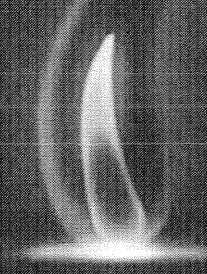


Entente – Réseau principal de TCPL
TransCanada et Distributeurs de l'Est
(Union, Enbridge et Gaz Métro)



Le 7 novembre 2013



Table des matières

Quelques précisions sur l'entente finale signée

Scénarios envisagés de croissance des tarifs de TCPL,
comparativement aux tarifs résultants de l'entente

Évaluation des économies reliées au transfert des
approvisionnements à Dawn

Démonstration additionnelle que le maintien d'un montant
minimum d'approvisionnement à Empress du 1^{er} novembre
2016 au 31 décembre 2020 pour les trois distributeurs de l'Est
était un compromis acceptable et nécessaire pour les
consommateurs de Gaz Métro

Conclusion

Régie de l'énergie
DOSSIER: R-3837- 2013 PHASE 2
DÉPOSÉE EN AUDIENCE
Date: 7 NOV. 2013
Pièces n°: B-0254

2



Quelques précisions sur l'entente finale signée

- Capacités minimales de LH que doivent conserver les trois distributeurs (85 000 Gj/j pour Union et Gaz Métro et 265 000Gj/j pour Endridge);
- Les volumes produits à Ste-Sophie, qui constituent environ 0,5% de la consommation des clients du Québec, ne seront pas exclus du calcul du 5% maximum de consommation locale permise;
- Contribution de TCPL au niveau du rendement : 11,5% à un taux effectif moyen jusqu'à la fin de 2020 de 9,1%;

3



Quelques précisions sur l'entente finale signée (suite)

- TCPL ne pourra bénéficier d'un retard dans la construction des différents projets permettant à ses clients de transférer leurs approvisionnements à Dawn pour bonifier son rendement;
- Vote prévu sur l'entente le 27 novembre prochain pour dépôt d'une application avant le 31 décembre à l'ONE;

4



Scénarios envisagés de croissance des tarifs de TCPL

- Sans l'entente signée en date du 31 octobre dernier, nul ne sait combien de temps aurait pu durer le «bras de fer» avec TCPL et à quel point les clients actuels et futurs au Québec et en Ontario auraient souffert;
- Une certitude cependant, le transfert des approvisionnements à Dawn aurait été retardé de quelques années et les clients du Québec n'auraient pu bénéficier des économies actuellement envisageables en vertu de l'entente, sans compter que les nouveaux clients n'auraient fort certainement pas pu accéder à des capacités de transport additionnelles à des prix raisonnables;

5



Scénarios envisagés de croissance des tarifs de TCPL (suite)

➤ Premier scénario sans l'entente

Au terme d'une multitude de débats légaux et réglementaires (*réf : poursuite de 4,5 B\$ envers Enbridge*), les distributeurs de l'Est transfèrent leurs approvisionnements à Dawn et ont droit aux mêmes tarifs que les autres clients de TCPL :

- ✓ TCPL générerait entre 500 et 600 M\$ de pertes annuelles (sur un coût de service global de 1,6 B\$) qui selon toute probabilité auraient généré des hausses de tous les tarifs en moyenne de 45 à 60%;
- ✓ GM devrait encourir des frais supplémentaires importants additionnels afin de couvrir le coûts de ses nouvelles infrastructures;

Conclusion : nous jugeons ce scénario comme ayant été très peu probable.

6



Scénarios envisagés de croissance des tarifs de TCPL (suite)

➤ Deuxième scénario sans l'entente

Gaz Métro décide de conserver ses capacités de transport en LH et informe la Régie de son incapacité à déplacer ses approvisionnements.

D'autres joueurs bien plus importants que GM auraient poursuivi leurs démarches. Ceux-ci bénéficient d'une plus grande facilité à contourner le système de TCPL à des prix plus abordables et y seraient possiblement arrivés tôt ou tard.

Dans tous les cas de figure, TCPL aurait à un moment donné eu à augmenter ses tarifs de façon substantielle et GM aurait non seulement eu à supporter des tarifs de plus en plus élevés, mais serait demeurer captive des approvisionnements à Empress. *(Les manques à gagner sur le réseau de TCPL auraient pu atteindre, sans l'effet relié à GM, 370M\$ à 470M\$ et générer des hausses de tous les tarifs de TCPL de l'ordre de 30 à 42%).*

Conclusion : Nous croyons qu'il était important que le marché de l'Est bouge de façon coordonnée afin de partager de façon équitable les bénéfices et les coûts et ainsi rassurer le marché.



7

Scénarios envisagés de croissance des tarifs de TCPL (suite)

➤ Troisième scénario sans l'entente

Au terme d'une multitude de débats légaux et réglementaires, les distributeurs de l'Est transfèrent leurs approvisionnements à Dawn et l'ONE exige que les utilisateurs du segment du Triangle de l'Est (EOT) assument 100% des coûts reliés à ce segment avant que ne soit répartie la surcharge résiduelle à l'ensemble des clients :

- ✓ TCPL générerait toujours entre 500 et 600 M\$ de pertes annuelles (sur un coût de service global de 1,6 B\$), dont environ 180 M \$ seraient premièrement attribués aux utilisateurs du EOT, avant que la surcharge résiduelle ne soit répartie à l'ensemble des clients par la suite;
- ✓ Tarifs résultants courte distance EOT : Hausse totale de (1,35 x 1,25 à 1,36) = 69% à 84%;

Conclusion : Nous croyons qu'il est important de poursuivre le déplacement à Dawn, mais que nous devons trouver une façon d'atténuer l'impact tarifaire.



8

Scénarios envisagés de croissance des tarifs de TCPL (suite)

➤ Quatrième scénario / Entente signée le 31 octobre

Tel que prévu, les distributeurs de l'Est dont Gaz Métro pourront transférer leurs approvisionnements à Dawn (environ 90% pour GM) progressivement jusqu'en 2016 et générer des économies pour leur clientèle :

- ✓ Les distributeurs de l'Est vont assumer, dans une première étape, les coûts du EOT qui est pleinement utilisé;
- ✓ Ils vont également assumer une plus grande partie de la surcharge jusqu'à la fin de 2020, mais ne seront plus tenus de contribuer à la récupération des coûts des autres segments par la suite;
- ✓ TCPL accepte de contribuer à la baisse des coûts globaux (rendement de 11,5% à 9,1%) et d'amortir la surcharge à être supportée par les clients du EOT sur 16 ans afin d'amortir le choc tarifaire et permettre le transfert des approvisionnements à Dawn.



9

Scénarios envisagés de croissance des tarifs de TCPL (suite)

➤ Quatrième scénario / Entente signée le 31 octobre (suite)

Les hausses annoncées et résultantes:

- ✓ 55% (+35% ajust. coût de service + 20% surcharge) de prime pour les tarifs courte distance (Triangle);
- ✓ 19% de prime pour les tarifs longue distance (Triangle);
- ✓ 12% de prime pour les tarifs des Prairies et du NOL;

Notez que ces données pourraient légèrement diminuer (1 à 2 % de moins pour la hausse des tarifs courte distance) à la lumière de certains ajustements au modèle qui seront apportés avant le dépôt de l'application à l'Office national de l'énergie (ONE).



10

Évaluation des économies reliées au transfert des approvisionnements à Dawn

CAPACITÉS CONTRACTÉES PAR GAZ MÉTRO	Portrait avant transferts		Portrait après transferts
	2015	2017	Variations
Capacités contractées sur TCPL (GJ/j)			
Total LH	325 327	85 000	-240 327
Total SH (incluant outils du marché secondaire)	527 222	767 549	240 327
Total LH & SH	852 549	852 549	0
Tarifs applicables / TCPL	Selon entente	Selon entente	
Coûts totaux / TCPL (M\$/année)			
Total LH	241	64	-177
Total SH	133	189	55
Total LH & SH / TCPL	374	252	-122
Coûts supplémentaires sur Union (Dawn /Parkway) (M\$/année)		7	7
Économies en frais de transport (Union et TCPL) (M\$/année)			-115
Coûts supplémentaires reliés à la molécule (Diff de 0,80\$/Gj)		70	70
Économies nettes annuelles pour clients de GM (M\$/année)			-45

Conclusion : l'entente permettra aux clients de GM de générer des économies substantielles dans les années à venir tout en améliorant la sécurité d'approvisionnement.

11



Montant minimum d'approvisionnement à Empress jusqu'en 2020 = compromis acceptable et nécessaire

- Précisons que sans compromis de la part de GM et de ses pairs, nul doute que l'entente signée n'aurait jamais vu le jour. Il était impératif que toutes les parties contribuent de façon équitable au partage des coûts;
- Certaines questions semblent avoir été soulevées sur la valeur du compromis effectué par les trois distributeurs afin de conserver une partie du portefeuille en LH du 1^{er} novembre 2016 au 31 décembre 2020;
- Précisons qu'il n'y a eu aucune ouverture de la part des trois autres signataires de l'entente à laisser GM bénéficier des avantages relatifs à celle-ci, si elle n'acceptait pas en contrepartie d'en partager les contraintes;
- Ces discussions nous ont tout de même permis de constater que non seulement, une résistance de la part de GM à partager les coûts et les contraintes aurait compromis le processus de négociation, mais elle aurait également compromis le support indéfectible des trois autres intervenants à supporter l'inclusion et le partage des coûts de TQM par l'ensemble des clients de l'Est, ce qui aurait été, nous en conviendrons, un prix trop élevé à payer.

12



**Montant minimum d'approvisionnement à Empress
jusqu'en 2020 = compromis acceptable et nécessaire
(suite)**

Si GM se déplaçait à 100% à Dawn		(millions de \$)
Economies transport LH, selon tarifs à l'entente		-63,5
Coûts supplémentaires SH, selon tarifs à l'entente		25,3
		-38,2
Partage du manque à gagner sur le réseau de TCPL par tous les clients (20% part de GM)		7,6
Économie nette en transport, avant surcoût relié à la molécule		-30,6
Coûts supplémentaires molécule (85 000 GJ x 365 Jrs x 0,80\$)		24,8
Économies nettes supplémentaires en transport et molécules, avant impact tarifaire de TQM		-5,7
Coûts supplémentaires reliés à TQM qui pourraient être assumés par le Québec		
Coût de service de TQM		76,0
Portion estimée des coûts déjà assumés par GM (20%)		-15,2
Portion assumée par les autres clients du Mainline		60,8
Partage du gain généré sur le réseau de TCPL par tous les clients (20% part de GM)		-12,2
Total des coûts supplémentaires reliés à TQM à supporter par les clients du Québec		48,6
Impact net de ce scénario sur les coûts pour les clients du Québec		42,9
<i>Note : Hypothèse que le transport LH sera remplacé par du transport Dawn/GMI-EDA</i>		

13



Conclusion

Scénarios	Description	Résultats	Conclusion
Premier	GM se déplace à Dawn de force ONE répartit la surcharge à tous les tarifs	Retard dans le déplacement des approvisionnements Tous les tarifs LH et SH augmentent de 45 à 60%	À oublier
Deuxième	GM ne se déplace pas à Dawn Les autres clients se déplacent de force ONE répartit la surcharge à tous les tarifs	Tous les tarifs LH et SH augmentent de 30 à 42% GM demeure captive de Empress La portion des coûts de TCPL assumée par GM ne cessera d'augmenter	À oublier
Troisième	GM se déplace à Dawn de force ONE exige que les distributeurs de l'Est paient pour le coût de service du EOT et répartit ensuite la surcharge à tous les clients	Tarifs SH augmenteraient de 69 à 84%	Hausse à mitiger
Quatrième	Entente intervenue	Tarifs SH augmenteront de 53 à 55% Tarifs LH augmenteront de 19% GM n'est plus captive d'Empress GM peut générer des économies estimées à 45 M\$/année	Meilleur scénario
Cinquième	Entente intervenue modifiée GM transfère 100% à Dawn et doit supporter seule les coûts de TQM	Coûts supplémentaires versus Quatrième scénario de plus de 43 M\$	À oublier

14



Conclusion (suite)

Rappelons-nous que GM n'a jamais eu de certitude de pouvoir transférer l'ensemble de ses approvisionnements à Dawn. En l'absence d'une entente comme celle qui a été signée ou de décisions favorables à tous égards de la part de différents régulateurs et juridictions impliquées, GM aurait pu avoir à conserver l'ensemble des capacités actuellement détenues en LH pour de nombreuses années, soit environ 40% de son portefeuille globale de transport en LH.

L'entente permet à GM de transférer une très grande partie de ses approvisionnements à Dawn à court terme (environ 90% du portefeuille de transport sera à Dawn au 1^{er} novembre 2016) et le reste pourra suivre dès la fin de 2020.

Rappelons que les nouveaux clients industriels (tels que IFFCO) pourront, si cette entente est approuvée, accéder à des approvisionnements en provenance de Dawn à des coûts raisonnables.