

ENGAGEMENT N° 6

Référence : E-6, Notes sténographiques du 8 novembre 2013, volume 5, page 14

Demande : « En l'absence de l'obligation de la part des trois distributeurs de maintenir une quantité minimale à Empress, indiquer quelles auraient été les hausses tarifaires en SH et LH (demandé par la Régie) »

Réponse :

Dans le cadre des diverses rencontres de négociation, TransCanada a déjà informé les trois distributeurs de l'Est qu'une règle approximative pour estimer l'impact sur les tarifs entre un approvisionnement long haul (LH) et short haul (SH) était de 2 % par 100TJ/j.

Puisque les engagements des trois distributeurs sont de 435 TJ/j (265+85+85), l'augmentation des tarifs pourrait être estimée de façon très approximative à 8,7 %.

De plus, Gaz Métro joint à cet engagement un fichier Excel qui présente, avec certaines hypothèses, quels sont les manques à gagner qui découleraient d'une structure d'approvisionnement sans engagement ferme envers le LH de la part des trois distributeurs de l'Est. On constate que le manque à gagner moyen annuel serait d'approximativement 150 M\$.

B-0247, Gaz Métro-2, Document 29, Appendix B, page 1

GJ/j				Tarifs (\$/GJ)	2017	2018	2019	2020	Somme
L10	63 468,00	Empress	Amended Enbridge CDA	1,8625	43 146 339,75	43 146 339,75	43 146 339,75	43 146 339,75	172 585 359,00
L11	201 532,00	Empress	Enbridge EDA	1,9183	141 108 574,99	141 108 574,99	141 108 574,99	141 108 574,99	564 434 299,98
L12	84 000,00	Empress	GMIT EDA	2,0536	62 963 376,00	62 963 376,00	62 963 376,00	62 963 376,00	251 853 504,00
L23	22 000,00	Empress	Union CDA	1,8293	14 689 279,00	14 689 279,00	14 689 279,00	14 689 279,00	58 757 116,00
L25	11 000,00	Empress	Union NCDA	1,7757	7 129 435,50	7 129 435,50	7 129 435,50	7 129 435,50	28 517 742,00
L26	67 000,00	Empress	Union NDA	1,4733	36 029 551,50	36 029 551,50	36 029 551,50	36 029 551,50	144 118 206,00
Total					305 066 556,74 \$	1 220 266 226,98 \$			
L50	63 468,00	Union Parkway Belt	Amended Enbridge CDA	0,1986	4 600 731,85	4 600 731,85	4 600 731,85	4 600 731,85	18 402 927,41
L51	201 532,00	Union Parkway Belt	Enbridge EDA	0,4971	36 566 268,38	36 566 268,38	36 566 268,38	36 566 268,38	146 265 073,51
L52	84 000,00	Union Parkway Belt	GMIT EDA	0,6384	19 573 344,00	19 573 344,00	19 573 344,00	19 573 344,00	78 293 376,00
L56	22 000,00	Union Parkway Belt	Union CDA	0,1563	1 255 089,00	1 255 089,00	1 255 089,00	1 255 089,00	5 020 356,00
L58	11 000,00	Union Parkway Belt	Union NCDA	0,2784	1 117 776,00	1 117 776,00	1 117 776,00	1 117 776,00	4 471 104,00
L59	67 000,00	Union Parkway Belt	Union NDA	0,5549	13 570 079,50	13 570 079,50	13 570 079,50	13 570 079,50	54 280 318,00
Total					76 683 288,73 \$	306 733 154,92 \$			
Différence :					228 383 268,01 \$	913 533 072,06 \$			
									Manque à gagner moyen sur 6 ans
									152 255 512 \$

Or, la surcharge actuellement répartie aux trois segments est causée par un manque à gagner annuel d'approximativement 450 M\$ sur les segments des Prairies et du Northern Ontario Line (NOL). On peut donc estimer que la hausse des tarifs qui serait associée à l'élimination d'un engagement ferme envers le LH serait équivalente au tiers de la surcharge, soit 6,7 % pour le SH et 4 % pour le LH¹, pour une hausse totale de 62,7 % pour les tarifs SH dans le Triangle de l'Est (EOT), 23 % pour les tarifs LH dans l'EOT et 16 % pour les autres tarifs.

Les tarifs résultants seraient donc d'environ 2,13 \$ GJ/j pour le tronçon Empress-GMI EDA et de 0,67 \$ GJ/j pour le tronçon Parkway-GMI EDA.

Gaz Métro tient à préciser que ces estimations sont très approximatives et qu'il ne serait pas approprié de mettre en place des mesures tarifaires définitives en se basant sur ces résultats.

¹ Basé sur le 20 % de surcharge SH et le 12 % de surcharge LH présenté à la diapositive 10 de la pièce B-0254, Gaz Métro-2, Document 32.

Puisque cette analyse ne reflète pas précisément la stratégie tarifaire de TransCanada, Gaz Métro est d'avis que, si jamais une mesure tarifaire basée sur un autre profil d'approvisionnement était retenue par la Régie, il serait nécessaire de demander à TransCanada de fournir les tarifs précis qui résulteraient d'un scénario alternatif pour assurer un traitement équitable de toute la clientèle.