

**RÉPONSE DE SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ MÉTRO (GAZ MÉTRO)
À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 9 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE)
RELATIVE À LA DEMANDE D'APPROBATION DU PLAN D'APPROVISIONNEMENT
ET DE MODIFICATION DES CONDITIONS DE SERVICE ET TARIF
DE SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ MÉTRO À COMPTER DU 1^{ER} OCTOBRE 2013**

- 1. Références :** (i) Pièce B-0263;
(ii) Pièce B-0269.

Préambule :

- (i) Réponse à l'engagement 7
(ii) Réponse à l'engagement 8

Demandes:

- 1.1 Veuillez indiquer si la méthode de fonctionnalisation a été appliquée aux coûts totaux par service de la pièce C-0263.

Réponse :

Oui.

- 1.2 Si oui, veuillez expliquer la baisse de 4 254 000\$ des coûts de fourniture.

Réponse :

La baisse des coûts de fourniture résulte de la diminution de la demande découlant de la baisse des capacités de transport sous le plan reflétant la méthode actuelle d'évaluation de la journée de pointe. Cette baisse est attribuée à l'augmentation des interruptions, comme présenté à la pièce B-0204, Gaz Métro-2, Document 18, annexe 1, ligne 6, colonne 2 versus colonne 1.

Gaz Métro comprend de la lettre de commentaires de la FCEI du 15 novembre 2013 relative à l'engagement n° 8 (C-FCEI-0019) qu'il y a une incompréhension sur la nature des variations des coûts de la fourniture. Gaz Métro espère que la présente réponse saura répondre aux interrogations que pourrait avoir la FCEI à cet égard.

Ces coûts représentent les coûts d'achat de fourniture à Empress pour l'ensemble des clients (gaz de réseau et achat direct, incluant les clients qui ont leur propre service de transport). Ce sont des coûts variables en fonction de la consommation réelle. Il en est de même pour les coûts de compression.

Bien que considérés dans une évaluation théorique, les coûts de 4,254 M\$ ne sont pas des coûts encourus par Gaz Métro et l'ensemble de sa clientèle, mais bien par la clientèle interruptible, principalement en achat direct.

Si ces coûts devaient être rajoutés au service de transport, il faudrait alors mettre en place des mesures pour éviter une double facturation à la clientèle interruptible.

En effet, étant donné que les outils sont conservés pour l'année 2014, le niveau d'interruption est maintenu au niveau prévu à la Cause tarifaire. Toutes choses étant égales par ailleurs, les clients interruptibles consommeront davantage de gaz naturel à leurs installations et assumeront donc un coût d'approvisionnement (fourniture et compression) supérieur à travers leur contrat d'achat direct ou leurs factures de Gaz Métro.

D'autre part, le transfert de la variation de coûts vers le service de transport entraînera une augmentation du tarif de transport de Gaz Métro pour l'ensemble des clients, incluant les clients interruptibles.

Pour éviter cette double facturation, il y aurait lieu de donner un crédit de fourniture et de compression à une clientèle qui, majoritairement, n'utilise pas ces services de Gaz Métro. De plus, un crédit distinct serait requis à la clientèle interruptible en gaz de réseau également visée par cette double facturation.

Une telle approche nécessiterait des modifications aux *Conditions de service et Tarif* et entraînerait un développement informatique spécifique.

Pour ces raisons, Gaz Métro juge que ces coûts n'ont pas à être transférés au service de transport.

- 1.3 Si non, veuillez présenter le tableau de la référence B-0263 en appliquant la méthode de fonctionnarisation à la méthode «actuelle» et à la méthode «CT 2014». Veuillez expliquer le résultat par service.

Réponse :

Non applicable.

- 1.4 Dans la mesure où la méthode de fonctionnalisation est appliquée, veuillez expliquer tout écart entre la méthode actuelle et la méthode proposée qui serait observé pour les services de fourniture et de transport.

Réponse :

Le tableau suivant présente les coûts détaillés par outil des plans d'approvisionnement en fonction de la méthode d'évaluation de la journée de pointe proposée à la Cause tarifaire 2014 et la méthode actuelle.

Il est à noter que ces évaluations de coûts sont sommaires et ne peuvent se comparer au coût de service de la Cause tarifaire 2014. L'analyse fait également abstraction de la répartition des achats de fourniture entre les différents services de fourniture de Gaz Métro et du client.

PLAN D'APPROVISIONNEMENT 2014
ÉTABLISSEMENT DE LA POINTE ET BESOINS DE L'HIVER EXTRÊME SELON LA MÉTHODE
PROPOSÉE À LA CAUSE TARIFAIRE 2014 ET LA MÉTHODE ACTUELLE

	Outils	Méthode CT-2014	Méthode actuelle	Variation
	(1)	(2)	(3)	(4)
	Fourniture			
1	Coût du gaz (ensemble des clients)	709 316 349	705 740 409	-3 575 940
2	Compression transport SH et STS	-5 170 988	-5 773 972	-602 984
3	Compression d'entreposage	-962 025	-996 781	-34 755
4	Coût de maintien Fourniture	2 626 441	2 586 318	-40 123
5	Total Fourniture	705 809 777	701 555 975	-4 253 801
	Compression			
6	Compression			
7	Compression LH	11 455 836	10 703 756	-752 080
8	Achat à Dawn Compression	6 022 182	6 754 887	732 705
9	Coût de maintien Compression	40 597	39 950	-647
10	Total Compression	17 518 615	17 498 594	-20 022
	Transport			
11	Transport			
12	Transport LH & SH			
13	LH EDA	189 884 658	162 945 103	-26 939 555
14	LH NDA	7 519 273	7 519 273	0
15	Marché secondaire	40 500 805	44 724 835	4 224 030
16	Champion	2 101 013	2 101 013	0
17	SH-Dawn	3 924 641	9 293 298	5 368 656
18	SH-Parkway	10 189 210	10 247 305	58 095
19	STS	0	0	0
20	M12 du SH-P	2 213 763	2 283 149	69 386
21	M12 du STS	0	0	0
22	C1	0	0	0
23	Revenu vente Transport non utilisé	-446 886	0	446 886
24	Achat à Dawn Transport	37 469 072	42 018 589	4 549 517
25	Transfert d'OMA	87 000	87 000	0
26	Coût de maintien Transport	1 579 574	1 555 444	-24 130
27	Total Transport	295 022 123	282 775 008	-12 247 115
	Équilibrage			
28	Équilibrage			
29	Achat à Dawn Équilibrage	2 905 242	3 117 261	212 019
30	Transport pour équilibrage			
31	SH-Dawn	17 575 645	12 433 797	-5 141 848
32	SH-Parkway	0	0	0
33	STS	32 498 994	32 498 994	0
34	M12 du SH-P	0	0	0
35	M12 du STS	6 263 198	6 263 198	0
36	C1	694 800	694 800	0
37	Compression transport pour équilibrage	2 362 111	2 610 806	248 695
38	Entreposage Union	13 447 840	13 411 274	-36 566
39	Entreposage en franchise	23 314 525	23 376 607	62 082
40	Rendement sur BT (immo.)	245 978	245 600	-378
41	Transfert d'OMA	-87 000	-87 000	0
42	Total Équilibrage	99 221 334	94 565 337	-4 655 997
43	Coût total	1 117 571 850	1 096 394 915	-21 176 935