

Réponses de L'ACIG aux DDRs de la Régie R-3809-2012, Phase 1 Projet d'approvisionnement multipoint

1. **Référence** : Pièce C-ACIG-0008, page 8.

Préambule :

« 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. »

Demande :

- 1.1 Veuillez expliciter votre point de vue en traitant entre autres de l'économique pour les clients en achat direct de votre proposition et des contraintes opérationnelles potentielles sur le réseau de Gaz Métro.

Réponse :

1.1 Introduction :

- L'ACIG préférerait que sa 'proposition' soit considérée plutôt comme une vision élargie du déplacement vers Dawn.

Le déplacement c'est de la mécanique. On signe des contrats à long terme pour les capacités de transport et ça y est. Ensuite les clients doivent apprendre à contracter de la fourniture à un endroit autre qu'un bassin de production.

Il est important de se donner une vision qui nous assurera d'améliorer le sort du Québec à court, moyen et long terme. Sinon, la question de TransCanada à Gaz Métro¹ est bien fondée : est-ce une bonne stratégie de concentrer la presque totalité des approvisionnements à un seul point (Dawn)?

- La vision de l'ACIG ne s'applique pas uniquement aux clients en achat direct. Elle s'applique également aux achats de gaz de réseau que Gaz Métro pourrait réaliser dans le futur à Kirkwall, à Parkway ou à North Bay Junction.

Le Mainline de TransCanada

Il est évident que la situation dans laquelle se retrouve présentement le Mainline de TransCanada est complexe.

- TransCanada tente par l'entremise d'une première étape (sa proposition de restructuration « RP » dans le dossier de l'ONÉ RH-003-2011), de réduire ses tarifs de transport. Elle entend revenir avec d'autres propositions dans le futur – propositions par lesquelles elle introduirait des produits 'innovateurs'².

¹ Demande de renseignement No.1 à Gaz Métro, question 16.1:

« Veuillez expliquer la contradiction apparente entre l'allégation de Gaz Métro à l'effet que 'l'objectif premier du plan est d'assurer la sécurité d'approvisionnement' et la stratégie de concentrer la presque totalité des approvisionnements à un seul point? »

² Échange entre le Président de l'ONÉ et M. Reed, témoin expert de TransCanada :

- L'ACIG en est venue à la conclusion que la proposition de restructuration de TransCanada ne produira pas des tarifs de transport compétitifs et que, de plus, elle met en péril la viabilité du Mainline. Selon l'ACIG, il faut donc plutôt réduire la base de tarification³ pour y refléter la sous-utilisation du réseau long haul et introduire des produits innovateurs.

L'introduction de tarifs compétitifs et de produits innovateurs sont des éléments communs à toutes les propositions soumises à l'ONÉ. Les questions qui se posent sont donc : comment agir; dans combien d'étapes; et, quel est l'échéancier?

Produits innovateurs

Dans sa réponse à une demande de renseignement de l'ONÉ⁴, TransCanada précisait :

«Additional issues which may warrant consideration are whether core service¹ should be more 'FERC-like' and include a managed secondary market with full capacity release, flexible receipt and delivery points within the FT path, and capacity segmentation.»

Le tracé du FT de Gaz Métro à partir de Dawn pourrait être vu comme suit : Dawn (A) à Kirkwall (B) à Parkway (C) à North Bay Junction (D) à GMi EDA (E). Segmentation de la capacité de transport et flexibilité pour de ce qui est des points de réception et de livraison applicables à cette capacité permettraient donc au détenteur de la capacité de déclarer:

- North Bay Junction (D) comme point de réception et GMi EDA (E) comme point de livraison. Le détenteur peut alors offrir sur le marché secondaire le segment North Bay Junction (D) à Parkway (C) et le preneur peut utiliser la capacité de ce segment en direction (D) vers (C) ou encore (C) vers (D) en profitant de la flexibilité par rapport aux points de réception et de livraison;
- North Bay Junction (D) comme point de réception et Parkway (C) comme point de livraison. Le détenteur peut alors offrir le segment North Bay Junction (D) à GMi EDA (E) sur le marché secondaire.

Ces produits sont en vigueur aux États-Unis depuis le début des années 90;

L'ACIG note que le déplacement vers Dawn est prévu pour la fin 2015 et que les contrats de transport auront une durée de dix ans. Il est raisonnable d'espérer que, d'ici octobre 2026, il

17214. **MR. REED** : No.

17215. *The only thing I would urge you to consider is that takes time. Service innovation, pricing innovation -- Mr. Bowman spoke earlier about how we would implement price flexibility on IT and STFT and I used the term "experimental on experiential". You need to learn how the market will respond. You need to optimize the revenue stream through experience. That will build billing determinants. That will build the credit flowing back to the core or FT customers. But that takes time.*

17216. *Our view though is that the RP (Restructuring Proposal) provides the right foundation of starting by bringing tolls down, starting by sending the right price signal, and starting by making sure that there is a fair cost apportionment on the system before we start to then look for the products of innovation.*

17217. **THE CHAIRMAN**: Thank you.

³ La quote part des actionnaires de TransCanada serait de 50% et celle des partis intéressés 50%.

⁴ Demande de renseignement de l'ONÉ 6.4(c) à TransCanada

existe une forte possibilité que les tarifs long haul du Mainline vers Dawn et North Bay Junction deviendront compétitifs et que TransCanada offrira des produits innovateurs.

Il serait imprudent de la part du Québec de conclure aujourd'hui que l'Ouest canadien n'a plus sa place dans le portefeuille d'approvisionnement du Québec.

Rappelons que le tarif long haul Empress/North Bay Junction est légèrement inférieur au tarif long haul Empress/Dawn. Et donc, si le bassin de l'ouest est en mesure de concurrencer le prix des autres sources d'approvisionnement à Dawn, le prix à North Bay Junction pourrait être égal ou légèrement inférieur au prix à Dawn.

Vision élargie de l'ACIG

L'ACIG ose croire que la vision du Québec est d'utiliser les capacités de transport entre Dawn/Parkway/GMI EDA en passant par North Bay Junction comme un tuyau collecteur et donc en maintenant un lien avec l'Ouest canadien via TransCanada/Great Lakes à Dawn et via TransCanada à North Bay Junction⁵ ainsi qu'un lien via Parkway ou encore Kirkwall avec l'importation de gaz naturel à Niagara/Chippawa⁶ par certains fournisseurs.

Réponse 1.1

- Selon la proposition/vision de l'ACIG, l'économique pour les clients en achat direct utilisant le service de transport de Gaz Métro (celui-ci étant limité au transport Dawn/franchise une fois que le déplacement vers Dawn est réalisé) vient de la possibilité de s'approvisionner à des points situés sur le tracé du FT Dawn/franchise à un prix similaire ou encore plus avantageux que le prix de Dawn tout en payant le plein prix affiché par Gaz Métro pour son service de transport.

Tel qu'expliqué, le prix de la fourniture à North Bay Junction pourrait être similaire ou inférieur au prix à Dawn si les livraisons du bassin de l'Ouest sont en mesure de concurrencer le prix des autres sources d'approvisionnement à Dawn et que le tarif long haul Empress/North Bay Junction demeure inférieur au tarif long haul Empress/Dawn.

Le prix à Kirkwall ou à Parkway pourrait également être similaire au prix de Dawn si les fournisseurs qui importeront du gaz naturel à Niagara/Chippawa optaient de réaliser une vente à ces points (Kirkwall et Parkway) plutôt que de contracter et de payer de la capacité de transport vers Dawn.

- Selon le tarif actuel de Gaz Métro, les clients en achat direct doivent livrer leur fourniture sur une base uniforme équivalente à 1/365 de leur consommation annuelle. Le client en achat direct s'engagerait auprès d'un fournisseur à North Bay Junction pour une période d'un an. Il ne serait pas question de permettre au client de sauter d'un point d'approvisionnement à un autre au cours de l'année.

L'ACIG voit les livraisons de fourniture sur une base uniforme à North Bay Junction comme étant une situation identique à la situation qui existe présentement pour les achats directs de l'Ouest canadien. La seule différence est que cette fourniture sera transportée sous le contrat de transport long haul du fournisseur jusqu'à North Bay

⁵ les fournisseurs détiendraient la capacité de transport long haul jusqu'à Dawn ou North Bay Junction et vendraient la fourniture à ces points à un prix concurrentiel par rapport au prix du carrefour de Dawn.

⁶ certains fournisseurs pourraient conclure des contrats de dix ans avec TransCanada afin de débloquer complètement la capacité d'importation à Niagara/Chippawa. Pourquoi éliminer Kirkwall ou Parkway comme points d'approvisionnement si le prix est semblable ou même légèrement avantageux par rapport à Dawn?

Junction et par la suite transportée vers la franchise ou vers Parkway ou vers Dawn, selon le cas, en utilisant le contrat short haul de Gaz Métro. Le client paie le prix du service de transport Dawn/franchise de Gaz Métro

L'ACIG ne voit pas comment ce type de transaction introduirait des contraintes opérationnelles sur le réseau de Gaz Métro.

2. Référence : Pièce B-0039, page 2, question 1.3.

Préambule :

« 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 a 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.»

Demandes :

La Régie considère qu'il est important de clarifier, dans le présent dossier, les conséquences fondamentales de la proposition de Gaz Métro de transférer à Dawn le point de livraison unique pour les clients en achat direct. Pour fins de référence, la compréhension de la Régie du système en place est la suivante.

Aux termes du système en vigueur actuellement, la méthode de fonctionnalisation des achats de fourniture à Dawn a comme effet de ramener le coût de fourniture (avant produits dérivés) des clients en gaz de réseau au prix du gaz à Empress tout comme pour les clients en achat direct. Le tarif de transport actuel de Gaz Métro correspond au coût pondéré des coûts de Gaz Métro fonctionnalisés au transport et reflète donc les bénéfices du déplacement des approvisionnements de Gaz Métro à Dawn : il n'est pas égal au tarif de transport FTLH de TCPL.

2.1 De façon purement hypothétique, si Gaz Métro contractait du transport à partir d'Iroquois ou de Niagara et que cette solution s'avérait plus économique que Dawn, la réduction de coût d'approvisionnement devrait-elle, selon l'ACIG, être répartie entre les clients en gaz de réseau et les clients en achat direct? Veuillez expliciter votre point de vue.

Réponse 2.1

L'ACIG espère que les explications de sa proposition/vision fournies en réponse à la demande 1.1 ont permis à la Régie de comprendre que l'ACIG :

- est d'accord avec la proposition de Gaz Métro d'offrir un service de transport à un prix unique à ses clients en achat direct sur le tracé du FT Dawn/GMi EDA.
- s'oppose à ce que Dawn soit le point de livraison unique sous ce service de transport

- considère que North Bay Junction, Parkway et Kirkwall situés directement sur le tracé du FT Dawn/GMi EDA sont les seuls autres points qui offrent un potentiel d’être utilisés comme points de livraison par les clients en achat direct.

De plus, l’ACIG croit fortement dans l’approche d’un tuyau collecteur ancré à Dawn pour les raisons qu’elle explique dans sa preuve.

Niagara

Advenant que Gaz Métro contracte de la capacité de transport à partir de Niagara ou de Chippawa :

- pour une courte période, cette capacité doit se limiter au tronçon du réseau de TransCanada entre ces deux points et Kirkwall. Le gaz utiliserait le tuyau collecteur pour se rendre à la franchise. De plus, le coût de cette capacité en amont de Kirkwall et le coût du gaz à Niagara devront être inclus dans le prix de la fourniture du gaz de réseau.

Aucune répartition des économies réalisées par Gaz Métro pour les clients en achat direct mais en contre partie Gaz Métro et ses clients au gaz de réseau devront assumer tous les coûts reliés à cette capacité de transport sur le tronçon en amont de Kirkwall.

- Pour une période de dix ans, les conditions d’une capacité contractée pour une courte période s’appliqueraient et, de plus, Gaz Métro devra prévoir dans ses conditions de service la cession temporaire d’une partie de cette capacité à ses clients en achat direct désirant avoir accès à Niagara ou à leurs fournisseurs.

Iroquois

Pour les raisons relatées dans sa preuve, l’ACIG croit que les transactions au point Iroquois demeureront de nature spot. La courbe des prix « Futures » applicables à Iroquois vient confirmer cette conclusion. Le gazoduc Iroquois est branché directement à la ville de New York et le prix au point d’exportation/d’importation d’Iroquois devrait toujours refléter l’important écart de prix hiver/été pour la ville de New York. C’est sûrement pourquoi les distributeurs américains se sont ancrés à Dawn et non à Iroquois.

Gaz Métro devrait s’abstenir de contracter des capacités de transport entre Iroquois et sa franchise. Elle devrait plutôt contracter pour un service livré en franchise (à moins de vouloir payer le prix de transport du tuyau collecteur). Le coût et les économies de l’approvisionnement livré en franchise reviendraient uniquement aux clients utilisant le gaz de réseau.

2.2 Si, toujours de façon hypothétique et en faisant abstraction de potentielles contraintes de flexibilité, Gaz Métro jugeait qu’il vaut mieux réaliser une partie de l’approvisionnement à Empress plutôt qu’à Dawn et qu’il en résulte un coût d’approvisionnement plus élevé, l’augmentation de coût devrait-elle, selon l’ACIG, être répartie entre les clients en gaz de réseau et les clients en achat direct? Veuillez expliciter votre point de vue.

Réponse 2.2

L’approvisionnement réalisé à Empress devrait utiliser le service long haul Empress/Dawn ou encore Empress/North Bay Junction de TransCanada pour livraison dans le tuyau collecteur. Si Gaz Métro optait pour le service Empress/GMi EDA, Gaz Métro et les clients au service de fourniture devront assumer la totalité des coûts du transport long haul et le coût du transport non utilisé sur le tuyau collecteur. Les coûts de cet approvisionnement sont à la charge des clients au service de fourniture. Pour être clair, dans le cas d’économies, aucune répartition de celles-ci aux clients en achat direct.

Gaz Métro indique qu'elle doit maintenir une certaine quantité de transport long haul afin de conserver ses droits à certains services de TransCanada. L'ACIG voudrait préciser que tous les clients de Gaz Métro doivent assumer les coûts additionnels reliés à cette contrainte. Ces coûts devraient être identifiés et récupérés via une surcharge de transition. Espérons que cette surcharge pourra éventuellement être éliminée.

3. Référence : Pièce C-ACIG-0008, page 3.

Préambule :

« 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. »

Demandes :

- 3.1 Veuillez comparer le coût de transport FTLH Empress-GMi-EDA avec le coût de transport FTLH Empress-Dawn et FTSH-GMi—EDA selon la proposition de TCPL devant l'ONÉ pour 2012.
- 3.2 L'ACIG considère-t-elle que la prime éventuelle à payer (coût supplémentaire du transport FTLH Empress-Dawn/FTSH Dawn-GMi-EDA) est raisonnable compte tenu de la flexibilité et de la réduction de coûts potentielles apportées par le déplacement du point de livraison d'Empress à Dawn?

Réponses :

- 3.1 En juin 2012, TransCanada revisait à la baisse le flux de gaz prévu pour le Mainline durant la période 2012 à 2020. TransCanada a soumis de nouveaux tarifs pour 2013 mais non pour 2012.

Il y a un écart de 0,27\$/GJ entre le coût du transport FTLH Empress-GMI EDA et la somme du coût de transport FTLH Empress-Dawn et FTSH-GMi EDA selon la proposition de TCPL devant l'ONÉ pour 2013.
- 3.2 À la réponse 1.1 de la présente demande de renseignement sous la rubrique 'Mainline de TransCanada', l'ACIG indique qu'elle :

« ... en est venue à la conclusion que la présente proposition de restructuration de TransCanada ne produira pas des tarifs de transport compétitifs et de plus qu'elle met en péril la viabilité du Mainline. Selon l'ACIG, il faut donc plutôt réduire la base de tarification⁷ pour y refléter la sous-utilisation du réseau long haul et introduire des produits innovateurs. »

Et donc si l'ONÉ approuve la proposition de restructuration de TCPL et ignore les recommandations des intervenants (Scénario 1 de la preuve de l'ACIG), il est évident qu'un approvisionnement de l'ouest canadien ne sera pas en mesure de concurrencer le prix des autres sources d'approvisionnement à Dawn. Les clients en achat direct éviteront, dans la mesure du possible, de contracter un approvisionnement provenant de l'Ouest canadien transporté via le Mainline de TCPL.

⁷ La quote part des actionnaires de TransCanada serait de 50% et celle des partis intéressés 50%.

Selon ce scénario, deux des dix gazoducs desservant Dawn ne sont plus intéressants – TCPL Dawn et TCPL Parkway. De plus, deux des autres gazoducs sont liés aux retraits d’entreposage souterrain et représentent des quantités très importantes. Il resterait donc Vector et quelques petits gazoducs pour approvisionner la demande actuelle à Dawn. D’où les préoccupations de l’ACIG, telles qu’exprimées dans sa preuve.

Dawn TCPL et Dawn North Bay Junction deviendraient intéressants comme points d’approvisionnement seulement si les tarifs long haul du Mainline deviennent compétitifs et si TCPL introduit des produits innovateurs, situation qui est peu probable si l’ONÉ s’en tient à l’agenda de TCPL. C’est pourquoi l’ACIG est intervenue dans la cause de TCPL.

4. Référence : Pièce C-ACIG-0008, page 5.

Préambule :

« 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. »

Demande :

4.1 L’ACIG est-elle d’accord avec l’énoncé suivant: les clients en gaz de réseau devraient partager la même préoccupation car ils subiraient les contrecoups potentiels, de cette situation?

Réponse

4.1 Oui, absolument. Et donc, la nécessité de mieux comprendre la provenance actuelle des flux de gaz à Dawn, de s’assurer que les liens requis avec la production de Marcellus et de l’Utica se développent comme prévu et, de s’assurer que le Mainline de TCPL devienne compétitif.

5. Référence : Pièce C-ACIG-0008, page 6.

Préambule :

« 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. »

Demande :

5.1 Si Gaz Métro avait l’opportunité de contracter l’achat de gaz à partir de Niagara et le transport de ce gaz jusqu’à GMi-EDA, comment se comparerait, selon l’ACIG, cette solution à un approvisionnement à Dawn, notamment au cours de la période 2014-2019?

Réponse :

5.1 Il est important de répéter que l’ACIG est d’accord avec la stratégie de Gaz Métro de s’ancrer à Dawn.

La Régie, l’ACIG et les clients de Gaz Métro peuvent se rassurer que cette stratégie est profitable car elle est conforme à la stratégie adoptée par les distributeurs américains et leurs régies il y a plus de six ans déjà. Ces distributeurs pourraient délaissier Dawn dès 2016 si TCPL tarde à

améliorer son sort. Ils pourraient opter de s'ancrer au point approprié dans la région de la production de Marcellus sans délaissier leur capacité de transport sur Iroquois. Ils peuvent segmenter cette capacité d'Iroquois advenant que le gaz de Marcellus est injecté dans le gazoduc Iroquois près d'Albany, NY ou au Connecticut.

Selon les tarifs de transport, on pourrait s'attendre à ce que le prix à Niagara soit environ 0,06\$/GJ inférieur au prix à Dawn.

- Le tarif de TCPL Niagara- Kirkwall proposé pour 2013 est d'environ 0,13\$/GJ.
- Le tarif de Union Gas Dawn – Kirkwall est présentement 0,065\$/GJ

En fait, lorsque l'on regarde les courbes de prix régionaux fournies par Gaz Métro (Niagara) et la courbe de prix pour Dawn, on constate un écart d'environ 0,05\$/GJ en mai 2015 entre Dawn et Niagara, ce qui est relativement conforme au différentiel des tarifs de transport. Donc, une solution approvisionnement Dawn équivaut à un approvisionnement à Niagara

La courbe de prix pour Dawn présume sûrement que de nouvelles infrastructures de transport lieront la production de Marcellus/Utica et Dawn. Si ces infrastructures sont retardées et que TCPL tarde à introduire des tarifs long haul compétitifs et des produits innovateurs, le fournisseur à Niagara sera en mesure de commander une prime pour son service Niagara/GMI EDA.

On peut donc constater l'importance en termes de levier de s'ancrer à un point de transaction important tel que Dawn et de s'assurer d'une bonne concurrence entre transporteurs et également entre les différentes sources de production.

6. Référence : Pièce C-ACIG-0008, page 8.

Préambule :

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

Demande :

6.1 L'ACIG est-elle d'accord avec l'énoncé suivant : au cours de la décennie 2000, les approvisionnements FTLH à Empress excédaient de façon importante la demande d'été du distributeur et l'utilisation de l'entreposage était incontournable pour continuer à utiliser de façon optimale le transport FTLH l'été?

Réponse :

6.1 Oui.

Modifications tarifaires relatives aux interruptions

7. Références : (i) Pièce B-0022, GM-3, document 1, page 3;
(ii) Pièce C-OC-0010, pages 18 et 19.

Préambule :

(i) *« En effet, dans la mesure où, à la suite de la réception d'un avis d'interruption, des clients décidaient tout de même de continuer à consommer du gaz naturel, la capacité du réseau du Saguenay pourrait ne plus suffire à la demande des clients continus. Ceci aurait comme*

conséquence la perte du réseau d'une partie de cette région. »

(ii) « In addition to the penalty for gas overruns proposed by GM, OC suggests that a broader set of tools could contain the following provisions concerning ratemaking for gas overruns:

- 1. Failure to interrupt may result in forfeiting the right to be served under the Interruptible rate.*
- 2. Failure to interrupt may result in forfeiting rate reductions with respect to the winter season.*
- 3. Penalties should be particularly punitive and significant for second-time violators and include higher charges for the current contract term, as well as retroactive charges.*
- 4. Eligibility for the Interruptible Rate should stipulate that prospective customers be able to demonstrate the ability to curtail their consumption in the case of an interruption. »*

Demande :

7.1 Veuillez indiquer quelle est la position de l'ACIG relativement à la proposition d'Option Consommateurs (référence (ii)) concernant le raffermissement des pénalités applicables en cas de retraits interdits. Veuillez commenter les suggestions d'Option Consommateurs, notamment, quant aux risques de pertes de réseau décrit par Gaz Métro dans sa requête (référence (i)).

Réponse :

7.1 L'ACIG est d'accord avec le raffermissement des pénalités applicables en cas de retraits interdits.

L'ACIG appuie les suggestions d'Option Consommateurs en autant qu'elles sont conformes aux mesures existantes en Ontario et qu'elles n'excèdent pas ces mesures.