

---

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

---

## Modalités de répartition des coûts de l'usine LSR – daQ et ANR

### 1. Référence

- (i) Pièce B-0310 - Gaz Métro-2, document 49, pages 12 et 13
- (ii) Pièce B-0310 - Gaz Métro-2, document 49, annexe 3, pages 23-25

### Préambule

- (i) « Les synergies associées à l'ajout d'un nouveau liquéfacteur par l'activité non réglementée permettraient à la daQ de réduire ses coûts dans une fourchette de 2,1 à 2,7 millions de dollars par année en distribuant une partie de ses coûts généraux à l'activité non réglementée. »
- (ii) Gaz Métro présente la répartition des coûts de l'usine LSR selon trois scénarios. À la ligne 49 de chacune de ces pages, il présente les « économies sur les coûts communs ».

### Questions

- 1.1. Veuillez confirmer que les réductions de coûts mentionnés en (i) font référence aux « économies sur les coûts communs » apparaissant à la ligne 49 de chacun des tableaux mentionnés en (ii). Dans le cas contraire, veuillez expliquer la différence entre les deux et établir les distinctions qui s'imposent dans vos réponses aux questions suivantes.

#### Réponse :

Gaz Métro confirme que ce sont les mêmes économies.

- 1.2. En prenant l'un des trois scénarios en exemple, veuillez fournir le détail de ces « économies sur les coûts communs » et, si elles en diffèrent, des réductions de coût de 2,1 à 2,7 M\$ mentionnés en (i).

**Réponse :**

Les économies sur les coûts communs ont été calculées en comparant les différents scénarios avec le scénario de base (sans consommation du client GNL). Le tableau détaillé du scénario pour la consommation de la daQ seulement est disponible dans la réponse à la question 1.1 de la FCEI.

- 1.3. Si on additionne le montant apparaissant aux lignes 48 et 49 de la colonne (2) des tableaux en (ii), on arrive dans chaque cas à 7746M\$ ou 7747M\$. Que représente ce chiffre de 7746M\$? S'agit-il du montant qu'aurait eu à supporter la daQ en l'absence de toute utilisation de l'usine LSR à des fins de vente de GNL (donc, implicitement, sans la construction et l'exploitation de l'unité de liquéfaction n° 2)? Autrement dit, veuillez expliquer précisément ce qui est mesuré par ces « économies sur les coûts communs », et en quoi il s'agit d'économies pour la daQ.

**Réponse :**

Le montant de 7 746 k\$ est effectivement le montant qu'aurait eu à supporter la daQ en l'absence de toute utilisation de l'usine LSR par le client GNL.

- 1.4. Dans la première mouture de cette nouvelle méthodologie, présentée en août 2013 à la pièce B-0041, Gaz-Métro-2, Document 6, vous indiquez à la page 14 que l'utilisation accrue du réseau de distribution à des fins de vente de GNL permettrait à la daQ d'économiser 2,7 M\$. S'agit-il de la même réduction de 2,7 M\$ mentionnée en (i) ou, le cas échéant, des mêmes « économies sur les coûts communs » en (ii), selon un scénario à 170 10<sup>6</sup>m<sup>3</sup>? Ou s'agit-il plutôt des revenus du tarif de distribution reçus du client GNL, et, le cas échéant, viennent-ils s'ajouter aux autres 2,7M\$, pour un total de 5,4M\$? Veuillez expliquer.

**Réponse :**

Les revenus de 2,7 M\$ de la pièce B-0041 étaient effectivement reliés à l'utilisation du réseau de distribution. Les économies sur les coûts communs s'ajoutent à ces revenus pour un total de 5,4 M\$ au maximum de la capacité du deuxième liquéfacteur.

- 1.5. En faisant abstraction des revenus additionnels de distribution liés à la vente de GNL, est-il possible qu'une augmentation des coûts de la partie réglementée de

l'usine LSR causée par l'activité de vente de GNL se traduit en une augmentation des coûts attribués à la daQ?

**Réponse :**

Étant donné que les coûts directs sont attribués directement à chaque fonction et que les coûts communs ne croissent qu'en fonction d'un usage accru de l'usine LSR, il est impossible que les coûts d'opération soient plus élevés pour la daQ que dans un scénario où toutes les activités seraient reliées à la daQ.

- 1.5.1. De même, est-il possible, en fonction de la formule que vous proposez, que les coûts de l'usine LSR assumés par la daQ soient supérieurs à ceux qui prévaudraient en l'absence d'une deuxième unité de liquéfaction? Par exemple, si la deuxième unité est construite, mais que la vente de GNL n'atteint que  $15 \cdot 10^6 \text{m}^3$  en 2018, se peut-il que l'usine LSR coûte plus cher à la daQ qu'elle ne lui coûterait sans cette deuxième unité?

**Réponse :**

Veuillez vous référer à la réponse fournie à la question 1.5.

- 1.6. Veuillez commenter les méthodes suivantes de répartition des coûts fonctionnalisés à l'entreposage entre ANR et daQ (en remplacement de la méthode actuelle) :

- 1.6.1. Méthode basée sur la capacité d'entreposage maximale disponible au client GNL (ANR), soit  $10 \cdot 10^6 \text{m}^3$ , pour un ratio fixe de 17,7%;

**Réponse :**

L'utilisation de la capacité maximale plutôt que de la capacité utile pour subdiviser les coûts d'entreposage ne semble pas équitable pour le client GNL. En effet, il ne serait pas approprié de facturer au client GNL des capacités d'entreposage qui ne sont pas requises.

- 1.6.2. Méthode basée sur les volumes transitant annuellement par l'entrepôt (c.-à-d. même les coûts fixes de l'entreposage seraient répartis en fonction des volumes)

**Réponse :**

Il n'y a pas de lien de causalité entre le volume qui transite par l'entreposage et les coûts de maintien de l'entrepôt. En l'absence de lien de causalité des coûts, Gaz Métro ne croit pas que cette méthode soit applicable.

- 1.6.3. Méthode hybride entre les méthodes présentées aux questions 1.6.1 et 1.6.2 (une partie des coûts attribuée selon la capacité d'entreposage maximale, et l'autre, selon les volumes).

**Réponse :**

Pour les raisons évoquées en 1.6.1 et 1.6.2, cette méthode ne semble pas être équitable ni suivre la causalité des coûts.

- 1.7. Considérant que la vente de GNL implique qu'un plus grand volume de GNL transite par les actifs d'entreposage (les injections et les retraits étant beaucoup plus fréquents qu'ils ne le sont pour l'équilibrage), se peut-il que ces actifs se détériorent plus rapidement que s'ils n'étaient utilisés que pour l'équilibrage de la daQ? Veuillez expliquer.

**Réponse :**

Non, la durée de vie de l'actif d'entreposage n'est pas affectée par le volume qui transite par cet actif.

- 1.8. Veuillez expliquer de quelle manière la « capacité potentielle de liquéfaction » est présentement utilisée afin de répartir les coûts de liquéfaction entre ANR et daQ, et expliquer tout changement proposé.

**Réponse :**

Aucun changement n'est proposé sur la capacité potentielle de liquéfaction par rapport aux preuves qui ont déjà été déposées précédemment. Veuillez vous référer à la réponse 5.1 de la demande de renseignements de la Régie.

- 1.9. Veuillez commenter une méthode de répartition des coûts fonctionnalisés à la liquéfaction (par le train n° 1) où le ratio de la « capacité potentielle de

liquéfaction » tiendrait compte du maximum de 45 10<sup>6</sup>m<sup>3</sup> de GNL sur laquelle le client-GNL (ANR) peut compter à partir du train n° 1, en remplacement de la méthode actuelle.

**Réponse :**

L'utilisation du train de liquéfaction n° 1 par l'activité GNL permettrait de générer des économies de coûts communs additionnels pour la daQ, tout en compensant pleinement ses coûts d'opération variables. Il est donc dans l'intérêt de la daQ de rendre disponible cet actif pour le client GNL sans pour autant l'y obliger. Une telle contrainte pourrait faire renoncer le client GNL à toute utilisation du liquéfacteur n° 1, ce qui ne serait pas à l'avantage de la daQ.