

RÉPONSE DE SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ MÉTRO  
À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS NO. 1 DE L'ASSOCIATION DES CONSOMMATEURS  
INDUSTRIELS DE GAZ (ACIG) À GAZ MÉTRO DANS LE CADRE DU DOSSIER SUR LA DEMANDE  
D'APPROBATION DU PLAN D'APPROVISIONNEMENT ET DE MODIFICATION DES CONDITIONS  
DE SERVICE ET TARIFS DE SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ MÉTRO À COMPTER DU 1<sup>ER</sup>  
OCTOBRE 2013

---

**Premier sujet:**

**Plan d'approvisionnement gazier - Horizon 2014 - 2016 - Le carrefour  
d'échange de Dawn et la capacité de transport disponible**

**1. Références:**

- (i) B-0016, Gaz Métro-2, Doc-1, page 20 de 103, lignes 19-21
- (ii) B-0016, Gaz Métro-2, Doc-1, page 30, lignes 3-6 et lignes 14-16

**Préambule:**

- (i) *«L'ampleur de la substitution du gaz de l'Ouest canadien par le gaz de Marcellus et éventuellement celui d'Utica sur le marché de l'est du Canada dépendra de la mise en place d'infrastructures pour y faire acheminer le gaz. »*
- (ii) Lignes 3-6 : *«En ce qui a trait aux risques reliés à la disponibilité du gaz à Dawn à la suite du déplacement du point d'approvisionnement, Gaz Métro n'en voit pas à moyen terme parce que les capacités de transport sur le réseau principal de TCPL et sur Great Lakes sont sous-utilisées notamment en raison de la baisse des exportations via Niagara et Iroquois.»*

Lignes 14-16 : *«Quant au contexte relié aux capacités de transport, Gaz Métro analysera toutes les avenues possibles, réglementaires et légales, pour assurer la sécurité d'approvisionnement de sa clientèle à long terme.»*

(nos soulignements)

**Questions:**

1.1. À la référence (i), veuillez élaborer sur les infrastructures requises à court et moyen termes qui permettront d'acheminer le gaz en provenance de Marcellus et éventuellement de l'Utica jusqu'au territoire de Gaz Métropolitain.

**Réponse :**

Pour répondre à cette question, Gaz Métro se réfère à la section 3 (pages 31 à 46) de l'étude d'ICF International présentée à la pièce B-0043, Gaz Métro-2, Document 1, annexe 13.

La conclusion de l'étude d'ICF est qu'il y aura assez de liquidité à Dawn pour fournir un approvisionnement fiable avec la construction des nouveaux pipelines. Depuis novembre 2012, il est possible d'importer physiquement du gaz de Marcellus en Ontario à partir de Niagara jusqu'à Kirkwall. Plusieurs autres projets ont déjà été annoncés et sont à divers stades de développement. Aux pages 44 et 45 du document, ICF présente son scénario quant aux projets qui devront être réalisés pour approvisionner l'est du Canada avec le gaz de Marcellus et de l'Utica.

À court terme, la problématique est principalement reliée à la capacité de transport jusqu'au territoire de Gaz Métro, notamment sur le tronçon Parkway/Maple du réseau de TCPL.

1.2. À la référence (ii), est-ce que Gaz Métro a identifié des risques que le gaz livré à Dawn ne puisse être acheminé jusqu'au point GMI-EDA au cours de la période couverte par son plan d'approvisionnement (2014-2016) ? Si oui, veuillez les décrire et commenter.

**Réponse :**

Veuillez vous référer à la réponse à la question 1 de la demande de renseignements n° 2 de la Régie (Gaz Métro-2, Document 7).

1.3. À la référence (iii), veuillez élaborer sur les procédures réglementaires et légales qui sont présentement entreprises ou envisagées par Gaz Métro ainsi que sur les délais et risques potentiels qui y sont associés.

**Réponse :**

Veuillez vous référer à la réponse à la question 1 de la demande de renseignements n° 2 de la Régie (Gaz Métro-2, Document 7).

## **2. Références**

- (i) B-0016, Gaz Métro-2, Doc-1, page 69, lignes 20-24 et Annexe 15
- (ii) B-0016, Gaz Métro-2, Doc-1, Annexe 3, page 1 de 3
- (iii) B-0016, Gaz Métro-2, Doc-1, Annexe 6, page 1 de 1

### **Préambule:**

- (i) Gaz Métro avait d'ailleurs signé des «Precedent agreements» avec TCPL et Union Gas en 2012. Le 29 avril 2013, TCPL signifiait à Gaz Métro que le projet «Eastern Mainline Expansion» pour 2015 n'était pas approuvé par le «Board of Directors» de TCPL à la lumière de la décision **RH-003-2011** de l'ONÉ et qu'à cet effet, elle suspendait le projet. Voir la lettre de TCPL du 29 avril 2013, GM-2 Doc 1, Annexe 15
- (ii) L'annexe 3, page 1 de 3 - Contrats d'approvisionnement existants - Transport ainsi que les notes qui s'y réfèrent.
- (iii) L'annexe 6 - Plan d'approvisionnement

### **Questions :**

2.1. Veuillez indiquer si les «Precedent agreements» avec TCPL et Union dont il est question aux notes A et B de la référence (ii) sont bien ceux dont il est question à la référence (i).

#### **Réponse :**

Gaz Métro le confirme.

2.2. Suite à la décision de TCPL décrite à la référence (i) et au préambule (i), veuillez préciser ce qu'il advient ou adviendra du «Precedent agreement» signé avec Union Gas auquel on réfère à la note C de la référence (ii).

#### **Réponse :**

Veuillez vous référer à la réponse à la question 10 de la demande de renseignements n° 2 de la Régie (Gaz Métro-2, Document 7).

2.3. Veuillez confirmer que le débit d'approvisionnement de  $8\,432\,10^3\text{m}^3/\text{j}$  indiqué à la ligne 39 de la référence (iii) pour l'année 2016 - FTSH (Parkway-EDA) correspond à la somme d'un contrat de  $1\,715\,10^3\text{m}^3/\text{j}$  (ligne 12 de la référence (ii)) et des quantités quotidiennes prévues en vertu des deux «Precedent agreements» avec TCPL mentionnés aux notes A et B de la référence (ii).

**Réponse :**

Gaz Métro confirme.

2.4. Veuillez confirmer que l'approvisionnement de  $3\,065\,10^6\text{m}^3$  pour l'année 2016, à la ligne 19 - Achats à Dawn (AD) de la référence (iii) correspond à la migration de Empress à Dawn pour les clients en achat direct.

**Réponse :**

Gaz Métro confirme.

2.5. En présumant de la confirmation par Gaz Métro des énoncés aux questions 2.3 et 2.4 ci-dessus, veuillez reproduire le tableau de l'annexe 6 pour l'année 2016 démontrant le transport sous contrat de FTSH (Parkway-EDA) ainsi que le traitement de la migration pour l'approvisionnement des clients en achat direct.

**Réponse :**

Gaz Métro ne voit pas le besoin de reprendre l'annexe 6.

Dans la section « Approvisionnement », lignes 10 à 24 du document en référence (iii), les capacités de transport entre Dawn et le territoire de Gaz Métro ne sont pas indiquées, l'information fournie pour ce tronçon est la fourniture, d'où la présentation des achats à Dawn pour les clients en gaz de réseau et en achat direct ainsi que le client-GNL.

Dans la section « Débit quotidien d'approvisionnement », lignes 10 à 24 du document en référence (iii), l'information présentée correspond aux capacités de transport détenues par Gaz Métro pour répondre aux besoins de l'ensemble de la clientèle. La notion de livraison de fourniture n'a pas lieu d'être présentée à ce niveau.

2.6. Veuillez décrire et quantifier quelles sont les options présentement envisagées ou à être envisagées par Gaz Métro afin d'assurer que les approvisionnements en achat direct livrés à Dawn ou à Empress à compter du 1er novembre 2015 (année 2016) seront ultimement livrés dans le territoire desservi par Gaz Métro.

**Réponse :**

Veuillez vous référer à la réponse à la question 1 de la demande de renseignements n° 2 de la Régie (Gaz Métro-2, Document 7).

**Deuxième sujet:**

**Options d'achats de gaz naturel en remplacement de la capacité d'entreposage non renouvelée au 1<sup>er</sup> avril 2013 (suivi de la décision D-2013-035)**

**3. Références**

- i) B-0024, Gaz Métro-2, Doc-5, page 6 de 8, lignes 18-22.
- ii) Étude d'ICF International, Pièce GM-2 Doc 1 (B-0016), Annexe 13, pages 4 à 6 et Exhibit 4

**Préambule:**

- (i) «...Les développements récents relatifs à la disponibilité des capacités de transport entre Dawn et son territoire amènent Gaz Métro à ne pas s'engager pour le moment dans des contrats pluriannuels. En effet, Gaz Métro doit conserver toute la latitude si les achats de fourniture du service du distributeur (gaz de réseau) devaient être effectués à d'autres points que Dawn.»
- (ii) Page 4 «... Going forward, imports of Marcellus gas from Niagara will be concentrated during the summer, while exports on Iroquois and PNGTS will become increasingly concentrated in the peak winter months.  
»

**Questions :**

3.1. Veuillez identifier les « *...autres points que Dawn* » auxquels il est fait mention à la référence (i) où Gaz Métro pourrait effectuer des achats de fourniture en gaz de réseau ainsi qu'expliquer comment ceux-ci seraient intégrés dans la stratégie globale d'approvisionnement du Distributeur.

**Réponse :**

Les autres points où Gaz Métro peut contracter des achats de gaz naturel sont Empress et dans son territoire. Selon le développement des marchés, de nouveaux points d'achats de gaz naturel, tels que Niagara ou Iroquois, pourraient éventuellement devenir des options à intégrer à la stratégie d'approvisionnement de Gaz Métro.

3.2. Comme semble le suggérer implicitement l'étude d'ICF International en référence (ii), notamment le schéma à l'Exhibit 4, serait-il possible de recevoir du gaz par Iroquois en provenance de Marcellus, via les réseaux américains? Dans l'affirmative, veuillez expliciter de quelle façon en faisant, au besoin, les distinctions qui s'imposent selon la période de l'année (hiver-été).

Translation for ICF International : Q3.2 As implicitly suggested in ICF International report (reference (ii)), namely in Exhibit 4, would it be possible to receive natural gas from Marcellus at Iroquois, via the American pipeline network? If so, please elaborate on how this would be possible, while indicating, as needed, seasonal particularities (winter-summer).

**Réponse :**

Exhibit 4 in the ICF International report (reference (ii)) should not be interpreted to imply that it is likely that natural gas from the Marcellus will be delivered via the American pipeline network to Iroquois. Exhibit 4 merely indicates that ICF is forecasting a decline in annual flows from Ontario into New York via Iroquois. ICF's forecast does not include any delivery of natural gas to Ontario via Iroquois.

It would be physically feasible to reverse the Iroquois line to deliver natural gas from the Marcellus into Ontario via Waddington. This would likely entail investment in new compression, compression station piping, and metering on both Iroquois and TransCanada, plus investment in new pipeline capacity to deliver Marcellus gas to the Iroquois pipeline. ICF has not conducted the analysis that would be needed to determine the costs and feasibility of these investments.

In addition, we view the New England market as currently having a deficiency of capacity to meet the simultaneous winter peak demand for residential, commercial, industrial and power generation gas consumers. As such, the cost of bidding successfully for supplies via that path would likely be much higher during the winter.

3.3. Dans la mesure où la réponse à la question 3.2 est affirmative, veuillez expliciter comment ce nouveau point de réception à Iroquois pourrait être intégré dans la stratégie globale d'approvisionnement de Gaz Métro.

**Réponse :**

L'intégration de ce point dans la stratégie d'approvisionnement de Gaz Métro dépendra notamment de la volonté de TCPL d'offrir un service de transport entre Waddington et GMIT EDA.

**Troisième Sujet: Déplacement vers Dawn (B-0022, Gaz Métro-2, Doc-4)**

**4. Référence**

B-0022, Gaz Métro-2, Doc-4, section 3.2, pages 21 et suivantes

**Préambule:**

Dans la mesure où la molécule de gaz demeure moins chère à Empress qu'à Dawn, la méthode de fonctionnalisation proposée pour les coûts de fourniture permettrait de réduire le tarif de transport : le différentiel de prix de la molécule entre Empress et Dawn, appliqué aux quantités achetées à Empress, entrerait dans le tarif de transport à titre de crédit.

**Questions :**

4.1. Notre compréhension est-elle exacte? Sinon, veuillez expliquer.

**Réponse :**

La compréhension de l'ACIG est exacte.

4.2. Est-il envisageable que le prix à Empress puisse dépasser celui à Dawn? Veuillez commenter.

**Réponse :**

Gaz Métro ne peut répondre à une telle question. Le marché gazier envisage le maintien d'un prix AECO inférieur au prix à Dawn (Réf : B-0016, Gaz Métro-2, Document 1, Graphique 7).

4.2.1. Dans un tel cas, devons-nous comprendre que, selon votre proposition, le différentiel Empress-Dawn appliqué aux quantités achetées à Empress entrerait dans le tarif de transport à titre de coût, c'est-à-dire que la fonctionnalisation aurait un impact à la hausse sur ce tarif? Veuillez commenter.

**Réponse :**

Afin de maintenir l'équité entre les catégories de clients, le différentiel Empress-Dawn appliqué aux quantités achetées à Empress entrerait dans le tarif de transport à titre de coût.

En contrepartie, dans une telle situation, les clients verront leur prix de fourniture diminuer.

4.2.2. Serait-il plus approprié de ne plus fonctionnaliser ces coûts d'approvisionnement dans la fonction transport lorsque le prix à Empress dépasse celui à Dawn? Veuillez commenter.

**Réponse :**

Pour des raisons d'équité, le principe de transfert de coûts devrait s'appliquer peu importe la relation de prix entre les deux points.

**5. Référence**

B-0022, Gaz Métro-2, Doc-4, page 27

**Préambule:**

Gaz Métro juge qu'il serait plus équitable de redresser les coûts de transport entre les services de transport et équilibrage en fonction de l'utilisation qui est faite des outils d'approvisionnement.

**Questions :**

5.1. En utilisant l'exemple du Tableau 2, veuillez démontrer de quelle façon les coûts seraient redressés.

**Réponse :**

À la cause tarifaire, les coûts projetés pour ces capacités de transport sont fonctionnalisés en fonction des ratios évalués. En fonction de l'exemple 2012, 100 % des coûts projetés de FTSH (Parkway/EDA) et 0,5 % des coûts projetés de STS ont été fonctionnalisés au service de transport.

Au rapport annuel, considérant les nouveaux ratios, les coûts réels de chaque capacités de transport seront refunctionalisés entre les services. En fonction de l'exemple 2012, 41 % des coûts réels de FTSH (Parkway/EDA) seraient fonctionnalisés au service de transport, le solde étant considéré dans les coûts d'équilibrage ainsi que la totalité des coûts réels de STS.

Pour un complément d'information, veuillez vous référer à la réponse à la question 5.2 de la demande de renseignements n° 1 de la FCEI (Gaz Métro-2, Document 9).

## **6. Référence**

B-0022, Gaz Métro-2, Doc-4, page 30, lignes 7 à 9

### **Préambule:**

« De façon générale, ces frais de livraison à Empress devraient correspondre à la valeur du transport entre Empress et Dawn, rendant ainsi indemnes les clients face à leur point d'achat de gaz naturel »

### **Questions :**

6.1. Pourquoi dites-vous que ces frais de livraison devraient correspondre à la valeur du transport? Veuillez expliquer dans quelles situations ça ne serait pas le cas.

### **Réponse :**

Étant donné que la méthode proposée a pour effet d'établir les frais de livraison en fonction de projections, le réel pourrait être différent, d'où l'utilisation du conditionnel.

6.2. Ces frais de livraison devraient-ils être soumis à une limite supérieure, à savoir le tarif FTLH de TCPL? Si non, veuillez justifier.

### **Réponse :**

Une telle limite peut s'avérer utile ou non selon la situation.

Par exemple, si la valeur du transport Empress – Dawn est supérieure au tarif de TCPL, mais Gaz Métro détient des capacités de transport FTLH, il serait effectivement plus logique de limiter les frais de livraison au tarif de TCPL.

D'autre part, si Gaz Métro ne détient pas cette capacité, et que ces choix sont : contractés auprès de TCPL pour une durée de 15 ans, à cause du besoin de construction, ou contractés sur le marché secondaire à prix supérieur pour un an.

Le choix de Gaz Métro serait probablement de contracter sur le marché secondaire. Dans un tel cas, il n'y aurait pas lieu de limiter les frais de livraison.

Considérant que les frais de livraison sont déterminés lors de la Cause tarifaire, ceux-ci pourraient être limités au tarif de TCPL selon le contexte.

Pour le moment, Gaz Métro ne voit pas le besoin de fixer une limite supérieure étant donné, entre autres, l'horizon de la période de migration (maximum cinq ans).

## **7. Références**

B-0022, Gaz Métro-2, Doc-4, section 5.3, page 34

### **Préambule:**

Gaz Métro propose d'appliquer les revenus obtenus par la facturation des « frais de livraison à Empress » en réduction des coûts du service de transport.

### **Questions :**

7.1. Entendez-vous appliquer les revenus prévus par la facturation des « frais de livraison à Empress » aux coûts du service de transport prévus lors du même dossier tarifaire?

#### **Réponse :**

Oui.

7.1.1. Si oui, veuillez expliquer ce qu'il adviendrait de tout écart prévisionnel au niveau de ces revenus.

#### **Réponse :**

Les écarts seraient captés dans les résultats et conséquemment dans l'évaluation du trop-perçu / manque à gagner lors du rapport annuel.

7.1.2. Sinon, veuillez expliquer à quel moment et de quelle manière Gaz Métro prévoit appliquer ces revenus aux coûts du service de transport (i.e. rapport annuel, etc.)

**Réponse :**

Non applicable.

**Quatrième Sujet: Investissement dans l'usine LSR (B-0041, Gaz Métro-2, Doc-6)**

8. Référence : B-0041, Gaz Métro-2, Doc-6, pages 7, 8 et 12

**Préambule:**

« L'investissement permettant d'augmenter la capacité de liquéfaction de 6 Bcf annuellement comporte principalement l'ajout d'un système de purification et de déshydratation, d'un système de refroidissement, d'un système de liquéfaction, des interconnexions entre ces systèmes et les différentes installations actuelles de l'usine, ainsi qu'une nouvelle entrée électrique principale. » (page 7)

« Le projet consiste à augmenter la capacité de liquéfaction de l'usine LSR en ajoutant une unité de liquéfaction pouvant liquéfier l'équivalent de 6 Bcf (environ  $170 \cdot 10^6 \text{m}^3$ ) de gaz naturel. Cette nouvelle unité pourra être en production environ 95% du temps, le reste devant être utilisé pour l'entretien des équipements. D'ailleurs, ces équipements de liquéfaction seront complémentaires de la capacité de liquéfaction actuelle, c'est-à-dire qu'ils pourront fonctionner sans que les équipements actuels n'aient à fonctionner. » (page 8)

« [À] l'heure actuelle, aucune modification n'est demandée quant à la capacité maximale d'entreposage de  $10 \cdot 10^6 \text{m}^3$  disponible pour l'activité non réglementée puisque Gaz Métro anticipe que la production et la vente de GNL seront relativement en continu, ce qui ne devrait pas nécessiter davantage de capacité d'entreposage. » (page 12)

[Nous soulignons]

**Questions :**

8.1. Prévoyez-vous que des volumes additionnels de GNL rendus possibles par cet investissement et destinés au client-GNL transiteront par les équipements d'entreposage de l'usine LSR?

**Réponse :**

L'ensemble des volumes destinés au client-GNL transite momentanément, mais obligatoirement par les équipements d'entreposage de l'usine LSR.

8.1.1. Si oui, à combien estimez-vous les volumes de GNL destinés au client-GNL qui transiteront par les équipements d'entreposage de l'usine LSR, sur une base annuelle?

**Réponse :**

Voir la réponse à la question 8.1.

**9. Références**

B-0041, Gaz Métro-2, Doc-6, Section 5.1, page 9 et Section 9, page 14

**Préambule:**

« Le lot #2 comprend la conception, l'ingénierie, les équipements, les matériaux, la main d'œuvre, les outils ainsi que la gestion de l'ingénierie, de l'approvisionnement, de la construction, des tests de mise en service et de la mise en service finale de la nouvelle entrée électrique ainsi que les modifications aux installations électriques existantes ce qui représentera un gain pour les clients existants. » (page 9)

« De plus, les modifications aux installations électriques existantes permettront à l'activité réglementée de bénéficier de redondance en cas de problèmes techniques, par rapport à la situation actuelle. » (page 14)

[Nous soulignons]

**Questions :**

9.1. Veuillez confirmer que les gains ne se limitent pas au bénéfice de la redondance en cas de problèmes techniques.

**Réponse :**

Outre la redondance, l'option d'utilisation de capacité de liquéfaction additionnelle, si requise et disponible, que ce soit pour des besoins additionnels d'entreposage sur place ou en d'autres lieux ou pour répondre à la demande de futurs réseaux non reliés, représente également un avantage.

Enfin, les clients de la daQ bénéficieront de gains au point de vue économique, tant sur le partage des coûts de l'usine que sur le partage des coûts de distribution et sur la possibilité de mieux développer le marché du gaz naturel au Québec. Voir en complément la réponse à la question 1.2 de la demande de renseignements n° 5 de la Régie, sous la cote Gaz Métro-2, Document 19.

9.2. Veuillez décrire comment les modifications aux installations existantes représenteront un gain pour les clients existants.

**Réponse :**

Tel que mentionné précédemment, l'ensemble des gains est tant économique (partage de coûts et accès à de la capacité de liquéfaction additionnelle) que sécuritaire, soit la redondance des équipements. Voir également la réponse à la question 1.2 de la demande de renseignements n° 5 de la Régie, sous la cote Gaz Métro-2, Document 19.

9.3. Veuillez quantifier ce gain.

**Réponse :**

Voir les réponses à la question 1 de la demande de renseignements n° 5 de la Régie, sous la cote Gaz Métro-2, Document 19.

## **10. Références**

B-0041, Gaz Métro-2, Doc-6, pages 17 et suivantes et annexe 1 (page 25)

### **Préambule:**

Gaz Métro explique qu'elle continuera à allouer les coûts de l'usine LSR entre les différentes fonctions, en créant par ailleurs une nouvelle fonction (liquéfaction #2). Les coûts directement attribuables à une fonction seront alloués à cette fonction. Gaz Métro estime qu'elle pourra être plus précise dans ce premier exercice que par le passé (page 20) en allouant davantage de coûts directement aux fonctions appropriées. Quant aux autres coûts (non directement attribuables), ceux-ci seront alloués aux différentes fonctions au prorata de la quote-part d'utilisation calculée à l'annexe 1, laquelle dépend des effectifs requis pour chaque fonction et de la durée d'utilisation sur une année.

### **Questions :**

10.1. Notre compréhension est-elle correcte? Sinon, veuillez expliquer.

**Réponse :**

Comme demandé par la Régie et jugeant prématuré de traiter de la question de la répartition des coûts de ces actifs lors de l'audience de novembre 2013, Gaz Métro répondra à cette question lorsque la Régie le jugera opportun.

- 10.2. Est-il possible que l'investissement proposé et cette façon de procéder entraînent une hausse (en \$) des coûts attribués à la fonction entreposage? Veuillez commenter.

**Réponse :**

Comme demandé par la Régie et jugeant prématuré de traiter de la question de la répartition des coûts de ces actifs lors de l'audience de novembre 2013, Gaz Métro répondra à cette question lorsque la Régie le jugera opportun.

- 10.3. À l'inverse, prévoyez-vous que l'investissement proposé et cette façon de procéder entraînent une baisse (en \$) des coûts attribués à la fonction entreposage, par exemple, à travers une meilleure utilisation des ressources de l'usine LSR qu'actuellement? Veuillez commenter.

**Réponse :**

Comme demandé par la Régie et jugeant prématuré de traiter de la question de la répartition des coûts de ces actifs lors de l'audience de novembre 2013, Gaz Métro répondra à cette question lorsque la Régie le jugera opportun.