

PREUVE DE L'ACIG
(Bernard Otis)
R-3809-2012 Phase 1
Demande d'approbation du plan d'approvisionnement
de Gaz Métro 2013 à 2015

INTRODUCTION

Dans sa Décision Procédurale D-2012-104, la Régie établissait que la Phase 1 du dossier R-3809-2012 porterait sur différents sujets dont :

1. le plan d'approvisionnement;
2. l'évolution historique et la valeur des «Futures» des différentiels de lieu par rapport à Henry Hub pour différents points d'échange du gaz naturel dans le nord-est des États-Unis;
3. l'historique des achats à Dawn;
4. le projet d'approvisionnement multipoint et la stratégie de déplacement de la structure d'approvisionnement d'Empress vers Dawn;
5. l'indicateur de performance visant l'optimisation des outils d'approvisionnements.

Le 18 septembre 2012, la Régie fixait un nouveau calendrier pour l'indicateur de performance visant l'optimisation des outils d'approvisionnement. Le dépôt de la preuve des intervenants sur cet indicateur est repoussé au 7 décembre 2012.

Plan d'approvisionnement et stratégie de déplacement vers Dawn

Le point saillant du plan d'approvisionnement est la stratégie de déplacement de la structure d'approvisionnement d'Empress vers Dawn dès le 1^{er} novembre 2014. Or, le 24 septembre 2012, Gaz Métro avisait la Régie que la capacité additionnelle qui devait être disponible entre Parkway et GMi-EDA à compter du 1^{er} novembre 2014 ne sera finalement disponible qu'à compter du 1^{er} novembre 2015. Gaz Métro sollicite néanmoins l'approbation, par la Régie, dans le cadre du présent dossier, de sa stratégie de déplacement vers Dawn.

Dans le cadre de sa présente preuve, l'ACIG entend :

- justifier pourquoi elle appuie en principe cette stratégie de déplacement de Gaz Métro;
- souligner le fait que le plan d'approvisionnement de Gaz Métro est toutefois déficient en terme de rassurer sa clientèle en achat direct qui devra se déplacer vers Dawn à l'effet qu'il y aura suffisamment d'offre disponible pour éviter une flambée des prix à ce nouveau point d'approvisionnement, laquelle pourrait réduire les bénéfices anticipés d'un tel déplacement.

Projet d'approvisionnement multipoint

L'ACIG est d'accord avec la recommandation de Gaz Métro de ne pas développer un service multipoint pour les clients en achat direct si la stratégie de déplacement vers Dawn est approuvée par la Régie.

Dans le cadre de sa présente preuve, l'ACIG entend expliquer pourquoi elle est en désaccord avec la position de Gaz Métro à l'effet qu'elle exigera que les clients en achat direct livrent leur gaz naturel uniquement à des points où elle peut facilement l'équilibrer, soit à Dawn ou directement dans son territoire.

Capacité d'entreposage

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

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

Stratégie de déplacement vers Dawn

En utilisant les tarifs actuels (2012) de TransCanada ou encore les tarifs de 2013 découlant soit du maintien de la méthode actuelle d'allocation des coûts et d'établissement des tarifs (le 'statu quo') ou soit de la restructuration proposée par TransCanada dans le dossier Rh-003-2011, le déplacement vers Dawn semble favorable en terme de réduction du prix du gaz naturel livré en franchise¹.

Il faut cependant se satisfaire s'il est raisonnable de présumer que les tarifs de TransCanada pour 2012 et 2013 sont représentatifs des tarifs futurs.

Tarifs de TransCanada

Il est prévu que l'Office National de l'Énergie ('ONÉ') se prononcera sur la requête de restructuration de TransCanada en février ou mars 2013. Rappelons que la requête de TransCanada vise l'approbation des tarifs de transport pour 2012 et 2013.

Scénario 1 : l'ONÉ approuve entièrement la proposition de TransCanada sans exiger certaines actions supplémentaires de la part de TransCanada afin d'assurer la viabilité du Mainline à plus long terme.

Selon ce scénario, il est peu probable que les tarifs long haul d'ici 2020 s'améliorent par rapport à ceux de 2013 - situation qui milite en faveur du déplacement vers Dawn.

¹ Voir le graphique 9 du plan d'appro de Gaz Métro et graphique Gaz Métro – 5, Document 2, page 12.

Scénario 2 : l'ONÉ approuve certains éléments de la proposition de TransCanada mais conclut que le niveau d'utilisation des tronçons long-haul étant inférieur à 40% fait en sorte que TransCanada ne peut s'en tenir à une méthode de réallocation de ses coûts mais doit en outre réduire son coût de service de façon importante (>35%).

Ainsi l'ONÉ ordonne à TransCanada de travailler avec les intervenants afin de poursuivre les différentes solutions proposées par ceux-ci dans le cadre du dossier RH-003-2011 et ordonne en outre que les actionnaires de TransCanada doivent également assumer leur quote-part des effets de la sous-utilisation du Mainline tout en se donnant la possibilité de bénéficier de toute hausse des flux de gaz dans le futur. Finalement, l'ONÉ ordonne à TransCanada de lui soumettre pour approbation des tarifs pour 2014 et 2015 découlant d'une entente conclue avec les intervenants.

Selon ce Scénario 2, les tarifs long-haul du Mainline pourraient s'avérer intéressants et compétitifs au moment (novembre 2015) où le déplacement vers Dawn se réaliserait.

L'échéancier pour effectuer ce déplacement vers Dawn

La possibilité que les tarifs long-haul de TransCanada deviennent éventuellement compétitifs (Scénario 2) ne change en rien la stratégie de déplacement vers Dawn.

- Dawn est un point de livraison sur le réseau intégré de TransCanada. Les clients de Gaz Métro en achat direct et utilisant le service de transport de Gaz Métro Dawn-franchise auront toujours accès au bassin de l'ouest canadien mais plutôt via des livraisons à Dawn d'un service long-haul Empress-Dawn détenu par leurs fournisseurs.
- Les capacités de transport contractées par Gaz Métro auprès de Union Gas et de TransCanada entre Dawn et la franchise agiront comme un « tuyau collecteur ». Et donc, encore une fois rien n'empêchera les clients de Gaz Métro en achat direct de se donner accès au bassin de l'ouest canadien via North Bay Junction² aussi longtemps qu'ils paient le plein prix affiché du service de transport de Gaz Métro entre Dawn et la franchise.
- L'objectif du déplacement vers Dawn est de se donner accès à différentes sources de production de gaz naturel en Amérique du nord afin de s'assurer d'un prix livré en franchise qui est raisonnable et en relation avec les prix dans les marchés régionaux³
- Le prix livré en franchise d'un approvisionnement d'Empress est fonction des tarifs de transport long-haul de TransCanada et du prix de la molécule à AECO. TransCanada n'a aucun contrôle sur les prix ou la disponibilité de la molécule.

² North Bay Junction est un point de réception et de livraison du Mainline de TransCanada situé en aval des points de livraisons de GMi NDA. . Voir Carte 1, Gaz Métro -1, Document 1, page 7, Cause tarifaire 2013, R-3809-2012. Le tarif Empress – North Bay Junction de TransCanada est similaire/identique au tarif Empress – Dawn selon statu quo ou selon restructuration proposée par TransCanada. Et donc, si le tarif Empress- Dawn devient intéressant, il en sera probablement de même pour le tarif Empress-North Bay Junction.

³ Objectif similaire à celui poursuivi par les producteurs de l'ouest canadien pour fins d'optimiser le prix netback de leur production. Ils se sont donnés depuis longtemps accès à plusieurs marchés en Amérique du nord, créé une demande interne pour le gaz naturel dans leur propre bassin de production (sables bitumineux) et en poursuivant la possibilité de liquéfier du gaz naturel sur la côte ouest pour fins d'exportation vers de nouveaux marchés.

- Gaz Métro et ses clients doivent être en mesure de se retourner rapidement vers d'autres sources d'approvisionnement advenant que l'une de ces sources ne donne plus les résultats attendus. Détenir des capacités de transport entre Dawn et la franchise est la seule façon de se donner cette flexibilité.
- En mai 2012, Gaz Métro répond à l'appel de soumissions de TransCanada et la nouvelle capacité ne sera disponible qu'en novembre 2015. Il serait imprudent d'attendre la décision de l'ONÉ ou les prochaines étapes à venir dans ce dossier avant d'initier ce déplacement vers Dawn. En effet, on risquerait alors de retarder le déplacement vers Dawn jusqu'en 2018. Entre temps, les clients de Gaz Métro seraient privés des économies importantes rendues possibles grâce à un tel déplacement.

Les engagements à long terme associés à ce déplacement vers Dawn

Le déplacement vers Dawn requiert que Gaz Métro s'engage auprès de Union Gas et de TransCanada pour une période de dix ans.

Dans sa demande de renseignement 3.1 à Gaz Métro, l'ACIG demandait à Gaz Métro si ces engagements à long terme compromettraient la flexibilité de bénéficier d'autres sources d'approvisionnement qui pourraient devenir disponibles dès 2015.

L'ACIG est d'accord avec la position⁴ de Gaz Métro à l'effet que le niveau des quantités à renouvellement plus limité sur les premières années ne constitue pas un enjeu majeur pour déplacer certains achats de gaz naturel vers d'autres points si de telles options se présentaient. Il est tout à fait normal que Gaz Métro et ses clients désirent s'approvisionner le plus près possible de la franchise. Cependant, les besoins de la franchise doivent être ancrés à un point d'approvisionnement ayant suffisamment de liquidité et ayant un indice de prix bien établi.

L'expérience des distributeurs du nord est des États-Unis, membres de ANE, peut nous servir d'exemple :

- Ceux-ci ont pris les engagements à long terme nécessaires du côté américain pour que le gazoduc Iroquois soit construit.
- Ils ont signé des ententes à long terme avec les producteurs/fournisseurs de l'ouest canadien qui prenaient en charge les capacités de transport long-haul d'Empress au point d'exportation lié à Iroquois.
- Peu après l'échéance des contrats avec les fournisseurs de l'ouest canadien, ces distributeurs ont voulu s'approvisionner à un point plus rapproché de leur marché.

Ils n'ont pas opté de s'approvisionner au point d'exportation à Iroquois.

Ils ont plutôt opté de se déplacer vers Dawn et de détenir eux-mêmes la capacité de transport en sol canadien. Une décision très significative.

⁴ Gaz Métro – 5, Document 2, pages 7 & 8

- L'importance de Dawn comme point de transaction et le fait qu'il existait un indice de prix bien établi pour le carrefour de Dawn ont permis aux régies du Massachusetts, du Connecticut et de New York de permettre à ces distributeurs américains de contracter des capacités de transport en sol canadien.

L'indice de prix pour le point d'exportation d'Iroquois est de nature très très secondaire par rapport à AECO et Dawn. Il faudrait que la production de gaz naturel au Québec atteigne plusieurs PJ par jour et desserve plusieurs marchés avant que l'on puisse espérer qu'un indice de prix soit établi pour le Québec.

De plus, il est difficile d'envisager un intérêt de la part des producteurs de Marcellus d'encourager la construction de nouvelles capacités de transport du côté des États-Unis afin d'approvisionner les marchés relativement mineurs du Québec et de la région d'Ottawa via Iroquois. Ces producteurs auraient plutôt intérêt à être raccordés à Dawn, ce qui leur donnerait accès à plusieurs marchés. Ceci ne veut pas dire qu'il n'existera pas d'opportunités à Iroquois mais elles seront secondaires par rapport à Dawn. Dawn va demeurer le point de référence pour le Québec.

La tarification du transport short-haul à partir de Dawn utilisant les actifs de transport de TransCanada en aval de Dawn et de North Bay Junction devrait s'améliorer une fois que TransCanada et les intervenants se seront entendus sur la question des coûts liés à la sous-utilisation des tronçons long-haul du Mainline. On évitera ainsi de transférer aux tronçons short-haul de l'est les coûts élevés des tronçons long-haul en amont.

Offre additionnelle à Dawn pour desservir la demande des clients en achat direct

Le déplacement de capacité vers Dawn est de 2 534 million de mètres cubes (96 PJ)⁵. Pour mettre cette quantité en perspective, il suffit de la comparer aux achats de gaz de réseau prévus à Dawn pour l'exercice 2013 qui sont de l'ordre de 1 754 million de mètres cubes. Gaz Métro a pris plusieurs années pour atteindre ce niveau d'achat à Dawn.

On demande aux clients en achat direct de Gaz Métro de se déplacer d'Empress, l'endroit où ils réalisent leurs achats depuis plus de vingt ans, vers Dawn. Il est donc important de s'assurer que ces clients pourront être approvisionnés et à des conditions relativement similaires à celles qui servent à justifier ce déplacement vers Dawn.

En réponse à nos DDR, Gaz Métro informe l'ACIG⁶ :

- qu'elle n'a pas les informations sur les capacités et volumes livrés par les dix gazoducs dont le carrefour à Dawn a accès;
- qu'elle préfère de s'abstenir de répondre à la question posée par l'ACIG quant à la capacité d'importation de TransCanada à Niagara;
- que Dawn peut dès maintenant subvenir à cette demande additionnelle car le jeu de l'offre et de la demande assurera l'équilibre du marché.

⁵ Gaz Métro – 5, Document 5, page 11

⁶ Gaz Métro – 5, Document 5, pages 5 & 6

Enbridge Gas Distribution et Union Gas, quant à eux, semblent avoir une approche différente selon leur récent témoignage respectif devant l'ONÉ dans la cause RH-003-2011 (voir certains extraits à l'Annexe 1 de la présente preuve).⁷

L'ACIG retient de ces témoignages ce qui suit :

- la réduction des livraisons sur deux des dix gazoducs qui approvisionnent le carrefour de Dawn (Great Lakes/TCPL à Dawn et TCPL à Parkway) a créé un manque et Dawn doit se donner accès à d'autres sources d'approvisionnement;
- les projets en discussion viennent remplir ce manque et non déplacer les livraisons provenant du réseau de TransCanada;
- les distributeurs Enbridge et Union Gas sont prêts à s'engager contractuellement pour que les infrastructures requises en amont de Dawn soient construites;
- Enbridge, compte tenu sa demande très élevée en journée de pointe, entend se déplacer vers la source de production afin d'éviter d'être captive à la variation de prix à un point unique.

L'ACIG note qu'Enbridge s'est déjà engagée auprès de TransCanada pour une période de dix ans afin de débloquer une capacité d'importation à Niagara Falls dès novembre 2012.

Évidemment, le fait que les distributeurs en Ontario adoptent une approche différente de celle de Gaz Métro ne veut pas nécessairement dire que l'approche de Gaz Métro n'est pas appropriée. Cependant, Gaz Métro se doit de bien expliquer le bien fondé de son approche. Se fier au jeu de l'offre et de la demande n'est pas suffisamment rassurant à ce point de la démarche.

On peut constater du témoignage du représentant de ICF (à la page 3 de l'Annexe 1 de la présente preuve) qu'il y aura :

- un 'supply pull' de la production de Marcellus de la part des marchés ce que l'on constate de la part des distributeurs ontariens qui sont prêts à s'engager contractuellement en amont de Dawn afin de se donner accès aux nouvelles sources de production;
- un 'supply push' de la part des producteurs de gaz de schiste pour se donner accès à plusieurs marchés en contractant de la capacités de transport pour assurer la construction des infrastructures requises.

Et donc, Gaz Métro pourrait bénéficier du 'supply push'.

Gaz Métro répond qu'elle peut dès maintenant subvenir à cette demande additionnelle. Oui, les capacités de TransCanada et Great Lakes sont grandement sous-utilisées et donc la demande additionnelle à Dawn pourrait-être desservie dès aujourd'hui, mais à des conditions de prix que l'on tente d'éviter avec le déplacement proposé vers Dawn.

⁷ Projet de restructuration de TransCanada

Position de l'ACIG par rapport à la stratégie de déplacement vers Dawn

L'ACIG appuie la stratégie de déplacement vers Dawn.

L'ACIG demande à la Régie d'approuver immédiatement cette stratégie de déplacement vers Dawn pour que les engagements contractuels puissent être finalisés et ainsi assurer le déplacement dès 2015.

Cependant, dans le but de rassurer les clients qui devront se déplacer vers Dawn, l'ACIG demande également à la Régie d'exiger que :

- Gaz Métro dépose aussitôt que possible suite à la décision de la Régie dans le présent dossier, une analyse des capacités de transport des dix gazoducs ayant accès au carrefour de Dawn et de l'utilisation récente de ces gazoducs.

De plus, Gaz Métro doit démontrer/expliquer comment les fournisseurs potentiels à Dawn seraient en mesure d'approvisionner les clients en achat direct déplacés vers Dawn aux conditions anticipées (compte tenu d'une source d'approvisionnement à proximité de Dawn dont le prix est prévu être égal ou inférieur au prix Henry Hub).

- Gaz Métro mette cette analyse à jour dans ses plans d'approvisionnement de 2014 et 2015.

Ansi, on pourrait constater aussitôt que possible (et réagir si nécessaire) si l'approche de Gaz Métro par rapport à celle des distributeurs ontariens procurera effectivement les résultats anticipés.

Projet d'approvisionnement multipoint

Le résultat de la réflexion sur le projet d'approvisionnement multipoint se résume comme suit :

- Si Gaz Métro doit afficher un prix unique pour le service de transport; et
- Si Gaz Métro doit afficher un prix unique pour son service de fourniture,

Il devient impossible pour Gaz Métro de facilement offrir un service de transport à partir de multiples sources d'approvisionnement.

L'ACIG est d'accord avec la recommandation de Gaz Métro de ne pas développer un service multipoint pour les clients en achat direct si la stratégie de déplacement vers Dawn est approuvée par la Régie.

Dans Gaz Métro – 1, Document 16, page 30, Gaz Métro prend la position suivante :

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

L'ACIG voit les capacités de transport contractées par Gaz Métro entre Dawn et sa franchise et disponibles pour offrir le service de transport à ses clients en achat direct comme étant un «tuyau collecteur» pouvant recevoir du gaz naturel à de multiples points tels que North Bay Junction, Parkway et autres.

C'est l'avantage de la stratégie de Gaz Métro de se déplacer entièrement vers Dawn.

Le «tuyau collecteur» nous permet de se retourner rapidement vers d'autres sources d'approvisionnement lorsque l'une de ces sources ne procure plus les résultats attendus. Alors, pourquoi imposer la contrainte proposée par Gaz Métro aussi longtemps que le client paie le plein prix affiché du service de transport de Gaz Métro entre Dawn et la franchise.

Capacité d'entreposage chez Union

L'ACIG a pris connaissance de la demande de renseignements 11.1 de la Régie à Gaz Métro et de la réponse de Gaz Métro à celle-ci.

La demande de la Régie était à l'effet de justifier l'intérêt économique de maintenir la capacité d'entreposage chez Union en tenant compte :

- Du déplacement important des approvisionnements d'Empress à Dawn qui aura pour effet d'éliminer complètement la notion de surplus d'été devant être obligatoirement être injectés à Union Gas;
- Le gain associé à l'entreposage en termes des prix d'hiver et des prix d'été en regard du coût d'entreposage;
- Des coûts des solutions alternatives;
- Du coût net d'obtenir de la flexibilité opérationnelle supplémentaire et de contracter une quantité moindre tel que mentionné à la décision D-2011-82.

L'ACIG voudrait souligner le fait que la presque totalité du transport long-haul de Gaz Métro à Empress sert aujourd'hui à fournir un service de transport aux clients en achat direct. Ces clients achètent et livrent leur gaz naturel à Gaz Métro sur la base de 1/365 de leurs besoins annuels assurant une très bonne utilisation des capacités de transport long-haul.

Donc, il n'y a aucun lien direct entre le déplacement important des approvisionnements d'Empress à Dawn et la capacité d'entreposage chez Union.

L'entreposage a été développé parce que la production était éloignée des gros centres de consommation. Il n'était pas économique de construire l'autoroute long-haul pour desservir les journées de pointe dans les marchés éloignés ou même pour desservir la demande hivernale.

Dawn n'est pas un lieu de production. Derrière Dawn aujourd'hui, ce sont surtout (en terme de capacité) des gazoducs long-haul et donc la même logique s'applique.

Ce qui est nouveau, c'est la disponibilité d'une nouvelle source de production à proximité de Dawn. Gaz Métro pourrait conclure qu'elle devrait contracter des capacités de transport suffisantes pour desservir sa demande hivernale à partir de la production de Marcellus jusqu'à Dawn et ainsi ne pas renouveler ses capacités d'entreposage chez Union. Les producteurs de Marcellus l'aviseraient qu'ils ne feront pas fluctuer leur production selon la demande hivernale de Gaz Métro et qu'ils préfèrent desservir le plus de marchés possibles sur une base relativement uniforme au cours de l'année.

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

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

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

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

L'ACIG recommande que la Régie forme un groupe de travail limité mais élargi pour inclure des présentations de la part des distributeurs ontariens et possiblement des marketers afin de bien identifier le rôle de l'entreposage physique dans le portefeuille de Gaz Métro et sa valeur relative.

⁸ Quelle aubaine! Un service de pointe à 110% du tarif journalier applicable au service FT utilisé à un facteur de 100%.

Extraits de la transcription – Vol 56 (le 2 octobre 2012)
Audience RH-003-2011 Office national de l'énergie
Projet de Restructuration de TransCanada

(Patty Piett, Director, Storage and Transportation Sales – Union Gas)

29694. **MS. PIETT:** I'll give a brief overview of what that project is and maybe that will suffice. That is project that is sponsored by my parent company Spectra, it's sponsored by Enbridge's parent company, Enbridge Inc. and it's also sponsored by DTE. And I only have general knowledge of it because it isn't a Union Gas project.

29695. But generally what it is, it's a conceptual project at this point. We think that it will go to open-season in the fall and is intended to connect gas that will be developed in the Utica shale location and move it up towards Michigan and Dawn. And we anticipate that it will be approximately a 1 PJ a day pipeline or 1 Bcf a day. So it's a very large project potentially but the market will determine that.

29698. And -- so all of those projects are acting in a similar manner and that's simply to respond to market need to move different gas up into Dawn and it's not intended to be a displacement of TransCanada pipeline volumes but instead a replacement. That gas on TransCanada, as we know, has already declined and Dawn is needing more gas.

29699. So in response to that, these projects could fill that void that's already been created.

29777. And we worry about that because we see the opportunities for Western gas going elsewhere and we also see the huge decline in gas that's available to come out of Alberta to go anywhere. There's a report that the Alberta government does itself -- you may be aware of it -- the Energy Resources Conservation Board, where they say by 2021 that only 18 percent of the gas that's produced in Alberta will be available to go anywhere, and it may not come east.

29778. And if you think at one time we bought all of our gas there, that is a tremendous change for us. So long-term, do we think that that's a place that we should be seeking out and we're concerned about that. So we look to support infrastructure that will bring diversify to Ontario apart from that.

(Malini Giridhar, Senior Director, Gas Supply and GTA Project – Enbridge Gas Distribution)

29762. **MS. GIRIDHAR:** Our view is that Dawn has grown a lot in liquidity but I think we will continue to go back to supply basins. That's our view.

29764. **MS. GIRIDHAR:** It's a function of how large we are.

29765. We -- you know, even though Dawn has a lot of diversity, when we think about how much gas we need on our peak day, for instance, we can't allow ourselves to be held hostage to price movements at one particular point.

29757. Again, you know -- we have no reason not to rely on Western Canada if the price is right but there are certain elements of our demand that are better met from supply in closer proximity and it is very important for Enbridge to pursue them because again, you know, security of supply is a very important factor for us and we cannot let the understandable focus of TransCanada on preserving value for its investors in terms of the NOL from preventing access to supply when we need it because it takes times to put infrastructure in place and if there's a decline in Western Canadian supply that wants to come to the East, we have to be able to plan for it in advance.

29758. So if you're looking at the prospect of lower supply coming in 2015-2016, we have to plan for it now. It takes time to get infrastructure in.

—

(M. Henning Vice-President, Energy Regulatory and Market Analysis – ICF)

29618. **MR. HENNING:** Thank you, Madam Mercier. It's always a little humbling when you actually read how we said it the day before.

29619. What I'm getting to here is that there are a combination of both the supply push out of the Marcellus and a market pull. The supply push out of the Marcellus is because of the magnitude that we're going to be looking at.

29620. As I mentioned yesterday, reaching 6 billion cubic feet a day by the end of this year, we think that by 2020 you're going to be between 13 and 14 billion cubic feet a day, and that's going to continue to grow beyond that.

29621. That gas will seek markets in a number of different directions. We're not suggesting -- ICF doesn't suggest that it only comes to Eastern Canada; it's going to push in an awful lot of different directions. But it is going to be gas that is priced for an extended period of time at parity with Henry Hub or below.

29622. So you're going to have the equivalent of Henry Hub pricing in very close proximity to the markets in Eastern Canada. And those gas buyers, my utility colleagues and others, are going to look at that situation. And the utility colleague sitting before you have an obligation to try to seek the lowest cost reliable supplies of natural gas, and that's going to be sitting right there.