

**R-3809-2012 (Phase 1)**

**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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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.

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.

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)).

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.

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<sup>er</sup> 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.

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<sup>er</sup> 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.

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

**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;
- b) la capacité d’importation à Niagara Falls est limitée à 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;
- d) la demande n’incluait aucune modification pour permettre l’importation de gaz naturel au poste de Chippawa.

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

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.

Question 2.4 Veuillez :

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

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<sup>er</sup> novembre 2014 pour satisfaire la demande de Gaz Métro et de sa clientèle en achat direct.

**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 disponible dès 2015.



**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.

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.

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?

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?

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.

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

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?

**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?

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.

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.

- 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.
- 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.
- 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.
- 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.

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.

#### 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.
- 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 :
- 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;
  - le différentiel de Prix Transco Zone 6 NY par rapport à Henry Hub sera environ 0,50\$/MMBTU
  - 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
- 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.
- 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.
- 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?
- Question 6.6 Veuillez confirmer que la Régie dans sa décision D-2010-116 suggèrerait 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 »



**ATTACHMENT A**
**Case 1 – TransCanada Eastern Market Flows \*  
 Part D (Bcf/d)**

Year	Mainline Western Receipts	TC Flow into Ontario (NOL & TC TBO on GLGT)	Non-TC Flow into Ontario	Ontario Demand served by TC <sup>1/</sup>	Quebec Demand served by TC <sup>1/</sup>	Ontario Demand served by Non-TC <sup>1/</sup>	Quebec Demand served by Non-TC <sup>1/</sup>	TC Exports/Imports @ Chippawa	TC Exports/Imports @ Niagara	TC Exports/Imports @ Waddington
2000	6.8	5.0	0.3	1.6	0.6	1.3		0.3	0.8	0.8
2001	6.0	4.5	0.7	1.5	0.5	1.0		0.3	0.7	0.8
2002	6.4	4.6	0.8	1.6	0.6	1.2		0.2	0.9	0.9
2003	5.9	4.2	1.3	1.6	0.5	1.2		0.2	0.8	0.9
2004	5.7	4.0	1.2	1.6	0.5	1.1		0.2	0.8	0.9
2005	6.3	4.5	1.0	1.6	0.5	1.2		0.2	0.9	1.0
2006	6.1	4.4	1.0	1.5	0.5	1.1		0.2	0.8	1.0
2007	5.7	3.8	1.6	1.4	0.6	1.3		0.2	0.8	1.0
2008	5.2	3.4	1.8	1.4	0.5	1.3		0.2	0.8	0.9
2009	4.3	2.4	2.4	1.3	0.5	1.4		0.2	0.4	0.8
2010	3.4	1.7	2.4	1.3	0.5	1.3		0.2	0.2	0.6
2011	3.2	1.2	3.0	1.3	0.5	1.5		0.1	0.1	0.5
2012	2.4	1.0	2.8	1.2	0.5	1.4		0.0	0.0	0.5
2013	2.6	1.1	2.5	1.3	0.5	1.4		0.0	-0.2	0.5
2014	2.8	1.1	2.3	1.2	0.5	1.3		0.0	-0.2	0.5
2015	3.1	1.1	2.3	1.2	0.5	1.3		0.0	-0.2	0.5
2016	3.6	1.3	2.3	1.2	0.5	1.4	0.01	0.0	-0.2	0.5
2017	3.9	1.4	2.1	1.2	0.5	1.4	0.02	0.0	-0.2	0.5
2018	3.9	1.4	2.4	1.3	0.6	1.4	0.04	0.0	-0.2	0.5
2019	3.7	1.3	2.2	1.3	0.6	1.4	0.05	0.0	-0.3	0.5
2020	3.6	1.3	2.3	1.5	0.5	1.5	0.08	0.0	-0.5	0.5

**Note:**

1. Includes pipeline fuel
- \* Numbers may not add due to rounding.



**ATTACHMENT A**
**Case 2 – TransCanada Eastern Market Flows \*  
 Part D (Bcf/d)**

Year	Mainline Western Receipts	TC Flow into Ontario (NOL & TC TBO on GLGT)	Non-TC Flow into Ontario	Ontario Demand served by TC <sup>1/</sup>	Quebec Demand served by TC <sup>1/</sup>	Ontario Demand served by Non-TC <sup>1/</sup>	Quebec Demand served by Non-TC <sup>1/</sup>	TC Exports/Imports @ Chippawa	TC Exports/Imports @ Niagara	TC Exports/Imports @ Waddington
2000	6.8	5.0	0.3	1.6	0.6	1.3		0.3	0.8	0.8
2001	6.0	4.5	0.7	1.5	0.5	1.0		0.3	0.7	0.8
2002	6.4	4.6	0.8	1.6	0.6	1.2		0.2	0.9	0.9
2003	5.9	4.2	1.3	1.6	0.5	1.2		0.2	0.8	0.9
2004	5.7	4.0	1.2	1.6	0.5	1.1		0.2	0.8	0.9
2005	6.3	4.5	1.0	1.6	0.5	1.2		0.2	0.9	1.0
2006	6.1	4.4	1.0	1.5	0.5	1.1		0.2	0.8	1.0
2007	5.7	3.8	1.6	1.4	0.6	1.3		0.2	0.8	1.0
2008	5.2	3.4	1.8	1.4	0.5	1.3		0.2	0.8	0.9
2009	4.3	2.4	2.4	1.3	0.5	1.4		0.2	0.4	0.8
2010	3.4	1.7	2.4	1.3	0.5	1.3		0.2	0.2	0.6
2011	3.2	1.2	3.0	1.3	0.5	1.5		0.1	0.1	0.5
2012	2.4	1.0	2.8	1.2	0.5	1.4		0.0	0.0	0.5
2013	2.4	0.8	2.7	1.2	0.5	1.4		0.0	-0.2	0.5
2014	2.4	0.8	2.6	1.2	0.5	1.3		0.0	-0.2	0.5
2015	2.6	0.8	2.6	1.2	0.5	1.3		0.0	-0.2	0.5
2016	2.9	0.8	2.6	1.2	0.5	1.4	0.01	0.0	-0.2	0.5
2017	3.2	0.9	2.5	1.2	0.5	1.4	0.02	0.0	-0.2	0.5
2018	3.2	0.9	2.7	1.3	0.6	1.4	0.04	0.0	-0.3	0.5
2019	2.9	0.9	2.5	1.3	0.6	1.4	0.05	0.0	-0.5	0.5
2020	2.8	0.9	2.6	1.5	0.5	1.5	0.08	0.0	-0.5	0.5

**Note:**

1. Includes pipeline fuel
- \* Numbers may not add due to rounding.