

**RÉPONSE DE SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ MÉTRO (GAZ MÉTRO)  
À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS  
DE L'ASSOCIATION DES CONSOMMATEURS INDUSTRIELS DE GAZ (ACIG)  
DANS LE CADRE DU DOSSIER SUR 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 1ER OCTOBRE 2013**

**Plan d'approvisionnement gazier - Horizon 2017-2019**

**1. Référence**

- (i) Pièce B-0276 - Gaz Métro-2, document 40 - page 3 de 117, lignes 5-6

**Préambule**

À la référence (i), Gaz Métro écrit : *«TCPL tentera de réaliser la mise en service des nouvelles installations pour la date initialement prévue, soit le 1<sup>er</sup> novembre 2015.»*

(nos soulignements)

**Questions**

- 1.1. Veuillez élaborer sur la probabilité que la mise en service ne puisse être réalisée à la date prévue.

**Réponse :**

Veuillez vous référer aux réponses à la question 1 de la demande de renseignements n° 2 de la Régie à la pièce B-0224, Gaz Métro-2, Document 7.

- 1.2. Que se passera-t-il si la mise en service n'est pas réalisée à la date prévue ?

- 1.2.1. Y a-t-il un risque quant à la réalisation du projet de déplacement vers Dawn au 1<sup>er</sup> novembre 2015.

**Réponse :**

Veuillez vous référer aux réponses à la question 1 de la demande de renseignements n° 2 de la Régie à la pièce B-0224, Gaz Métro-2, Document 7.

## **2. Référence**

- (i) Pièce B-0276 - Gaz Métro-2, document 40 - page 5 de 117, ligne 3 et Tableau 4

## **Préambule**

- (i) Au tableau 3, Gaz Métro présente les prix offerts sur le marché financier WTI pour le pétrole sur les six ans du plan en date du 7 octobre 2013. Ces prix sont repris au tableau 4. On retrouve aussi au tableau 4 les prix de trois autres produits, sur la même période.

## **Questions**

- 2.1. Les hypothèses relatives au Mazout N° 6, 1,5% soufre, au Mazout N° 6, 2,0% soufre et au Mazout N° 2 ont-elles été dérivées par Gaz Métro à partir du prix du WTI?
  - 2.1.1. Si oui, veuillez expliquer de quelle manière.
  - 2.1.2. Sinon, veuillez indiquer la source de ces hypothèses pour chacun de ces trois autres produits, en spécifiant la date.

## **Réponse :**

Les prix des différents types de mazout sont dérivés à partir du WTI.

Pour le mazout n° 6 (1,5 % et 2,0 %), Gaz Métro calcule le ratio historique entre le prix du mazout n° 6 (1,5 % et 2,0 %) New York Cargo publié par Bloomberg et le WTI. Ce ratio est ensuite appliqué à la prévision du WTI. Des frais de transport de 1 \$US/baril sont ajoutés pour tenir compte des coûts de transport du mazout entre New York et le marché du Québec. Le prix total (mazout et transport) est ensuite converti en dollars canadiens.

Pour le mazout n° 2, Gaz Métro calcule le ratio historique entre le prix « rack » du mazout n° 2 à Montréal, publié par Bloomberg, et le prix du WTI converti en dollars canadiens. Ce ratio est ensuite appliqué à la prévision du WTI.

Le ratio historique correspond aux ratios moyens de mars à septembre 2013.

### 3. Référence

- (i) Pièce B-0276 - Gaz Métro-2, document 40 - page 7 de 117, lignes 1-4

#### Préambule

*«...Cette augmentation vient surtout d'un nouveau client industriel qui débute sa consommation au tarif D1 en juillet 2015 jusqu'en décembre 2015. À partir de janvier 2015, ce client consommera au tarif D4 ce qui explique la hausse plus modérée entre les années 2015 et 2016. ...»*

(notre soulignement)

#### Question

- 3.1. Nous comprenons qu'il s'agit ici de janvier 2016 plutôt que janvier 2015. Veuillez confirmer notre compréhension.

#### Réponse :

Oui, il aurait dû être indiqué 2016. Une pièce révisée est déposée à cet effet.

### 4. Référence

- (i) Pièce B-0276 - Gaz Métro-2, document 40 - page 9 de 117, lignes 6-12

#### Préambule

*«...Sur l'horizon six ans, les volumes consommés au service continu passeront de 2 281,1 106m<sup>3</sup> en 2014 à 3 548,8 106m<sup>3</sup> en 2019. Ces nouveaux volumes sont associés à la fois à des ajouts de charge chez des clients existants œuvrant dans les secteurs de la pétrochimie et de la métallurgie ainsi qu'à l'arrivée de nouveaux clients, dont quelques cimenteries et d'un client majeur fabricant des produits fertilisants. Précisons que ces volumes incluent également des volumes additionnels du client GNL et qui expliquent une partie de la croissance des volumes dès 2017.»*

(nos soulignements)

## Questions

4.1. Veuillez indiquer dans quelle mesure l'augmentation des volumes au service continu (de 2 281,1 106m<sup>3</sup> en 2014 à 3 548,8 106m<sup>3</sup> en 2019) est soutenue par des contrats, c'est-à-dire dans quelle mesure les clients concernés de Gaz Métro se sont déjà engagés à acheter ces volumes additionnels.

### Réponse :

	2012-2013 (réel)	2013-2014	2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019
Volume continu (10 <sup>6</sup> m <sup>3</sup> )	2013,30	2281,10	2361,70	2442,20	2619,30	3269,30	3548,80
Écarts	-	267,80	80,60	80,50	177,10	650,00	279,50
Écarts liés à un contrat	-	278,56	17,58	0,00	3,50	0,00	0,00

Il y a 14 contrats au service continu qui contribuent à la hausse de volume entre les années 2013 et 2014, un contrat entre 2014 et 2015 et un autre contrat entre 2016 et 2017.

4.2. Ces contrats couvrent-ils l'ensemble de la période visée par le plan?

### Réponse :

Un seul contrat couvre l'ensemble du plan.

4.3. Veuillez indiquer la durée moyenne des contrats soutenant cette augmentation de la demande.

### Réponse :

La durée moyenne de ces contrats est d'un peu plus de 80 mois.

4.4. Veuillez indiquer la part de cette augmentation qui est attribuable au client GNL

### Réponse :

Veuillez vous référer à la réponse à la question 5.1 de la demande de renseignements n° 10 de la Régie à la pièce Gaz Métro-2, Document 41.

4.5. Veuillez indiquer la part de l'augmentation du client GNL qui est sous contrat et pour quelle durée.

**Réponse :**

Les projections ont été fournies par le client GNL. Pour l'instant, l'augmentation du client GNL n'est pas soutenue par un contrat, comme pour l'ensemble de la clientèle en service continu sauf un (voir la réponse à la question 4.2).

**5. Référence**

- (i) Pièce B-0276 - Gaz Métro-2, document 40 - page 12 de 117, lignes 6-9
- (ii) Pièce B-0055 - Rapport de ICF - (Adobe page 45) page 5 du rapport, dernier paragraphe

**Préambule**

- (i) *«Néanmoins, le fait de devoir conserver les capacités de FTLH et d'avoir les livraisons des clients en achat direct à Dawn, fait en sorte qu'une partie des achats de gaz de réseau est contractée à Empress sur une base annuelle, laissant la partie des achats à Dawn concentrée sur la période de l'hiver. ...»*
- (ii) *«The increase in flows from Marcellus into Ontario, both via Niagara and Michigan are expected to be seasonal in nature, peaking during the summer. The regional demand markets in the U.S Northeast and Middle Atlantic are highly seasonal, with demand peaking in the winter. ...»*

(nos soulignements)

**Questions**

5.1. Puisque Gaz Métro indique que la partie des achats à Dawn sera concentrée en hiver, veuillez confirmer si les achats destinés à être injectés en été en vertu des contrats d'entreposage avec Union Gas proviendront d'Empress, et dans quelle mesure, le cas échéant. Si non, veuillez expliquer la provenance de l'approvisionnement qui sera injecté chez Union.

**Réponse :**

La gestion des approvisionnements est faite globalement. En soi, il est impossible de savoir de qui provient le gaz naturel livré mensuellement dans le territoire de Gaz Métro ou celui dirigé vers l'entreposage. Gaz Métro prend possession du gaz naturel aux différents points de livraison et, en fonction des différents besoins, dirige ce gaz vers son territoire, pour répondre à la demande des clients ou d'injection dans le territoire, ou vers le site d'entreposage à Dawn. Cette gestion est effectuée en optimisant l'utilisation des différents outils d'approvisionnement à la disponibilité de Gaz Métro.

La molécule devient donc indissociable et est utilisée pour répondre à la demande de la clientèle et aux besoins d'injection. Rappelons que tous les clients utilisent le service d'équilibrage de Gaz Métro, incluant les clients qui livrent directement le gaz naturel dans son territoire.

5.2. La citation en référence (ii) indique que l'approvisionnement à Dawn en provenance de Marcellus se fera principalement en été. Par ailleurs, Gaz Métro indique que ses achats à Dawn seront concentrés sur l'hiver, À votre avis, y aura-t-il suffisamment de gaz en hiver pour approvisionner

Gaz Métro à un prix compétitif ? Le marché sera-t-il suffisamment liquide en hiver pour éviter une trop grande volatilité des prix?

**Réponse :**

Gaz Métro ne voit pas d'enjeux quant à l'approvisionnement en hiver. Il est à noter que Gaz Métro contracte déjà la majorité de ses achats de gaz naturel en hiver à Dawn et aucune volatilité des prix n'a été observée.

Pour un complément d'information, veuillez vous référer à la réponse à la question 13.2 de la demande de renseignements n° 2 de Régie, B-0224, Gaz Métro-2, Document 7.

5.3. Veuillez commenter sur le différentiel saisonnier des prix selon le cas.

**Réponse :**

Les projections de prix saisonniers à Dawn pour l'horizon 2017-2019 sont les suivantes :

Période	Prix à Dawn	Écart hiver vs été précédent
	¢/m <sup>3</sup>	¢/m <sup>3</sup>
Avril à oct. 2016	15,586	
Nov. 2016 à mars 201	16,855	1,269
Avril à oct. 2017	16,104	
Nov. 2017 à mars 201	17,360	1,256
Avril à oct. 2018	16,604	
Nov. 2018 à mars 201	18,098	1,494
Avril à oct. 2019	17,494	

Les projections montrent une certaine stabilité dans la saisonnalité des prix.

## 6. Référence

- (i) Pièce B-0276 - Gaz Métro-2, document 40 - page 17 de 117, lignes 9-17

### Préambule

*«Étant donné que les achats de gaz de réseau annuels seront majoritairement contractés à Empress et ceux concentrés sur la période de l'hiver Dawn, la quantité de gaz de réseau pouvant être contractée à Parkway est limitée. En effet, cette structure implique qu'il n'y a pas ou peu d'achats à Dawn en été. D'ailleurs, pour l'année 2018-2019, des capacités de transport FTLH non utilisées sont observées (colonne 9, ligne 15).*

*Cette option pourrait tout de même être intéressante, car elle résulterait en une légère économie pour la clientèle. Cette option n'est cependant pas sans risque, car elle dépend de la quantité annuelle d'achat de gaz naturel par le distributeur et cette quantité pourrait être appelée à diminuer advenant une migration de clients du gaz de réseau vers le service d'achat direct. »*

(notre soulignement)

## Question

6.1. Cette option semble démontrer qu'il y aurait des avantages économiques à s'approvisionner à Parkway. Pourtant, Gaz Métro indique ne pas s'en prévaloir en raison, notamment, du risque de migration des clients de gaz de réseau et d'achat direct. Dans cette optique, et sujet au respect de l'équité entre les classes de clients, ne serait-il pas opportun d'offrir ce point de livraison aux clients en achat direct?

Nous comprenons que cette option exigerait une gestion plus détaillée du portefeuille de transport. Dans votre réponse, veuillez discuter de la faisabilité d'une telle approche et des modalités qu'il serait nécessaire d'adopter.

## Réponse :

En préambule, mentionnons que Gaz Métro a choisi d'intégrer un approvisionnement en provenance de Niagara plutôt que Parkway étant donné l'avantage plus significatif à ce point d'achat.

En réponse à la question 1.2 de la demande de renseignements n° 7 de la Régie, pièce B-0226, Gaz Métro-2, Document 25, Gaz Métro a réitéré qu'elle ne privilégierait pas l'option d'un transfert partiel des livraisons des clients en achat direct. Les éléments mentionnés l'amenant à rejeter cette option s'appliquent peu importe les points de livraison visés par l'ACIG dans ses questions.

Ceci étant dit, si Gaz Métro devait considérer des livraisons de la clientèle en achat direct à d'autres points de façon à contracter des capacités de transport entre ces points et le territoire de Gaz Métro, il ne saurait être question d'offre à la clientèle, mais plutôt d'obligation de livraison de quantités précises à des points spécifiques. Gaz Métro doute que c'est ce qui est recherché par les clients en achat direct, incluant les membres de l'ACIG.

## 7. Référence

(i) Pièce B-0276 - Gaz Métro-2, document 40 - page 24 de 117, lignes 20-24

## Préambule

«Une transaction structurée sur la base d'un échange a l'avantage que le gaz naturel à livrer à la tierce partie n'est pas restreint aux seuls

*volumes de la clientèle en gaz de réseau. En effet, étant donné que les clients en achat direct livreront leur gaz naturel à Dawn, il n'y a pas de contrainte volumétrique reliée aux achats de gaz de réseau principalement réalisés à Empress. »*

(notre soulignement)

### **Question**

7.1. Nous comprenons que les achats directs offrent un avantage à la clientèle du gaz de réseau, permettant à Gaz Métro la flexibilité d'accéder à des transactions avantageuses pour le gaz de réseau. Veuillez confirmer que les avantages seront partagés avec les clients en achat direct via la fonctionnalisation du coût de fourniture et commenter au besoin.

### **Réponse :**

En fait, c'est plutôt l'inverse : si le service d'achat direct n'existait pas, Gaz Métro aurait toute la flexibilité pour établir, gérer et optimiser sa structure d'approvisionnement.

Les achats de gaz naturel par Gaz Métro servent, d'une certaine façon, de tampon pour la structure. Ils sont effectués aux différents points d'approvisionnement, selon les capacités détenues par Gaz Métro considérant, toutefois, les quantités livrées par les clients en achat direct au point de livraison convenu.

C'est d'ailleurs cette possibilité de déplacer les achats de gaz de réseau vers Dawn depuis 2004 qui a permis de réduire les coûts totaux d'approvisionnement. Ces économies se sont reflétées initialement dans les coûts d'équilibrage et par la suite dans les coûts de transport, bénéficiant ainsi à l'ensemble de la clientèle desservie par Gaz Métro pour ces services, incluant les clients en achat direct.

Les méthodes actuelles et proposées de fonctionnalisation des achats de fourniture aux différents points d'approvisionnement ont pour effet de faire bénéficier la réduction des coûts d'approvisionnement de transport et d'équilibrage à l'ensemble de la clientèle utilisant les services du distributeur.

## 8. Références

- (i) Pièce B-0276 - Gaz Métro-2, document 40 - page 25 de 117, lignes 1-3
- (ii) Pièce B-0276 - Gaz Métro-2, document 40 - page 25 de 117, lignes 17-18
- (iii) Pièce B-0276 - Gaz Métro-2, document 40 - page 29 de 117, lignes 11-13
- (iv) Pièce B-0276 - Gaz Métro-2, document 40 - page 23 de 117, lignes 10-18

## Préambule

- (i) *«Gaz Métro pourrait considérer une option où elle contracterait du transport auprès de TCPL sur le tronçon Niagara / GMIT EDA. Ce faisant, Gaz Métro aurait à contracter du gaz naturel directement à Niagara. »*
- (ii) *«Cette option pourrait tout de même être intéressante, car elle résulterait en une économie pour la clientèle. »*
- (iii) *«Il s'agit d'une structure où les économies sont maximisées. Toutefois, ces économies pourraient être réduites dans l'éventualité d'une baisse des volumes en gaz de réseau découlant d'une migration de la clientèle vers le service d'achat direct. »*
- (iv) *«Gaz Métro discute également avec une contrepartie qui prévoit acheminer physiquement du gaz à Waddington (Iroquois) en provenance des États-Unis via le projet de Constitution Pipeline. La contrepartie s'est dite disposée à analyser une structure de prix qui serait fonction des alternatives offertes à Gaz Métro et tenterait d'offrir un prix plus compétitif. »*

(nos soulignements)

## Question

8.1. Gaz Métro reconnaît l'intérêt de ces options. Veuillez commenter la possibilité d'offrir divers points de livraison pour la clientèle en achat direct qui utilise le transport de Gaz Métro, sujet au respect de l'équité entre les classes de clients.

## Réponse :

Veuillez vous référer à la réponse à la question 6.1 ci-dessus.

## 9. Référence

- (i) Pièce B-0276 - Gaz Métro-2, document 40 - page 33 de 117, lignes 8-10

### Préambule

*«Gaz Métro et sa clientèle devront supporter un risque accru en cas de non-approbation des nouvelles installations ou d'un retard dans leurs mises en service. »*

(notre soulignement)

### Question

- 9.1. Veuillez commenter les risques que devrait supporter Gaz Métro eu égard à la non-approbation des nouvelles installations ou d'un retard dans leur mise en service. Veuillez notamment insister sur la probabilité d'un tel scénario et ses impacts.

### Réponse :

Ce que voulait indiquer Gaz Métro dans le texte mentionné en préambule c'est qu'elle pourrait se retrouver dans une situation où elle aurait avisé TCPL du non-renouvellement de ses capacités de transport longue distance existantes et qu'elle constaterait par la suite que les capacités de transport alternatives qu'elle prévoyait acquérir ne se matérialiseraient pas ou seraient retardées. Gaz Métro serait donc dans une situation où elle n'aurait pas suffisamment de capacité de transport sous contrat pour répondre aux besoins de sa clientèle. Gaz Métro devrait alors tenter de trouver des capacités de transport alternatives soit auprès de TCPL, soit auprès du marché secondaire. Le risque supporté par Gaz Métro et sa clientèle est donc en lien avec la disponibilité de cette capacité de transport et de son coût.

Une situation similaire existait avant la décision de l'ONÉ sur les préavis de renouvellement, mais comme la décision d'abandonner les capacités de transport existantes devait être prise seulement six mois à l'avance, il y avait moins d'inconnus sur la mise en service des nouvelles capacités. Le risque se situait plus au niveau d'un retard dans la mise en service que d'une non-réalisation des nouvelles installations.

L'appel de soumissions lancé par TCPL le 29 novembre 2013 offre cependant une piste de solution. En conformité avec l'entente conclue entre TCPL et les distributeurs de l'Est, TCPL offrira la possibilité de convertir des capacités longue distance en capacité courte distance. On peut donc présumer que cette conversion se fera de façon simultanée et qu'en absence de la mise en service des capacités courte distance, les capacités longue distance demeureront en service. Cette

possibilité de conversion ne semble s'appliquer qu'aux capacités visées par le présent appel de soumissions et ne s'appliquerait pas aux capacités déjà contractées dans le cadre de l'appel de soumissions tenu en 2012 qui a mené à la signature des « Precedent Agreement ». Cette conversion ne serait également pas applicable dans le cas d'un service obtenu auprès d'un tiers.

Au niveau de l'évaluation du risque, Gaz Métro croit que le risque de ne pas trouver de capacité de transport équivalente aux capacités décontractées est faible, car il semble peu probable que TCPL puisse retirer des installations du marché si les installations alternatives ne sont pas mises en service. Le prix exigé pour obtenir ces capacités de transport est cependant inconnu et sera fonction de la demande pour ces capacités. Gaz Métro ne peut évaluer l'impact financier de ce risque.