 684
Outil requis = Maximum			1 108 612	1 113 893	1 122 684	1 122 684
Empress-EDA	TCPL (FTLH)	2013-10-31	180 000	180 000	1 000	1 000
		2013-03-31	13 800			
	Tierces parties	2013-10-31	42 900			
		2014-10-31	15 000	15 000		
Transport par échange Empress-EDA ou Dawn	Tierces parties	2015-10-31	38 048	38 048	38 048	
Transport par échange Empress-Dawn et Dawn-EDA *	Tierce partie	2023-10-31		82 000		
* combinaison de 2 transactions du 1er novembre 2013 au 31 octobre 2014						
Total Empress-EDA			289 748	315 048	39 048	1 000
Dawn-EDA	TCPL (FTSH-D)	2013-10-31	110 000	110 000	110 000	110 000
		2013-03-31	22 800			
	Tierce partie	2013-03-31	200	3 400	5 100	5 100
Transport par échange Dawn-EDA	Tierce partie	2023-10-31			82 000	82 000
Total Dawn - EDA			133 000	113 400	197 100	197 100
Parkway-EDA	TCPL (STS)	2013-10-31	216 174	216 174	216 174	216 174
		2013-03-31				
	TCPL (FTSH-P)	2017-10-31	65 000	65 000	65 000	65 000
		2024-10-31			201 100	201 100
		2025-10-31			38 048	38 048
Total Parkway-EDA			281 174	281 174	482 274	520 322
TOTAL EDA			703 922	709 622	718 422	718 422
Empress-NDA	TCPL (FTLH)	2013-10-31	12 397	12 397	1 000	1 000
		2013-10-31	2 930	2 930		
	Transport par échange Empress-NDA/Dawn	Tierce partie	2013-10-31	1 000	1 000	
Total Empress-NDA			16 327	16 327	1 000	1 000
Parkway-NDA	TCPL (FTSH-P)	2024-10-31			15 327	15 327
					15 327	15 327
Total Parkway-NDA					15 327	15 327
TOTAL NDA			16 327	16 327	16 327	16 327
Autres outils en franchise						
Livraisons en franchise (clients T)			75 478	75 059	75 049	75 049
Biogaz			3 128	3 128	3 128	3 128
Pointe-du-Lac			45 072	45 072	45 072	45 072
St-Flavien			48 771	48 771	48 771	48 771
LSR			215 914	215 914	215 914	215 914
TOTAL OUTILS D'APPROVISIONNEMENT			1 108 612	1 113 893	1 122 684	1 122 684

CONTRATS DE TRANSPORT AUPRÈS DE UNION GAS

		2014-11-01	2015-11-01
Ajout transport Parkway-GMI EDA ou NDA		216 427	38 048
Gaz de compression Parkway- GMI EDA ou NDA	1,3%	2 814	495
M12 additionnel requis		219 241	38 543

Dawn-Parkway	Union (M12)	2015-03-31	165 979	163 979	163 979	163 979
		2016-10-31	21 021	21 021	21 021	21 021
		2016-10-31	35 000	35 000	35 000	35 000
		2027-10-31	65 000	65 000	65 000	65 000
		2024-10-31			219 241	219 241
	2025-10-31				38 543	
Total Dawn - Parkway			287 000	285 000	504 241	542 783

Parkway-Dawn	Union (C1)	2015-03-31	100 000	100 000	100 000	100 000
--------------	------------	------------	---------	---------	---------	---------