

Réponse de Gaz Métro à la demande de renseignements de l'ACIG à Gaz Métro

Demande No. 1 – Déplacement de la structure d'approvisionnement vers Dawn – Enjeux et suivis

Référence : Gaz Métro-1, Document 16, i) page 32, L6 à 7; ii) page 46, L 9 à 16; iii) page 30, L19 à 20;
iv) page 43, L23 à 26; v) page 46, L17 à 18.

- i) « ... Gaz Métro propose de mettre en place un projet de déplacement de la structure d'approvisionnement vers Dawn. »
- ii) « **Transfert des livraisons de gaz naturel des clients en achat direct et à prix fixe d'Empress à Dawn** ... les aviser qu'au moment de contracter leur approvisionnement de gaz naturel auprès de leur fournisseur, ils devront s'assurer que les livraisons seront effectuées à Empress jusqu'au 31 octobre 2014 et au point de livraison 'Union-Dawn' à compter du 1^{er} novembre 2014. »
- iii) « ..., Gaz Métro requiert que les clients livrent le gaz naturel à des points où elle peut facilement équilibrer, soit Dawn ou directement dans son territoire»
- iv) « ..., Gaz Métro doit détenir une quantité minimale de transport entre Empress et son territoire pour maintenir le droit au service STS. Ainsi, Gaz Métro prévoit conserver 1 000 GJ/jour entre Empress et GMI EDA et une quantité équivalente entre Empress et GMI NDA. »
- v) « Des mesures transitoires devront être mises en place pour tout contrat (d'approvisionnement de gaz naturel à Empress de la clientèle en achat direct et à prix fixe) qui ne vient pas à échéance avant le 1^{er} novembre 2014. »

Question 1.1 Veuillez confirmer que le tarif de transport actuel de TransCanada entre Union Dawn et GMIT NDA est de 0,5676 \$/GJ tandis que celui entre Union Dawn et GMIT EDA est de 0,6585 \$/GJ.

Réponse :

Gaz Métro le confirme. Ces tarifs n'incluent cependant pas la surcharge de 0,0032 \$/GJ (0,012 ¢/m³) entre les points Union Dawn et Union TCPL.

Question 1.2 Veuillez confirmer que les tarifs de transport proposés par TransCanada pour 2013 dans le dossier RH-003-2011 devant l'Office National de l'Énergie (ONÉ) sont comme suit : Union Dawn à GMIT NDA : 0,46305 \$/GJ; Union Dawn à GMIT EDA : 0,51004 \$/GJ; et, Union Dawn à GMIT TQM : 0,82373 \$/GJ.

Réponse :

Gaz Métro le confirme. Ces tarifs n'incluent cependant pas la surcharge de 0,0049 \$/GJ (0,019 ¢/m³) entre les points Union Dawn et Union TCPL.

Question 1.3 Veuillez confirmer qu'une fois le déplacement vers Dawn complété (sujet évidemment à l'approbation de la Régie) que Gaz Métro entend établir pour son service de transport, un tarif Dawn/GMIT NDA équivalent au tarif TCPL Dawn/GMIT NDA et ceci afin d'éviter les mauvais signaux de prix (référence : D-2011-164, R-3752-2011, paragraphe (35)).

Réponse :

Comme mentionné en preuve (Gaz Métro-1, Document 16 révisée, section 7.4), Gaz Métro à l'intention d'analyser certains enjeux liés au déplacement vers Dawn, de présenter les résultats de ses réflexions en réunion d'information au cours de la prochaine année et de déposer un rapport d'avancement à la Cause tarifaire 2014. L'établissement des tarifs de transport fait partie de ces enjeux.

Gaz Métro ne peut donc confirmer à ce stade que le résultat de ses réflexions feront en sorte que le service de transport de Gaz Métro sera ou non en écart avec celui de TCPL.

Question 1.4 Veuillez confirmer que les coûts associés aux quantités minimales de transport entre Empress et sa franchise (et également à la fourniture ainsi transportée et au gaz de compression) que doit détenir Gaz Métro pour maintenir le droit au service STS seront fonctionnalisés aux services de fourniture et d'équilibrage de façon à ne pas créer d'écart entre le tarif du service de transport de Gaz Métro Dawn/GMIT NDA et le tarif équivalent de TCPL.

Réponse :

Comme mentionné à la réponse à la question 1.3, certains enjeux seront abordés lors de la prochaine cause tarifaire. La fonctionnalisation des outils est l'un de ces enjeux.

Question 1.5 Veuillez confirmer que les mesures transitoires qui devront être mises en place pour tout contrat qui ne vient pas à échéance avant le 1^{er} novembre 2014 ne créeront pas d'écart entre le tarif du service de transport de Gaz Métro Dawn/GMIT NDA et le tarif équivalent de TCPL.

Réponse :

Veuillez vous référer à la réponse à la question 1.3.

Question 1.6 Veuillez indiquer si les engagements à long terme envisagés par Gaz Métro auprès de TCPL et de Union Gas pour effectuer le déplacement vers Dawn feront en sorte que la clientèle de Gaz Métro en achat direct optant après le 1^{er} novembre 2014 de fournir son propre transport à partir de Niagara/Chippawa ou de Parkway ou de North Bay Junction ou d'Iroquois devra assumer les capacités de transport de Gaz Métro contractées à long terme auprès de TCPL et Union Gas.

Réponse :

Cette question fait référence aux préavis de sortie du service de transport du distributeur ainsi qu'aux règles de cession. Gaz Métro identifie également cet enjeu à la section 7.4.5 de la pièce Gaz Métro-1, Document 16 révisée et fera partie des réflexions pour la prochaine cause tarifaire.

Question 1.7 a) Veuillez comparer la somme des tarifs actuels de transport : Dawn/Parkway de Union Gas et Parkway/GMIT NDA de TCPL au tarif Parkway/GMIT NDA de TCPL;

Réponse :

Subséquentement au dépôt de ses demandes de renseignements, l'ACIG a confirmé à Gaz Métro que la question aurait dû être de comparer ladite somme avec le tarif Dawn/GMIT NDA de TCPL :

Dawn/Parkway de Union Gas : 0,0767 \$/GJ

Parkway/GMIT NDA de TCPL : 0,4076 \$/GJ

Total : **0,4843 \$/GJ**

vs

Dawn/GMIT NDA de TCPL : 0,5676 \$/GJ

Écart : **- 0,0833 \$/GJ**

Note : La surcharge Union Dawn à Union TCPL n'a pas été intégrée.

b) TCPL offre-t-elle toujours un service long terme Dawn/GMIT NDA?;

Réponse :

TCPL publie un tarif pour ce service. Elle devrait donc pouvoir l'offrir.

c) Veuillez expliquer comment Gaz Métro entend réconcilier l'écart identifié en a) (si tel écart existe) aux fins d'établir le tarif de son service de transport Dawn/GMIT NDA.

Réponse :

Veillez vous référer à la réponse à la question 1.3.

Demande No. 2 – Déplacement de la structure d’approvisionnement vers Dawn – offre additionnelle à Dawn

Référence : Gaz Métro – 1, Document 1, p 19 et 20; et p 67

- i. «... Quatre projets visent à relier Dawn aux shales de Marcellus ... Empire Tioga (Chippawa) ...350 MMpc/jour; ... Northern Access (Niagara Falls)... 320 MMpc/jour; ... Northeast Supply (Niagara Falls) ... 250 MMpc/jour »
- ii. « ... du côté canadien, TCPL a reçu ... une décision positive de l’ONÉ concernant sa demande de modifier son système afin d’inverser le flux gazier et de transporter du gaz de Niagara et Chippawa ... »
- iii. « À plus longue échéance, l’entreprise Spectra étudie la possibilité pour 2017 de construire un nouveau pipeline entre l’État de l’Ohio et l’Ontario ... »
- iv. « Le carrefour de Dawn est relié à dix gazoducs provenant des États-Unis et du Canada ... »
- v. « Empress et Dawn sont des points très liquides et il est facile de s’y approvisionner en tout temps. Le gaz naturel est transigé comme une commodité, les prix s’ajustent automatiquement en fonction de la demande. »

Question 2.1 Veuillez confirmer que la requête de TCPL (pour modifier son système) approuvée par l’ONÉ :

- a) permet à TCPL de recevoir du gaz naturel importé uniquement à partir du poste de Niagara Falls;

Réponse :

Gaz Métro le confirme.

b) la capacité d'importation à Niagara Falls est limitée à 439 TJ/jour;

Réponse :

En fonction de l'information disponible à l'« Appendix 3.3 » de la requête de TCPL (présenté à l'annexe 2), la capacité d'approvisionnement importée via Niagara Falls est effectivement de 439 TJ/jour.

c) TCPL a soumis une demande à l'ONÉ sur la base de nouvelles ententes de transport ayant une durée de dix ans et plus à partir de Niagara et de Parkway;

Réponse :

En fonction de l'information disponible à la section 3.1.8 « New service agreement » de sa requête (présentée à l'annexe 3), TCPL a signé des ententes « Precedent Agreement » avec trois expéditeurs pour des contrats d'une durée de 10 ans.

d) la demande n'incluait aucune modification pour permettre l'importation de gaz naturel au poste de Chippawa.

Réponse :

Veillez vous référer à la réponse à la question 2.1a).

Question 2.2 Veuillez confirmer que TCPL ne soumettra une demande de modifier son système afin de permettre accès à toutes les quantités identifiés à la référence i) ci-dessus sans exiger de nouvelles ententes de transport à partir de Niagara ou de Chippawa.

Réponse :

[...] Gaz Métro ne peut pas confirmer que TCPL fera ou ne fera pas une chose.

Question 2.3 Veuillez confirmer que dans son dernier 'Throughput Study' (voir Annexes 1 et 2) soumis à l'ONÉ le 29 juin 2012 dans le cadre du dossier RH-003-2011, TCPL prévoit au maximum 500 MMpc/jour d'importations à Niagara et aucune importation à partir de Chippawa durant la période 2012 à 2020.

Réponse :

Gaz Métro confirme, en fonction de l'information présentée aux annexes 1 et 2 jointes à la demande de renseignements de l'ACIG.

Question 2.4 Veuillez :

a) identifier les dix gazoducs dont le carrefour de Dawn à accès;

Réponse :

Les dix gazoducs sont les suivants :

1. Panhandle Eastern Pipeline à Ojibway
2. MichCon à St. Clair (MichCon)
3. Bluewater Gas à Bluewater
4. Vector
5. ANR via Niagara
6. Great Lakes
7. TCPL à Kirkwall
8. TCPL à Parkway
9. Enbridge à Dawn (Tecumseh) et Dawn (TSLE)
10. Union – des sites d’entreposage à Dawn

b) comparer la capacité de livrer à Dawn de ces dix gazoducs aux quantités historiques (2009, 2010 et 2011) livrées à Dawn par ces dix gazoducs;

Réponse :

Gaz Métro n’a pas l’information sur les volumes livrés par ces gazoducs.

c) expliquer de façon macro tout écart entre ces quantités historiques et les quantités ‘Non-TC Flow into Ontario’ incluses dans les tableaux du ‘Throughput Study’ de TCPL en annexe (Case 1 = scénario avec tarification selon la restructuration proposée par TCPL; Case 2 = tarification selon statu quo).

Réponse :

Non applicable. Voir la réponse à la question 2.4 b).

Question 2.5 En présumant que « l’approche TCPL », c’est-à-dire pas de modifications pour accroître l’importation de gaz naturel sans de nouvelles ententes à long terme de transport, s’applique également en amont de Dawn; veuillez commenter comment 254 475 GJ/jour (Tableau 12, Gaz Métro – 1, Document 16, p 44) d’offre additionnelle sera disponible à Dawn le 1^{er} novembre 2014 pour satisfaire la demande de Gaz Métro et de sa clientèle en achat direct.

Réponse :

Gaz Métro est confiante que l'approvisionnement à Dawn sera suffisant pour combler la demande additionnelle. Le renversement du flux gazier sur le tronçon Kirkwall/Niagara de TCPL qui coule présentement vers Niagara ajoutera approximativement 350 000 GJ/jour de capacité additionnelle vers le sud de l'Ontario dès novembre 2012. Par ailleurs, d'autres projets actuellement à l'étude laissent présager que de nouvelles capacités s'ajouteront à celle-ci.

Cela étant dit, Dawn peut dès maintenant subvenir à cette demande additionnelle car le jeu de l'offre et de la demande assurera l'équilibre du marché.

Demande No. 3 – Déplacement de la structure d'approvisionnement vers Dawn – flexibilité contractuelle

Préambule : Les contrats de transport long haul de TCPL détenus par Gaz Métro sont renouvelables annuellement, ce qui donne la flexibilité nécessaire pour nous permettre de saisir les occasions de migrer vers d'autres points d'approvisionnement plus intéressants et l'ouest canadien est devenu moins attrayant comme point d'approvisionnement. On peut maintenant se déplacer vers Dawn compte tenu de la courte durée des contrats existants avec TCPL.

Les engagements à long terme requis pour effectuer ce déplacement vers Dawn pourraient-ils compromettre notre flexibilité de bénéficier de d'autres sources d'approvisionnement qui pourraient devenir disponibles au cours de la prochaine décennie?

Question 3.1 Veuillez préparer un graphique démontant l'évolution dans le temps (2012 à 2020) de la demande contractuelle applicable aux différents services de transport présentement utilisés par Gaz Métro et des nouvelles ententes qui résulteront du déplacement vers Dawn dans le but de démontrer clairement qu'il continuera d'exister suffisamment de flexibilité contractuelle pour accéder à d'autres sources d'approvisionnement qui pourraient devenir disponibles dès 2015.

Réponse :

L'annexe 1 présente l'évolution des capacités contractuelles actuelles sur l'horizon 2012 à 2020 en identifiant les capacités renouvelables annuellement. Ce schéma suppose que les capacités renouvelables annuellement seront maintenues à partir de 2015. D'autre part, les capacités contractées sur le marché secondaire ne sont pas renouvelées.

Selon la projection de demande des prochaines années, des capacités additionnelles pourraient être requises et contractées sur différents tronçons.

Le tableau présente, aux lignes 32 et 33, la somme des capacités renouvelables annuellement. Gaz Métro croit que le niveau des quantités sujettes à renouvellement plus

limité sur les premières années ne constitue pas un enjeu majeur pour déplacer certains achats de gaz naturel par Gaz Métro vers d'autres points (incluant son territoire pour le développement de la production gazière au Québec), si de telles options se présentaient.

D'autre part, il est important de souligner que le fait de contracter sur une période de 10 ans était un prérequis pour pouvoir modifier la structure d'approvisionnement. Si Gaz Métro et sa clientèle n'étaient pas disposées à prendre de tels engagements, il ne pourrait y avoir d'évolution possible de la structure.

Demande No. 4– Déplacement de la structure d'approvisionnement vers Dawn – modalités des achats

Préambule : Gaz Métro indique dans son plan d'approvisionnement que Dawn est un carrefour (« hub ») et non pas un bassin de production et ainsi les transactions d'achats à Dawn sont effectuées de façon différente de celles à Empress. La clientèle de Gaz Métro en achat direct réalise ses achats depuis plus de vingt ans à Empress, un bassin de production. Il devient donc important de s'assurer que la clientèle en achat direct, un fois déplacée à Dawn, sera en mesure de sécuriser son approvisionnement à des conditions favorables.

Référence : i) Gaz Métro -1, Document 1, p. 60 et 61; ii) Gaz Métro – 1, Document 15, p 2 et 3

- i) « Pour effectuer les transactions d'achats à Dawn, Gaz Métro procède par invitation. Les critères pour choisir un fournisseur sont : le différentiel de lieu demandé (prime), l'expérience passée et la notation de crédit. »
- ii) « Au cours des cinq dernières années, Gaz Métro a effectué des achats à Dawn selon quatre formules de prix : ... »; « Le prix mensuel à Dawn est l'indice mensuel publié par Platts dans la revue 'Gas Daily – Price Guide'. »

Question 4.1 Gaz Métro a effectué des achats à Dawn selon quatre formules de prix, trois de ces formules de prix étant liées au différentiel de prix entre AECO et Dawn (références i et ii). Veuillez confirmer que la clientèle de Gaz Métro en achat direct déplacée à Dawn n'aura aucune obligation de lier le prix de ses achats à Dawn au différentiel de lieu entre AECO et Dawn.

Réponse :

Gaz Métro confirme que la clientèle en achat direct déplacée à Dawn n'aura pas l'obligation de lier le prix au différentiel de lieu entre Dawn et AECO.

Question 4.2 Veuillez indiquer s'y il est approprié de conclure selon le graphique de l'historique des achats à Dawn qui apparaît à la page 3 de la référence ii) qu'un prix d'achat lié à l'indice mensuel publié par Platts semble produire un prix qui est aussi favorable que le prix des achats effectués par Gaz Métro utilisant le différentiel de lieu AECO/Dawn.

Réponse :

Selon le graphique de la pièce B-0019, Gaz Métro-1, Document 15, p 3, il est effectivement approprié de conclure qu'un prix d'achat lié à l'indice mensuel publié par Platts est aussi favorable que le prix des achats utilisant le différentiel de lieu entre AECO et Dawn. Toutefois, le différentiel de lieu dans la formule « AECO + » est un élément qui pourrait rendre le prix basé sur une telle formule plus élevé ou moins élevé que l'indice mensuel puisque le prix du différentiel dépend du moment où il est fixé et de la période pour laquelle ce différentiel a été fixé.

Question 4.3 Les fournisseurs à Dawn offrent-ils couramment des transactions d'achat de gaz naturel liées à l'indice mensuel publié par Platts ou à d'autres indices mensuels?

Réponse :

L'indice mensuel publié par Platts est un des indices offerts par les fournisseurs à Dawn. Selon eux, cependant, il serait peu utilisé. Les formules de prix les plus couramment utilisées sont :

- NYMEX + différentiel de lieu
- AECO + différentiel de lieu
- Platts Gas Daily
- NGX Gas Daily

Question 4.4 Les fournisseurs à Dawn préfèrent-ils vendre la fourniture en devise américaine compte tenu que la majorité de l'approvisionnement à Dawn provient des États-Unis?

Réponse :

Les fournisseurs à Dawn n'ont pas de préférence quant à la devise utilisée.

Question 4.5 Les fournisseurs à Dawn chargent-ils une prime au delà du taux de change pour les transactions d'achat en devise canadienne? Si oui, veuillez décrire et quantifier cette prime et indiquer si elle varie en fonction des quantités d'achat et de la notation de crédit de l'acheteur.

Réponse :

Gaz Métro ne sait pas si une telle prime sur le taux de change est appliquée et ne peut pas supposer du mode d'évaluation celle-ci.

Question 4.6 Selon Gaz Métro, existe-t-il suffisamment de fournisseurs fiables à Dawn prêts à desservir sa clientèle en achat direct?

Réponse :

Oui.

Question 4.7 Selon Gaz Métro, sa clientèle en achat direct sera-t-elle en mesure de transiger ses achats de gaz naturel aussi aisément à Dawn qu'à Empress?

Réponse :

Oui.

Demande No. 5 – Déplacement de la structure d'approvisionnement vers Dawn – prix livré en franchise

Référence : i) Gaz Métro - 1, Document 1, Graphique 8 'Différentiel de prix entre AECO et Dawn' et Graphique 9 'Prix du gaz naturel livré en franchise', p 23 et 24 ;
ii) Gaz Métro - 1, Document 12 'Stratégie alternative et analyse de rentabilité'

Question 5.1 Gaz Métro indique au Graphique 8 de la référence i) que la source du différentiel de prix entre AECO et Dawn est une tierce partie. Gaz Métro est-elle en mesure de confirmer que ce différentiel de prix 'Futures' est semblable aux 'Futures' qu'elle aurait obtenu d'autres sources?

Réponse :

Oui.

Question 5.2 Veuillez confirmer que la demande totale de Gaz Métro pour 2015 indiquée au document de référence ii) est de 5 686 million de mètres cubes et que cette demande est équivalente à plus de 200 PJ.

Réponse :

De façon plus précise, la demande est équivalente à 215 PJ.

Question 5.3 Veuillez confirmer que l'écart indiqué au graphique 9 de la référence i) entre le prix du gaz naturel livré en franchise à partir de Dawn et d'Empress est de l'ordre de 1,50\$/GJ en 2015.

Réponse :

L'écart indiqué au graphique 9 pour l'année 2015 indique plutôt l'écart à partir d'AECO et de Dawn. Cet écart est d'ailleurs légèrement inférieur à l'ordre mentionné. Il est d'environ 1,30 \$/GJ (4,93 ¢/m³).

L'écart entre le prix du gaz naturel livré en franchise à partir d'Empress et de Dawn est de l'ordre de 1,00 \$/GJ (3,789 ¢/m³) en 2015.

Question 5.4 Veuillez confirmer que si tout l'approvisionnement pour la franchise de Gaz Métro provenait d'Empress et que Gaz Métro déplaçait la totalité de cet approvisionnement à Dawn, il y aurait des économies de l'ordre de 300 million \$ pour la franchise.

Réponse :

Compte tenu de la réponse à la question 5.3, le même raisonnement amènerait plutôt une estimation des économies à 200 M\$.

Question 5.5 Veuillez expliquer pourquoi la variation des coûts indiquée pour 2015 à la référence ii) est seulement de 106,7 million \$ suite au déplacement à Dawn et non de 300 million \$. Le fait que Gaz Métro s'approvisionne déjà à Dawn explique seulement environ 100 million \$ de l'écart.

Réponse :

Compte tenu de la réponse à la question 5.3, la variation des coûts observée à la référence ii) est en ligne avec une estimation d'environ 100 M\$ d'économies.

Gaz Métro précise qu'elle ne déplace pas 215 PJ de « demande » de gaz naturel, elle déplace les outils d'approvisionnement pour répondre à cette demande.

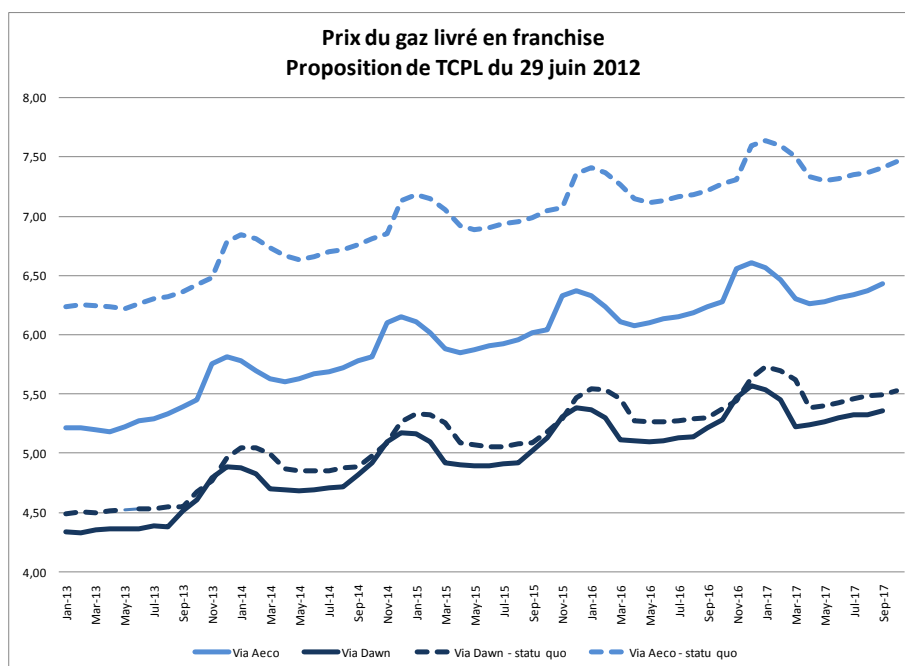
Ainsi, le volume déplacé d'Empress vers Dawn s'évalue selon les outils déplacés. En considérant l'analyse de rentabilité présentée à l'annexe 4 de la pièce Gaz Métro-1, Document 16 révisée, la différence entre le transport Empress-GMI du scénario alternatif (l.16, col.6) et celui du scénario proposé (l.16, col.3) représente le déplacement de capacité vers Dawn, soit 2 869 10⁶m³ (109 PJ).

Ce volume déplacé, évalué à 3,79 ¢/m³ (1,00 \$/GJ), donne une estimation brute de l'économie du déplacement à Dawn de 109 M\$.

Question 5.6 Veuillez reproduire la période 2013 à 2017 du graphique 9 de la référence ii) en utilisant : a) les tarifs 2013 de TCPL découlant de la proposition de restructuration de TCPL (selon la révision du 29 juin 2012); et, b) les tarifs 2013 statu quo d TCPL selon la révision du 29 juin 2012.

Réponse :

Le graphique suivant présente une évaluation des prix livrés en franchise via AECO ou Dawn, considérant les tarifs au 1^{er} janvier 2013 selon la proposition de TCPL et selon le statu quo, révisés le 29 juin 2012.



Question 5.7 Veuillez confirmer que le graphique 9, tel que modifié suite à question 5.6, démontre que le déplacement vers Dawn proposé par Gaz Métro demeure favorable en terme de réduction du prix du gaz naturel livré en franchise.

Réponse :

Oui.

Préambule : À la page 23 de Gaz Métro – 1, Document 1, Gaz Métro explique que les ‘Futures’ applicables au différentiel de prix Dawn et Henry Hub montrent une tendance à la baisse jusqu’en 2017, laquelle s’explique probablement par l’effet de Marcellus. À la page 3 de Gaz Métro -1, Document 2 (Prix Régionaux), le graphique Différentiel Dominion (Marcellus) / Henry Hub démontre que le prix du gaz naturel dans la région de la production de Marcellus sera inférieur au prix Henry Hub dès 2013 et que l’écart s’accroîtra annuellement jusqu’en 2017.

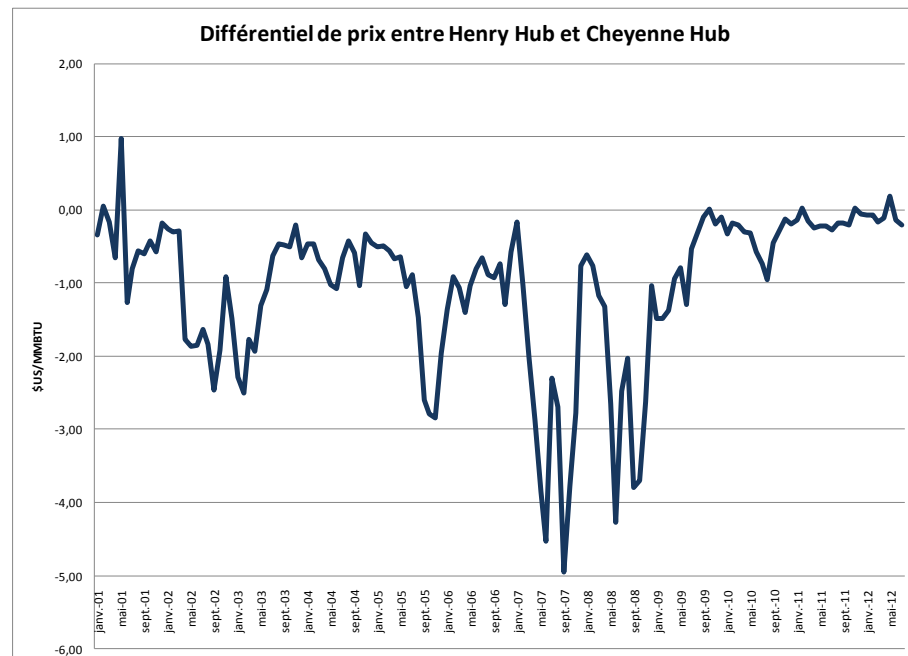
Le graphique Différentiel Dominion / Henry Hub est semblable à la situation que l’on a vécue pour le prix du gaz naturel dans les rocheuses américaines lorsque la production augmentait de façon importante sans l’ajout de capacité de transport équivalent à la croissance. Il serait intéressant de voir l’évolution du différentiel Rocheuses / Henry Hub suite à l’ajout de capacité de transport – sûrement une bonne indication de l’évolution potentielle du différentiel Dominion / Henry Hub une fois que la production de Marcellus pourra atteindre de nouveaux marchés.

Question 5.8 Veuillez fournir un graphique démontrant le différentiel de prix Rocheuses / Henry Hub pour la période 2000 à 2011.

Réponse :

Le graphique ci-dessous présente le différentiel de prix Rocheuses/Henry Hub. Les données sont disponibles depuis 2001.

Gaz Métro est d’avis qu’il est difficile de comparer la situation des Rocheuses avec celle du Nord-Est américain car le potentiel de croissance de la production de Marcellus et de Utica est beaucoup plus élevé que celui des Rocheuses.



Demande No. 6 – Indicateur de performance (approvisionnement gazier)

Question 6.1 Afin d'être en mesure de comparer le différentiel de prix livré en franchise de Gaz Métro au différentiel de prix dans les autres marchés régionaux, veuillez reproduire le graphique 9 à la page 24 de Gaz Métro – 1, Document 1 en \$ US / MMBTU et présenter le prix livré (historique et Futures) en terme de différentiel de prix par rapport à Henry Hub.

Réponse :

La réponse à cette question sera fournie le 16 novembre 2012, comme indiqué dans la lettre de la Régie du 18 septembre 2012.

Question 6.2 Veuillez confirmer que les graphiques de différentiel de prix régionaux par rapport à Henry Hub dans Gaz Métro – 1, Document 2 viennent appuyer les conclusions suivantes :

- a) le différentiel de prix à Toronto et Transco Zone 6 non NY par rapport à Henry Hub sera de l'ordre de 0,30\$/MMBTU au cours des prochaines années;
- b) le différentiel de Prix Transco Zone 6 NY par rapport à Henry Hub sera environ 0,50\$/MMBTU
- c) le différentiel de prix franchise Gaz Métro (Iroquois +) et Boston (Algonquin city gate) par rapport à Henry Hub sera de beaucoup supérieur à 0,65\$/MMBTU

Réponse :

La réponse à cette question sera fournie le 16 novembre 2012, comme indiqué dans la lettre de la Régie du 18 septembre 2012.

Question 6.3 Veuillez expliquer pourquoi Gaz Métro devrait recevoir la pleine bonification telle que calculée par le nouvel incitatif qu'elle propose si le différentiel de prix dans sa franchise par rapport à Henry Hub se détériore ou demeure élevé par rapport au différentiel de prix dans les autres marchés régionaux.

Réponse :

La réponse à cette question sera fournie le 16 novembre 2012, comme indiqué dans la lettre de la Régie du 18 septembre 2012.

Question 6.4 Est-ce que la proposition de Gaz Métro qui vise uniquement l'optimisation des coûts de transport et d'équilibrage ne dicte pas d'opter pour un approvisionnement situé dans sa franchise nonobstant le coût ou la fiabilité de la fourniture en franchise? Veuillez expliquer en quoi le nouvel incitatif n'encouragera pas à un tel comportement de la part de Gaz Métro.

Réponse :

La réponse à cette question sera fournie le 16 novembre 2012, comme indiqué dans la lettre de la Régie du 18 septembre 2012.

Question 6.5 Le déplacement de la source d'approvisionnement vers Dawn amènera une réduction importante des coûts de transport en 2015 par rapport à ceux de 2010 (année étalon). Veuillez expliquer pourquoi Gaz Métro devrait recevoir la bonification importante en découlant pendant plusieurs années suite à ce déplacement?

Réponse :

La réponse à cette question sera fournie le 16 novembre 2012, comme indiqué dans la lettre de la Régie du 18 septembre 2012.

Question 6.6 Veuillez confirmer que la Régie dans sa décision D-2010-116 suggérait tout de même que l'optimisation des outils de transport et d'équilibrage soit réalisée en fonction du coût global d'approvisionnement.

« La Régie considère qu'un nouvel incitatif devrait être envisagé pour optimiser en début d'année les outils de transport et d'équilibrage en fonction du coût global de fourniture, transport et d'équilibrage »

Réponse :

La réponse à cette question sera fournie le 16 novembre 2012, comme indiqué dans la lettre de la Régie du 18 septembre 2012.

Annexe 1 - Évolution des capacités contractuelles de transport de 2012 à 2020 (10³m³/jour)

Transporteur (service)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1 TCPL (FTLH Emp-EDA)	4 822	4 751	4 751	4 751	26	26	26	26	26
2 TCPL (FTLH Emp-EDA)	886	0							
3 Tierce partie (Emp-EDA)	264	0							
4 Tierce partie (Emp-EDA)		264	0						
5 Tierce partie (Emp-EDA)	396	396	396	0					
6 Tierce partie (Emp-EDA)		317	0						
7 Tierce partie (Emp-EDA)		264	0						
8 Tierce partie (Emp-EDA/Dawn)	660	660	660	660	0				
9 Tierce partie (Emp-EDA/Dawn)	344	344	344	344	0				
10 TCPL (FTLH Emp-NDA)	327	327	327	327	26	26	26	26	26
11 TCPL (FTLH Emp-NDA)	77	77	77	77					
12 Tierce partie (Emp-NDA/Dawn)	26	0							
13 Tierce partie (Emp-NDA/Dawn)	0	26	0						
14 TCPL (FTSH Dawn-EDA)	1 320	1 320	1 320	1 320	1 320	1 320	1 320	1 320	1 320
15 TCPL (FTSH Dawn-EDA)	528	528	528	528	528	528	528	528	528
16 TCPL (FTSH Dawn-EDA)	1 056	1 056	1 056	1 056	1 056	1 056	1 056	1 056	1 056
17 Tierce partie (Dawn-EDA)		264	0						
18 Tierce partie (Dawn-EDA)		132	0						
19 Tierce partie (Dawn-EDA)		132	0						
20 Tierce partie (Dawn-EDA)		48	0						
21 Tierce partie (Dawn-EDA)	0	0	2 164	2 164	2 164	2 164	2 164	2 164	2 164
22 TCPL (STS)	3 313	3 313	3 313	3 313	3 313	3 313	3 313	3 313	3 313
23 TCPL (STS)	676	676	676	676	676	676	676	676	676
24 TCPL (STS)	1 188	1 188	1 188	1 188	1 188	1 188	1 188	1 188	1 188
25 TCPL (STS)	528	528	528	528	528	528	528	528	528
26 TCPL (FTSH Parkway-EDA)	1 715	1 715	1 715	1 715	1 715	1 715	1 715	1 715	1 715
27 TCPL (FTSH Parkway-EDA)	0	0	0	0	5 307	5 307	5 307	5 307	5 307
28 TCPL (FTSH Parkway-EDA)	0	0	0	0	1 004	1 004	1 004	1 004	1 004
29 TCPL (FTSH Parkway-NDA)	0	0	0	0	405	405	405	405	405
30 Total des capacités contractées	18 127	18 325	19 043	18 647	19 257	19 257	19 257	19 257	19 257
Total des capacités contractuelles renouvelables annuellement *									
31 En provenance d'Empress	5 226	5 155	5 155	5 155	53	53	53	53	53
32 En provenance de Dawn (avec STS)	7 025	7 025	7 553	7 553	8 608	8 608	10 324	10 324	10 324
33 En provenance de Dawn (sans STS)	1 847	1 847	1 847	1 847	2 903	2 903	4 619	4 619	4 619

Contrats auprès d'Union Gas

Transporteur (service)	2 012	2 013	2 014	2 015	2 016	2 017	2 018	2 019	2 020
1 Union (M12 Dawn-Parkway)	1 381	1 381	1 381	1 381	1 381	1 381	1 381	1 381	1 381
2 Union (M12 Dawn-Parkway)	657	657	605	605	605	605	605	605	605
3 Union (M12 Dawn-Parkway)	2 342	2 342	2 342	2 342	2 342	2 342	2 342	2 342	2 342
4 Union (M12 Dawn-Parkway)	924	924	924	924	924	924	924	924	924
5 Union (M12 Dawn-Parkway)	555	555	555	555	555	555	555	555	555
6 Union (M12 Dawn-Parkway)	1 715	1 715	1 715	1 715	1 715	1 715	1 715	1 715	1 715
7 Union (M12 Dawn-Parkway)	0	0	0	0	5 786	5 786	5 786	5 786	5 786
8 Union (M12 Dawn-Parkway)	0	0	0	0	1 017	1 017	1 017	1 017	1 017
9 Total des capacités M12	7 575	7 575	7 522	7 522	14 325	14 325	14 325	14 325	14 325
Total des capacités contractuelles M12 renouvelables annuellement *	4 381	4 381	4 328	4 328	4 328	5 806	5 806	5 806	5 806
10									
11 Union (C1 Parkway-Dawn)	2 913	2 913	2 639	2 639	2 639	2 639	2 639	2 639	2 639
12 Union (C1 Parkway-Dawn)	1 160	1 160	0						
13 Union (C1 Parkway-Dawn)	411	0							

* Les valeurs encadrées sont renouvelables annuellement.

APPENDIX 3-3

Capability Versus Requirements Tables

Ontario Triangle

Canadian Mainline
Capabilities vs. Requirements for 12/13

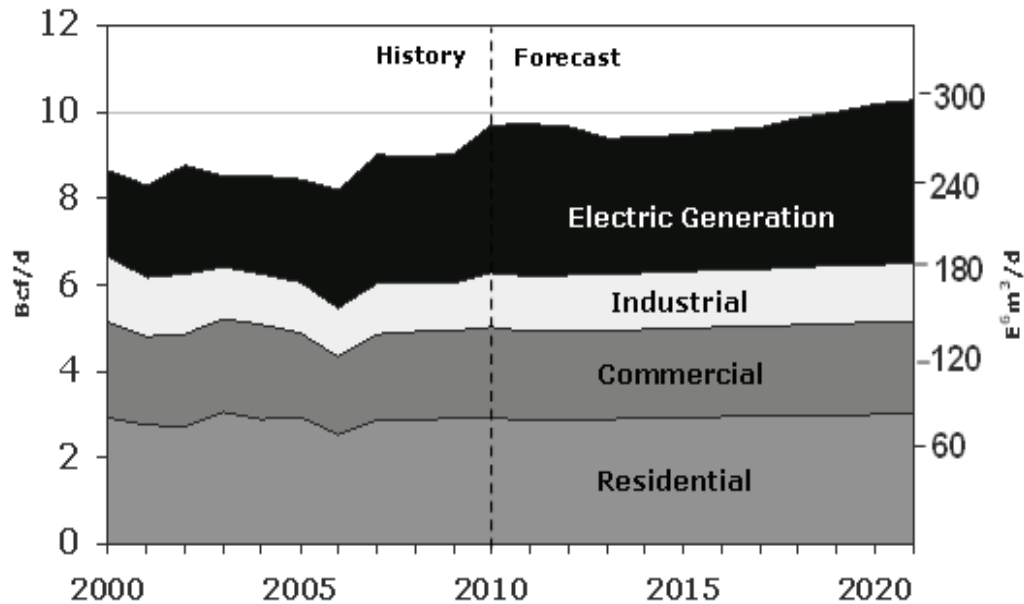
	Peak Winter Contracts Loss of Unit		Peak Summer Contracts Loss of Unit		Average Winter		Average Summer	
	Without Proposed Facilities	With Proposed Facilities	Without Proposed Facilities	With Proposed Facilities	Without Proposed Facilities	With Proposed Facilities	Without Proposed Facilities	With Proposed Facilities
	(TJ/d)	(TJ/d)	(TJ/d)	(TJ/d)	(TJ/d)	(TJ/d)	(TJ/d)	(TJ/d)
<u>Ontario Triangle Requirements</u>								
1. North Bay Short Cut Deliveries	379	379	108	108	227	227	89	89
2. Montreal Line Deliveries	1944	1944	1323	1323	1272	1272	759	759
3. Barrie Line Deliveries	223	223	154	154	94	94	55	55
4. Trans Quebec & Maritimes Deliveries	650	650	347	347	342	342	166	166
5. Niagara Line Deliveries	380	380	180	180	155	155	67	67
6. Compressor fuel	<u>27</u>	<u>27</u>	<u>15</u>	<u>15</u>	<u>14</u>	<u>14</u>	<u>19</u>	<u>19</u>
7. Total Delivery Requirements (1 through 6)	3603	3603	2128	2128	2104	2104	1155	1155
<u>Supply Requirements</u>								
8. Northern Ontario Line Supply	<u>1274</u>	<u>1274</u>	<u>629</u>	<u>629</u>	<u>921</u>	<u>921</u>	<u>648</u>	<u>648</u>
9. Parkway Requirement (7-8)	<u>2329</u>	<u>2329</u>	<u>1499</u>	<u>1499</u>	<u>1184</u>	<u>1184</u>	<u>507</u>	<u>507</u>
<u>Parkway Capability</u>								
10. Parkway Supply Capability	2046	2332	1813	2108	1794	2093	1664	1979
<u>Excess from Parkway</u>								
11. Parkway Supply Excess (10-9)	-283	3	314	609	610	909	1157	1472

Niagara/Kirkwall Line

**Canadian Mainline
 Capabilities vs. Requirements for 12/13**

	Peak Winter Contracts Loss of Unit		Peak Summer Contracts Loss of Unit		Average Winter		Average Summer	
	Without Proposed Facilities (TJ/d)	With Proposed Facilities (TJ/d)	Without Proposed Facilities (TJ/d)	With Proposed Facilities (TJ/d)	Without Proposed Facilities (TJ/d)	With Proposed Facilities (TJ/d)	Without Proposed Facilities (TJ/d)	With Proposed Facilities (TJ/d)
<u>Niagara to Kirkwall Line (NKL) Delivery Requirements</u>								
1. Domestic Deliveries	53	53	7	7	13	13	1	1
2. Niagara Domestic Line Deliveries	47	47	13	13	64	64	20	20
3. NKL Compressor Fuel at Requirements	<u>1</u>	<u>1</u>	<u>1</u>	<u>1</u>	<u>1</u>	<u>1</u>	<u>1</u>	<u>1</u>
4. Total Delivery Requirements (1+2+3)	101	101	21	21	78	78	22	22
<u>NKL Supply Requirements</u>								
5. Chippawa Receipt Contracts	0	0	0	0	0	0	0	0
6. Niagara Falls Receipt Contracts	360	360	360	360	219	219	212	212
7. Fuel for Receipt Contracts	<u>4</u>	<u>4</u>	<u>4</u>	<u>4</u>	<u>2</u>	<u>2</u>	<u>2</u>	<u>2</u>
8. Niagara Falls Requirements (5+6+7)	364	364	364	364	221	221	214	214
<u>Niagara Falls Import Capability</u>								
9. Niagara Falls Supply Capability ¹	0	439	0	439	0	439	0	439
<u>NKL Excess</u>								
10. Niagara Falls Supply Excess (9-8)	-364	75	-364	75	-221	218	-214	225

¹ Capability is limited by metering capacity

Figure 3-3: US Northeast Demand Forecast

3.1.8 New Service Agreements

1 In accordance with the Transportation Access Procedure of its Tariff, TransCanada
 2 held New Capacity Open Seasons and acquired contractual commitments from
 3 shippers on the following dates:

- 4 • August 12, 2009 through August 26, 2009 (York Energy Centre L.P.);
- 5 • July 5, 2010 through August 25, 2010 (J.P. Morgan Commodities Canada
 6 Corporation, Union Gas Limited (Union)); and
- 7 • March 30, 2011 through April 15 2011 (J.P. Morgan Commodities Canada
 8 Corporation).

9 Pursuant to these open seasons, TransCanada executed Precedent Agreements with
 10 three shippers for new firm transportation services starting in 2012, which total
 11 446 373 GJ/d.

12 Table 3-1 summarizes the four new requests for firm transportation services from
 13 these shippers. Each of the contracts is for a term of 10 or more years.

Table 3-1: Requests for Firm Transportation

Shipper	Contract Demand (GJ/d)	Service Type	Receipt Point	Delivery Point or Area	Start Date	End Date
(1) York Energy Centre L.P.	87 654	FTSN	Parkway	Schomberg CDA	May-12 ¹	Apr-22
(2) J.P. Morgan Commodities Canada Corporation	211 011	FT	Niagara	Enbridge CDA	Nov-12	Oct-22
(3) J.P. Morgan Commodities Canada Corporation	126 607	FT	Niagara	Kirkwall (interim ²)	Nov-12	Oct-23
(4) Union Gas Limited	21 101	FT	Niagara	Kirkwall	Nov-12	Oct-22
Total	446 373					
Parkway Loop Total (1)+(2)	298 665					
Niagara Total (2)+(3)+(4)	358 719					
¹ Due to summer design conditions, Mainline facilities are not required until Nov 2012.						
² After November 2013, this contract will be delivered to the Enbridge CDA.						

3.1.9 Turnback

1 Since these services will require additional facilities, TransCanada followed the
2 Turnback Procedure of its Tariff by posting a request for turnback bids on its
3 electronic bulletin board between March 11, 2011 and March 24, 2011 and again
4 between May 20, 2011 and June 3, 2011. There were no acceptable turnback bids.

3.1.10 Toll Impact

5 The impacts on tolls and fuel ratios as a result of the proposed facilities are negligible.
6 On average, the 2013-2016 firm contracts underpinning the Project will contribute
7 approximately \$18 million in annual revenue, and the cost of service will increase by
8 approximately \$14 million with the addition of the proposed facilities.

9 Using parameters from the 2011 Final Tolls Application, the impact of adding the
10 facilities and contracts associated with this Project is a reduction of 0.1¢/GJ on the