

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS NO 3 DE LA FÉDÉRATION
CANADIENNE DE L'ENTREPRISE INDÉPENDANTE 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**

R-3837-2012 Phase 2

Migration de clients du D5 vers le D4

Question 1

Référence :

- (i) Gaz Métro-2, Document 40, p. 9, lignes 7 à 12.

Questions :

- 1.1 Veuillez présenter la prévision de demande et les besoins de capacité sur la durée du plan en supposant qu'il n'y a aucune migration du tarif D₅ au tarif D₄ outre celles déjà confirmées.
- 1.2 Veuillez présenter la structure d'approvisionnement qui serait requise pour répondre à ces besoins à l'horizon 2018-2019 ainsi que l'évaluation correspondante des coûts.
- 1.3 Veuillez confirmer que Gaz Métro n'est pas tenue d'accepter les migrations de clients du D₅ vers le D₄ si cela n'est pas possible au niveau opérationnel.
- 1.4 Gaz Métro juge-t-elle équitable envers les clients continus de retenir des outils pour des migrations incertaines de clients du D₅ vers le D₄?
- 1.5 Gaz Métro a-t-elle envisagé d'informer dès maintenant ses clients interruptibles qu'il se pourrait qu'elle ne puisse consentir à d'éventuels transferts vers le tarif à débit stable?
- 1.6 Gaz Métro a-t-elle envisagé d'indiquer à ses clients interruptibles que, s'ils veulent se garantir un service continu au cours des cinq prochaines années, ils devraient migrer dès maintenant, sinon ils courent le risque de ne pas pouvoir migrer?

- 1.7 Pour chacune des années du plan, veuillez indiquer les ventes prévues au service continue (D₄), les ventes prévues au service interruptible, le transport client, le transport fournit par Gaz Métro ainsi que la contribution au besoin de capacité pour :
- 1.7.1 les quelques cimenteries;
 - 1.7.2 le client majeur fabricant des produits fertilisants;
 - 1.7.3 le client GNL;
 - 1.7.4 les autres nouveaux clients;
 - 1.7.5 les ajouts de charges en pétrochimie;
 - 1.7.6 les ajouts de charges en métallurgie;
 - 1.7.7 les autres ajouts de charge.
- 1.8 Pour chacune des années du plan, veuillez indiquer la contribution au besoin de capacité des migrations du tarif D₅ au tarif D₄.
- 1.9 Pour chacune des années du plan, veuillez indiquer la contribution au besoin de capacité de la clientèle PMD.

Transport vers GMI NDA

Question 2

Référence :

- (i) Gaz Métro-2, Document 40, p. 14, ligne 15 à 23.

Préambule :

« Une capacité de 15 237 GJ/jour (405 10³m³/jour) entre Parkway et GMI EDA est prévue à compter du 1er novembre 2015. Métro juge qu'une capacité de près de 3 000 GJ/jour (79 10³m³/jour) serait requise sous le service STS afin de conserver une flexibilité opérationnelle, ce qui laisse une capacité de 10 673 GJ/jour (282 10³m³/jour) à contracter vers GMIT NDA pour rencontrer les besoins de pointe de cette zone.

Gaz Métro propose d'attribuer 10 000 GJ/jour (264 10³m³/jour) des 85 000 GJ requis en FTLH par l'Entente vers le point de livraison GMIT NDA, plutôt que 1 000 GJ/jour (26 10³m³/jour) initialement prévus. »

Questions :

- 2.1 Pourquoi ne pas utiliser le transport FTLH plutôt que Parkway – GMI NDA pour rencontrer les besoins de la zone Nord?
- 2.2 Pourquoi ne pas combler l'ensemble du besoin résiduel de 10 673 GJ/jour de la zone Nord par du transport FTLH plutôt que seulement 10 000 GJ/jour?

Option 4

Question 3

Référence :

- (i) Gaz Métro-2, Document 40, Annexe 2, p. 1
- (ii) Notes sténographiques du 7 novembre 2013, p. 160.
- (iii) Gaz Métro-2, Document 40, pp. 21 et 22
- (iv) Gaz Métro-2, Document 40, p. 13, lignes 26 à 30.

Préambule :

La référence (i) présente des reventes a priori de transport aux années 2016-2017 et 2017-2018.

Référence (ii) :

« R. Au total quand on parle où est-ce qu'il y avait de la contrainte de capacité, le projet qu'on appelle le GTA Project, va produire pour un point deux... un million deux cent mille gigajoules (1,2 M GJ) jour de capacité supplémentaire pour fins de transmission, pour améliorer la liquidité dans... sur ce chemin-là. »

Référence (iii) :

« La dynamique de ce point d'approvisionnement sera cependant appelé à changer avec la mise en service du projet Constitution Pipeline qui propose de mettre en place une infrastructure de transport entre le bassin de Marcellus et le pipeline d'Iroquois par l'entremise d'un point d'interconnexion à Wright. Ce projet devrait modifier en profondeur les flots sur ce système et donc la dynamique de prix. Gaz Métro discute avec des contreparties qui seraient susceptibles de se commettre à long terme à la suite de la mise en service du pipeline Constitution Pipeline au sud de la frontière. Alors que certains croient

que le projet sera 1 en service au printemps 2015, certains autres intervenants doutent de la date de mise en service. »

« Détenir des capacités de transport entre Iroquois et le territoire de Gaz Métro n'a de sens que dans la mesure où le distributeur et sa clientèle trouvent attrayant le point Iroquois en tant que point d'approvisionnement. »

Questions :

- 3.1 Veuillez indiquer quels sont les outils qui font l'objet d'une vente a priori.
- 3.2 Veuillez indiquer le coût de ces outils au tarif de TCPL, les revenus de revente, ainsi que la perte nette sur ces outils.
- 3.3 Veuillez indiquer comment la perte nette sur les reventes a priori sera répartie entre les fonctions transport et équilibrage.
- 3.4 D'après les analyses de Gaz Métro, quelle portion de l'ajout de 1,2 M GJ/jour de capacité sur le tronçon Dawn GMI-EDA auquel il est fait référence en préambule demeurera inutilisée en 2015-2016? En 2018-2019?
- 3.5 D'après les analyses de Gaz Métro, quel serait l'impact de la mise en service du pipeline Constitution sur les exportations à Iroquois et à East Hereford.
- 3.6 D'après les analyses de Gaz Métro, quel serait l'impact de la mise en service du pipeline Constitution sur la disponibilité de transport ferme vers la franchise?

Question 4

Référence :

- (i) Gaz Métro-2, Document 40, p. 25, lignes 12 à 16.
- (ii) Gaz Métro-2, Document 40, p. 29, lignes 11 à 14.

Préambule :

(i)
« Étant donné que les achats de gaz de réseau seront majoritairement contractés à Empress et concentrés sur la période de l'hiver, la quantité de gaz de réseau pouvant être contractée à Niagara 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). » (nous soulignons)

(ii)
« 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. En effet, avec une

telle structure, une migration entraînerait potentiellement des capacités excédentaires de transport FTLH. » (nous soulignons)

Questions :

4.1 Considérant l'obligation de maintenir du Transport FTLH en vertu de l'Entente et les impacts décrits aux préambules (i) et (ii), ne serait-il pas avantageux de maintenir des livraisons en achats directs à Empress?

4.2 Veuillez présenter un plan d'approvisionnement optimisé ainsi que l'estimation correspondante des coûts considérant l'ensemble des options disponibles selon un scénario où des livraisons en achats direct seraient maintenues de sorte qu'il n'y ait pas de capacité FTLH inutilisée et que des achats annuels à Dawn soient possibles.

Question 5

Référence :

- (i) Gaz Métro-2, Document 40, p. 20, lignes 5 à 14.

Préambule :

« En février 2010, Gaz Métro avait conclu une transaction d'optimisation avec une contrepartie qui consistait en une cession permanente de transport FTLH et une transaction d'échange entre Empress et GMIT EDA, Cette transaction prendra fin le 31 octobre 2014. Elle prévoyait une option pour Gaz Métro de reprendre au terme de la transaction une capacité de transport longue distance entre Empress et la zone GMIT EDA. L'option précisait que cette capacité de transport devait avoir un terme d'un an et être assortie de droits de renouvellement. Différentes circonstances ont eu pour effet que la contrepartie n'est pas en mesure de céder cette capacité de transport longue distance. La contrepartie a cependant offert à Gaz Métro de lui céder en remplacement une capacité de transport courte distance qu'elle détient entre Iroquois et GMIT EDA. »

Questions :

5.1 Veuillez décrire les diverses circonstances ayant eu pour effet que la contrepartie ne soit pas en mesure de céder à Gaz Métro la capacité longue distance?

5.2 Veuillez indiquer si qu'il est advenu de la capacité en question.

5.3 La contrepartie a-t-elle versé des pénalités à Gaz Métro suite à son incapacité de rencontrer ses obligations contractuelles?

5.4 Veuillez indiquer si Gaz Métro détient d'autres contrats avec cette contrepartie.

Question 6

Référence :

- (i) Gaz Métro-2, Document 40, pp. 17 (lignes 21 et 22) et 18 (lignes 1 et 2).
- (ii) Gaz Métro-2, Document 40, p. 23, lignes 26 à 28.

Préambule :

À la référence (i) Gaz Métro indique :

« Cet automne, Intragaz a officiellement présenté à Gaz Métro une proposition de modification à l'offre de service du site de Pointe-du-Lac (PDL). Intragaz déposera sous peu une requête à la Régie expliquant en détail la modification de l'offre, les investissements requis et l'impact sur les coûts additionnels pour Gaz Métro. »

À la référence (ii) Gaz Métro indique :

« Une structure d'approvisionnement impliquant le point d'Iroquois semble poser certains risques au niveau de la disponibilité du gaz et des coûts réels de la structure d'approvisionnement en fonction de la réalisation dans les délais du projet Constitution Pipeline. »

Questions :

6.1 Quel est le niveau de confiance de Gaz Métro que la capacité offerte par PDL sera disponible considérant que le projet n'est pas encore déposé pour approbation et, nécessairement, n'a pas obtenu l'aval de la Régie?

6.2 Veuillez indiquer en quoi la situation de PDL est différente de celle de Constitution Pipeline?