

**Réponse de Société en commandite Gaz Métro**  
**à la demande de renseignements No 1**  
**de l'Union des consommateurs (UC)**

**PRÉVISIONS DES VENTES DE GNL**

**Référence(s)**

B-0018, GM-2 doc 2, p. 3, Tableau 1

**Préambule(s)**

À la dernière ligne de la première colonne du tableau 1, il est indiqué : 2011-2016

**Question(s)**

1 Veuillez confirmer qu'il s'agit plutôt de l'année financière 2015-2016.

**Réponse :**

Gaz Métro confirme. Une révision du tableau 1 de la pièce B-0018, Gaz Métro-2, Document 2 est déposée.

**Référence(s)**

B-0018, GM-2 doc 2, p.3, Tableau 1

**Préambule(s)**

Le tableau 1 présente les ventes de GNL prévues pour les années financières 2013-2014 à 2015-2016.

**Question(s)**

2.1 Veuillez présenter la répartition des ventes prévues entre les différentes occasions d'affaires évoquées par Gaz Métro à la page 6 de la pièce B-0041, GM-2 doc 6.

**Réponse :**

Gaz Métro n'a pas cette information. L'activité non réglementée de GNL fournit ses prévisions à Gaz Métro sous forme volumétrique avec la répartition mensuelle. Ce sont ces prévisions qui sont présentées au tableau 1 de la pièce B-0018, Gaz Métro-2 Document 2, p. 3.

**2.2** Veuillez expliquer la répartition saisonnière des ventes de GNL prévues au Tableau 1.

**Réponse :**

Voir la réponse à la question 2.1.

**2.3** Veuillez également expliquer la différence entre les rythmes d'augmentation des ventes de GNL prévues, différents selon qu'il s'agit de ventes d'été ou d'hiver.

**Réponse :**

Voir la réponse à la question 2.1.

**Référence(s)**

B-0018, GM-2 doc 2, p.4, lignes 7 à 9.

**Préambule(s)**

*« Afin de maintenir la sécurité d'approvisionnement de la clientèle, des capacités additionnelles de transport pourraient être requises, en fonction du niveau d'entreposage réservé par le client-GNL, ce qui est défini comme l'outil de maintien de la fiabilité. »*

**Question(s)**

**3.1** Veuillez confirmer clarifier que cette phrase réfère au maintien de la sécurité d'approvisionnement de la clientèle de l'activité réglementée.

**Réponse :**

Gaz Métro confirme.

**3.2** Veuillez confirmer que c'est l'acquisition éventuelle de capacités de transport additionnelles qui « est défini comme l'outil de maintien de la fiabilité ».

Dans la négative, veuillez dissiper toute ambiguïté.

**Réponse :**

Gaz Métro confirme.

**Référence(s)**

B-0018, GM-2 doc 2, p.4, lignes 29 à 31.

**Préambule(s)**

*« Cette approche est en conformité avec la décision D-2011-030 (p.12, par. 42), où la Régie demandait à Gaz Métro d'opérer l'usine LSR de façon à minimiser le coût global. »*

**Question(s)**

**4.1** Veuillez confirmer la compréhension de UC à l'effet que l'expression « coût global » doit être interprétée au sens du coût unitaire moyen encouru sur une période d'un an pour l'ensemble des opérations de liquéfaction et d'entreposage.

Dans la négative, veuillez préciser.

**Réponse :**

À volume égal, le fait de minimiser le coût global d'utilisation de l'usine LSR signifie nécessairement une baisse du coût unitaire moyen.

**Référence(s)**

B-0018, GM-2 doc 2, p.6, lignes 1 à 4.

**Préambule(s)**

*« Étant donné que les besoins d'approvisionnement de la clientèle réglementée sont définis par le niveau de la demande continue en journée de pointe, la variation des besoins de l'hiver*

*extrême qui résulte de la réservation d'une capacité de l'usine LSR au client-GNL ne requiert pas d'ajout de capacité de transport. »*

**Question(s)**

**5.1** Veuillez expliquer davantage l'affirmation à l'effet que « les besoins de la clientèle réglementée sont définis par le niveau de la demande continue en journée de pointe » et la concilier, notamment, avec les affirmations de la page 4, lignes 7 (concernant les outils de transport requis) ainsi que celles de la page 4, aux lignes 18 et suivantes ainsi que 24 et suivantes (concernant la gestion opérationnelle de l'usine LSR en situation d'injection hivernale)

**Réponse :**

La section 9.1.6 de la pièce B-0043, Gaz Métro-2, Document 1 décrit la méthode d'établissement des outils du plan d'approvisionnement pour l'année 2014. Pour cette année, les outils requis correspondent à la demande continue en journée de pointe alors que dans la Cause tarifaire 2013, les outils requis correspondaient aux besoins de l'hiver extrême.

L'information fournie à la ligne 7 de la page 4 précise que des capacités additionnelles de transport pourraient être requises. Il s'agit ici du principe général. La détermination des capacités effectivement requises et la conclusion qu'aucun outil de maintien de fiabilité n'est requis pour l'année 2014 sont traitées aux pages 5 et 6 de la pièce en référence.

**Référence(s)**

B-0018, GM-2 doc 2, Annexe 1

**Préambule(s)**

Au tableau présenté à l'annexe 1, on observe des variations entre les scénarios avec ou sans utilisation de l'usine LSR. Ces variations concernent :

- la demande : interruptible (ligne 2) et ventes GNL (ligne 7);
- les inventaires injections : Union Gas (ligne 9) et LSR (ligne 10);
- les approvisionnements : achats à Dawn (GR) (ligne 25);
- les inventaires retraits : Union Gas (ligne 30) et LSR (ligne 31).

**Question(s)**

**6.1** Veuillez expliquer, pour chacune de ces rubriques (lignes mentionnées), les causes de ces variations.

**Réponse :**

Tel que mentionné aux lignes 12 à 18 de la pièce en référence, le scénario comparatif (Demande sans utilisation LSR) consiste à considérer une demande gazeuse du client-GNL desservie comme tout autre client régulier en service interruptible. Il y a donc un déplacement des volumes entre les lignes 2 (interruptible) et 7 (Ventes GNL).

La variation indiquée à l'usine LSR (lignes 11 et 31) découle de l'utilisation ou non de l'usine LSR pour chacun des scénarios. Sous le scénario « sans utilisation LSR », les retraits et injections reflètent l'apport de l'outil au besoin de la clientèle régulière alors que sous le scénario « avec utilisation LSR », les retraits et injections reflètent le fait que le client-GNL est desservi en GNL par l'usine LSR.

Étant donné que la demande totale est la même, cette variation d'utilisation de l'usine LSR est principalement compensée par la variation des achats à Dawn avec un impact moindre sur le site d'entreposage d'Union Gas.

- 6.2** Veuillez mettre en lien les variations indiquées pour chacune de ces rubriques et distinguer, le cas échéant, celles de ces variations qui ont un lien de causalité entre elles et celles qui n'en n'ont pas.

**Réponse :**

Toutes les variations indiquées au plan ont un lien entre elles. Ces variations résultent des impacts sur les différents outils d'approvisionnement de desservir le volume de ventes du client-GNL en demande gazeuse comparativement à le desservir en GNL par l'utilisation de l'usine LSR.

## **DEMANDE D'INVESTISSEMENT À L'USINE LSR**

### **Référence(s)**

B-0041, GM-2 doc 6, page 5, dernier paragraphe.

### **Préambule(s)**

*« Or, au cours des derniers mois, la demande additionnelle du marché GNL a continué de se préciser et, selon les hypothèses retenues, surpasserait la capacité de liquéfaction accessible pour les clients GNL en 2016 et peut-être même avant cette date. »*

### **Question(s)**

- 7.1 Veuillez identifier et hiérarchiser les facteurs qui contribuent à la croissance de la demande pour le GNL.

#### **Réponse :**

Gaz Métro ne possède pas cette information. En complément d'information, voir la réponse 1.2 de la demande de renseignements n° 5 de la Régie, sous la cote Gaz Métro-2, Document 19.

- 7.2 Veuillez expliquer pourquoi Gaz Métro n'a pris connaissance de cette éventuelle croissance de la demande que dans les derniers mois plus particulièrement.

#### **Réponse :**

Puisque ce n'est que récemment que l'engouement pour le GNL a pris son envol.

- 7.3 Veuillez identifier les nouvelles occasions d'affaires prévues par Gaz Métro et fournir un aperçu de leur importance respective en termes de volumes de ventes de GNL.

#### **Réponse :**

Le volume de vente prévu pour le moment est de 6 Bcf tel que la demande du client GNL le représente (en plus du 45 Mm<sup>3</sup> actuellement disponible à l'usine actuellement). Pour davantage d'information, veuillez-vous référer à la réponse 1.2 de la demande de renseignements n° 5 de la Régie, sous la cote Gaz Métro-2, Document 19.

**Référence(s)**

B-0041, GM-2 doc 6, page 6, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> paragraphes.

**Préambule(s)**

Gaz Métro identifie des occasions de développement et de diversification de ses activités commerciales associées à la croissance éventuelle de ses ventes de GNL :

- le transport lourd
- les clients industriels trop éloignés de services de distribution de GN par canalisation
- la mise en place de réseaux autonomes de distribution alimentés au GNL
- la desserte en GNL transporté par fardier de certains clients éloignés du réseau de distribution

**Question(s)**

**8.1** Veuillez confirmer que les réseaux autonomes de distribution alimentés au GNL qui pourraient être mis en place sont nécessairement situés à l'intérieur des limites territoriales actuelles de la franchise de Gaz Métro.

Dans la négative, veuillez préciser.

**Réponse :**

Aucune option de vente n'est exclue.

**8.2** Veuillez indiquer si, parmi les éventuels réseaux autonomes de distribution que Gaz Métro serait intéressée à alimenter au GNL, certains de ces réseaux autonomes comporteraient une diversité de clients, grands, petits et moyens débits, en services continu tout autant qu'interruptible.

Dans la négative, veuillez indiquer si Gaz Métro n'envisage à ce titre que l'alimentation de clients grands débits et, le cas échéant, expliquer pourquoi.

**Réponse :**

Aucun type de client n'est exclu à ce stade d'évaluation pour la desserte de la clientèle en réseau alimenté en GNL.

**8.3** Dans le secteur du transport lourd, veuillez indiquer si Gaz Métro a effectué une évaluation du potentiel de chacun des types de transport mentionnés (routier, ferroviaire, maritime).

Dans l'affirmative, veuillez fournir une estimation des volumes de ventes potentiels de GNL que Gaz Métro attribue à chacun de ces types de transport.

Dans la négative, veuillez expliquer pourquoi une telle évaluation préliminaire n'aurait pas été effectuée.

**Réponse :**

Gaz Métro n'a pas fait d'évaluation par marché. GM GNL a cependant fait ses évaluations et, pour répondre à l'ensemble des marchés, il considère avoir besoin de 6 Bcf additionnels au 45 Mm<sup>3</sup> actuellement disponibles à l'usine LSR. Pour plus d'information, voir la réponse 1.2 de la demande de renseignements n° 5 de la Régie, sous la cote Gaz Métro-2, Document 19.

- 8.4.1** Outre le transport de GNL par fardier pour alimenter des clients éloignés du réseau de distribution, veuillez indiquer les autres modes de transport que Gaz Métro est susceptible de considérer.

**Réponse :**

Trois modes de transport sont potentiellement possibles pour desservir des réseaux de gaz naturel alimenté au GNL, soit le transport par camion, par train ou par bateau.

- 8.4.2** Veuillez notamment indiquer, pour chacun de ces autres types de transport, le cas échéant, quelles sont les critères (distance, géographie, coûts) sur la base desquels Gaz Métro sélectionnerait le type de transport optimal. Veuillez notamment indiquer s'il est possible, voire probable, que le type de transport retenu relève du choix et de la discrétion du client (l'utilisateur, et non pas le *Client GNL*).

**Réponse :**

Pour le moment, seul le transport par fardier est prévu par GM GNL.

- 8.4.3** Veuillez identifier les avantages et les inconvénients de chacun des types de transport qui pourrait être envisagé pour alimenter en GNL des clients éloignés.

Si une telle évaluation n'a pas été effectuée, veuillez expliquer pourquoi.

**Réponse :**

Pour le moment, seul le transport par fardier est prévu par GM GNL.

**Référence(s)**

B-0041, GM-2 doc 6, page 7, premier paragraphe.

**Préambule(s)**

« *Gaz Métro a retenu le scénario où elle procéderait à l'investissement immédiatement tout en assumant le risque contractuel relié à cet ajout de capacité afin de tenir indemnes les clients de Gaz Métro.* »

**Question(s)**

- 9.1** Veuillez indiquer la nature des engagements que GM est prête à formaliser pour garantir qu'elle assumera, le cas échéant, le risque relié à cet ajout de capacité et tenir indemnes les clients de son activité réglementée.

**Réponse :**

Tel que soumis dans la Gaz Métro-2, Document 6, page 23, l'actionnaire de Gaz Métro supportera l'ensemble du risque associé à cet investissement.

- 9.2** Veuillez notamment indiquer comment, selon Gaz Métro, ces engagements se traduiraient en termes de principes et d'obligations réglementaires.

**Réponse :**

La décision de la Régie qui entérinera cette demande fera en sorte que la totalité du risque serait supportée par l'actionnaire de Gaz Métro.

**Référence(s)**

B-0041, GM-2 doc 6, page 7, 2<sup>e</sup> paragraphe.

**Préambule(s)**

« *Le projet proposé est l'ajout d'une capacité de liquéfaction de 6 Bcf annuellement (...)* »

**Question(s)**

- 10.1** Veuillez confirmer que le projet consiste à augmenter la capacité de l'usine LSR dans une proportion de 475 %, la faisant passer de 1,6 à 7,6 Bcf / an, soit de 45 à 214 Mm<sup>3</sup> / an.

**Réponse :**

La capacité actuelle de l'usine LSR est plus grande que 1,6 Bcf. Tel que mentionné dans la preuve à la section 8.1, c'est plutôt la capacité de vente de GNL qui sera augmentée de 6 Bcf pour atteindre 7,6 Bcf annuellement.

- 10.2** Veuillez indiquer la proportion des ventes totales de GM prévues dans son Plan d'approvisionnement 2014-2016 qui seraient alors couvertes par l'usine LSR après cette augmentation de sa capacité; fournir cette proportion pour chacune des 5 prochaines années selon les prévisions de ventes à moyen terme de GM.

**Réponse :**

Pour le période 2014-2016, le liquéfacteur additionnel ne sera en activité qu'à partir du printemps 2016 et n'aura donc pas d'effet sur les proportions recherchées. Le plan d'approvisionnement couvre une période de trois ans et non de cinq ans.

- 10.3** Veuillez confirmer la compréhension de UC à l'effet que la pleine utilisation éventuelle de la nouvelle capacité de liquéfaction de l'usine LSR, soit 214 Mm<sup>3</sup> / an, correspondrait à environ 3,8 % de l'ensemble des ventes de distribution prévues par Gaz Métro pour l'année financière 2015-2016 (5 700 Mm<sup>3</sup>).

Dans la négative, veuillez préciser.

**Réponse :**

Pour l'année financière 2015-2016, le liquéfacteur ne pourra être en activité sur l'ensemble de la période. De plus, rien n'est actuellement garanti à l'effet que le liquéfacteur additionnel fonctionne à pleine capacité dès le début de sa mise en production. La proportion effectuée par l'intervenant est largement surestimée pour l'année 2015-2016.

**Référence(s)**

B-0041, GM-2 doc 6, page 12.

**Préambule(s)**

Gaz Métro précise les différents catégories de travaux, les étapes et les échéances prévus pour son projet d'investissement dans l'usine LSR.

**Question(s)**

**11,1** Veuillez préciser, pour chacune des autorisations requises par le projet, si les demandes d'autorisations ont déjà été déposées, à quelle date, et indiquer quel est le délai de traitement pour l'obtention des autorisations requises.

**Réponse :**

- Ville de Montréal et arrondissement de Rivière-des-Prairies :
  - La demande d'autorisation a été déposée le 7 octobre et le délai de traitement est de quatre à six semaines, et
  - La demande de permis de construction sera déposée par l'entrepreneur lorsque le contrat sera octroyé; et
- MDDEFP :
  - La demande d'autorisation en vertu de l'article 22 sera déposée une fois la réception de l'autorisation de la Ville de Montréal qui est un prérequis. Le délai de traitement sera d'au plus de 75 jours, et
  - La demande d'autorisation en vertu de l'article 48 sera déposée durant l'ingénierie détaillée et donc après l'octroi du contrat.

**11.2** À défaut que le dépôt (d'une partie) des demandes d'autorisations ait été effectué ou en absence de connaissance (d'une partie) des délais requis pour obtenir l'ensemble des autorisations requises par le projet, veuillez indiquer :

**11.2.1** Pourquoi ces dépôts n'ont pu être effectués et quand Gaz métro prévoit les effectuer.

**Réponse :**

Voir la réponse à la question 11.1.

**11.2.2** Quand Gaz Métro prévoit-elle être en mesure de connaître l'ensemble des délais nécessaires pour l'obtention des autorisations requises.

**Réponse :**

Voir la réponse à la question 11.1.

**Référence(s)**

B-0041, GM-2 doc 6, page 12, avant-dernier paragraphe.

**Préambule(s)**

*« (...) à l'heure actuelle, aucune modification n'est demandée quant à la capacité maximale d'entreposage de 10 106m<sup>3</sup> 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. »*

**Question(s)**

**12.1** En absence de capacité d'entreposage additionnelle, veuillez indiquer comment GM pourra-t-elle envisager d'alimenter en GNL d'éventuels "réseaux de distribution autonomes" dont la demande ne sera pas nécessairement en continu.

**Réponse :**

Gaz Métro évaluera les différentes options qui seront possibles advenant qu'un tel scénario se produise. La demande de GNL pourrait comporter une multitude de clients avec des profils de consommations différents et devraient, dans un tel scénario, comporter des sites d'entreposage associés aux réseaux de distribution autonomes.

**Référence(s)**

B-0041, GM-2 doc 6, page 14, réponse à la question 10.

**Préambule(s)**

*« La clientèle de la distribution au Québec (daQ) pourra profiter d'une réduction du coût de service de distribution provenant d'un volume additionnel pouvant atteindre 169 901 080 m<sup>3</sup>/an transitant sur son réseau grâce à l'ajout de la capacité de liquéfaction de 6 Bcf annuellement. Cela représente environ 2,7 M\$ de coûts, estimé à 1,616 cents/m<sup>3</sup> en se basant sur le profil de l'usine LSR et sur la dernière allocation des coûts disponible (allocation du coût de service*

2012-2013 qui sera déposée dans la phase 4 de la Cause tarifaire 2014), qui seront déduits du coût de service de distribution chaque année au bénéfice de la clientèle actuelle de la daQ. »

**Question(s)**

- 13.1** Veuillez confirmer que le volume additionnel ainsi que la réduction des coûts totaux et unitaires mentionnés représentent une estimation des bénéfices maximums dont pourrait bénéficier annuellement la clientèle de distribution (daQ) lorsque l'usine LSR sera utilisée à pleine capacité.

**Réponse :**

Le montant de 2,7 M\$ estimé dans le préambule se réfère à la capacité additionnelle de liquéfaction de LSR. Cela exclut les coûts associés à l'utilisation de la capacité actuelle.

- 13.2** Veuillez indiquer, selon un scénario réaliste, dans quels délai GM prévoit que l'utilisation de l'usine LSR atteindra sa pleine capacité de 7,6 Bcf / an.

**Réponse :**

Gaz Métro n'est pas en mesure de donner une telle réponse pour le moment.

- 13.3** Dans l'intervalle, soit pour chacune des années comprises entre la mise en service de la nouvelle usine LSR et l'atteinte de son utilisation à pleine capacité, veuillez indiquer quels sont, le cas échéant, les coûts additionnels auxquels la daQ pourrait être appelée à contribuer, leur valeur estimée et la valeur réelle des réductions du coût de service prévue selon le scénario envisagé par GM

**Réponse :**

La daQ ne se verra attribuer aucun coût associé au liquéfacteur additionnel, à moins qu'elle en utilise une portion. Quant à la capacité qui sera réellement utilisée par GM GNL à compter de 2016, Gaz Métro ne peut se prononcer précisément à ce moment-ci.