

**RÉPONSE DE GAZ MÉTRO À LA
DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE RELATIVE À LA DEMANDE
D'AUTORISATION VISANT LA RELOCALISATION D'UNE CONDUITE D'ALIMENTATION À MALARTIC**

- 1. Références :** (i) Pièce B-0007, Gaz Métro-1, document 2;
(ii) Pièce B-0008, Gaz Métro-1, document 3.

Préambule :

- (i) Dans le document identifié à la référence (i), il est mentionné à la clause 7 que le « *préambule et l'annexe A font partie intégrante du protocole d'entente.* »
- (ii) Le document produit à la référence (ii) consiste en un plan du projet de relocalisation de la conduite d'alimentation à Malartic.

Demandes :

- 1.1 Veuillez confirmer que le plan du projet identifié à la référence (ii) consiste bien en l'annexe A mentionnée à la clause 7 du protocole d'entente ?

Réponse :

Gaz Métro confirme que le plan de déviation de la conduite identifié à la référence (ii) est représenté à l'annexe A mentionnée à la clause 7.

- 1.2 À défaut, veuillez déposer à la Régie l'annexe A identifiée dans le protocole d'entente.

Réponse :

Voir la réponse à la question 1.1.

- 2. Référence :** Pièce B-0007, Gaz Métro-1, document 2.

Préambule :

Dans le document identifié à la référence, les clauses 2 et 4 sont rédigées comme suit :

« 2. *Sous réserve de la clause 4, le paiement de la contribution financière de OSISKO sera effectué au moyen de trois versements plus taxes applicables, payables comme suit :*

- *100 000 \$ à la signature du protocole;*
- *565 000 \$ six (6) mois avant le début des travaux pour la commande des matériaux, et*
- *3 215 845 \$ un (1) mois avant l'octroi des contrats de construction.*

Aucun travail ne pourra être entamé par Gaz Métro avant la réception du montant relatif à ces travaux. Tout retard dans le paiement pourra avoir un impact sur l'échéancier du Projet. Il est entendu que Gaz Métro devra procéder aux travaux requis par le Projet en temps opportun et en adéquation avec l'échéancier du projet d'extension de la mine d'Osisko, lequel pourra varier de temps à autre, notamment en fonction de l'obtention des autorisations nécessaires en matière d'environnement.

4. *À la demande écrite de OSISKO, Gaz Métro accepte de faire des démarches auprès de la Régie de l'énergie afin d'obtenir l'autorisation de procéder à la réalisation d'une partie des travaux relatifs au Projet, et ce, avant l'autorisation de la Régie pour le Projet dans son entier. » [nous soulignons]*

Demande :

2.1 À la clause 2 du protocole d'entente, il est fait référence à la clause 4. Quel est le lien entre la « réserve » mentionnée à la clause 2 avec le contenu de la clause 4. Veuillez expliquer.

Réponse :

Il a été convenu de débiter certaines activités d'ingénierie sur le projet dès la réception du montant de 100 000 \$ avant d'avoir reçu la décision de la Régie étant donné que tous les frais sont à la charge d'Osisko. Osisko a informé Gaz Métro qu'elle devrait recevoir, au cours des prochains jours, un chèque de 100 000 \$ visant à couvrir en totalité la dépense attribuée à ces prochaines activités d'ingénierie. Ces activités consistent principalement en des relevés d'arpentage, une étude environnementale et la production de plans associés à l'étude environnementale. Conséquemment, la « réserve » prévue à la clause 2 et le contenu de la clause 4 sont sans objet.

- 3. Références :** (i) Pièce B-0006, Gaz Métro-1, document 1, page 4;
 (ii) Pièce B-0006, Gaz Métro-1, document 1, page 6;
 (iii) Pièce B-0006, Gaz Métro-1, document 1, page 11.

Préambule :

- (i) « Cette conduite, qui relie Rouyn-Noranda à Val-d'Or, a été mise en service en 1994. »
 (ii) « Puisque la conduite dessert déjà tout le secteur à l'est de Malartic (vers la ville de Val-d'Or), les travaux de relocalisation devront se faire tout en maintenant l'alimentation en gaz.

Ainsi, pour relocaliser la conduite comme présentée sur la carte, il faudra installer la nouvelle conduite avant d'abandonner la section qui sera remplacée. Pour ce faire, il faudra installer des raccords obturateurs aux deux points de raccordement sur la conduite existante afin de brancher la nouvelle conduite. »

- (iii) « Comme Osisko assumera entièrement les coûts du projet sur la base des coûts réels, il n'y aura aucun impact tarifaire. » [nous soulignons]

Demandes :

- 3.1 Veuillez établir, en date du 30 septembre 2013 ainsi qu'au moment projeté de l'abandon de la section de conduite, en précisant cette date, un estimé de la valeur comptable inscrite à la base de tarification de la section de conduite qui sera remplacée, en spécifiant le coût d'acquisition, l'amortissement cumulé et la valeur nette.

Réponse :

Le tableau ci-dessous présente une estimation du coût d'acquisition, de l'amortissement cumulé et de la valeur nette de la section de conduite qui est à remplacer dans le projet. L'abandon de la conduite est prévu en juillet 2015.

	Valeur estimée (000\$)	
	2013/09/30	2015/07/31
Coût d'acquisition	620	620
Amortissement cumulé	(325)	(357)
Valeur nette	295	263

- 3.2 Veuillez donner une évaluation du coût de démantèlement de la section de conduite qui sera abandonnée. Veuillez préciser si ce coût est inclus dans les coûts engendrés par le projet et qui seront assumés par Osisko.

Réponse :

La conduite sera abandonnée, elle ne sera pas démantelée. L'abandon consiste à purger la conduite et à installer des capuchons en acier à chaque extrémité. Les coûts d'abandon sont estimés à 19 400 \$ et sont prévus au projet. Ils sont également couverts selon l'entente avec Osisko.

- 3.3 Veuillez expliciter le traitement comptable envisagé pour l'ajout de la nouvelle conduite, la contribution financière de Osisko ainsi que la disposition de la section de conduite abandonnée, en précisant les montants qui seront ajoutés ou retirés de la base de tarification ainsi que les taux d'amortissement qui y seront associés.

Réponse :

Le tableau ci-dessous présente la valeur historique et l'amortissement cumulé qui seront ajoutés et retirés de la base de tarification en date du 30 septembre 2015.

Le coût d'acquisition de la nouvelle conduite est estimé à 3,862 M\$, la contribution de Osisko est estimée à 3,881 M\$ et ces montants seront additionnés à la valeur historique de la base de tarification. Le coût d'acquisition estimé de la conduite abandonnée est de 0,620 M\$ et sera retiré de la valeur historique de la base de tarification.

La dépense d'amortissement nette estimée de la nouvelle conduite et de la contribution s'élève à (3 000\$) pour les mois d'août et septembre 2015 (soit 18 000\$ pour la conduite et (21 000\$) pour la contribution), ce qui correspond au délai entre la mise en service de la nouvelle conduite prévue en juillet 2015 et la fin de l'année financière 2015. Les coûts d'abandon estimés s'élèvent à 19 400 \$. La disposition de la conduite abandonnée s'élève à 0,620 M\$, soit une perte sur disposition estimée de 0,263 M\$ plus le solde de l'amortissement cumulé au moment de retirer l'actif estimé à 0,357 M\$, comme indiqué au tableau de la question 3.1. L'ensemble de ces montants, qui totalise 0,642 M\$, viendra diminuer l'amortissement cumulé de la base de tarification.

Projet de relocalisation d'une conduite de transmission à Malartic, R-3857-2013

VALEUR HISTORIQUE ET AMORTISSEMENT CUMULÉ
AU 30 SEPTEMBRE 2015 (000 \$)

	Solde projeté au 1er oct. 2014	Additions	Coûts d'abandon	Retraits	Transfert	Solde projeté au 30 sept. 2015	Taux d'amortissement
VALEUR HISTORIQUE							
Conduite (abandonnée)				(620)		(620)	2.82%
Conduite (nouvelle)		3 862				3 862	2.82%
Contribution		(3 881)				(3 881)	3.19%
Total	-	(19)	-	(620)	-	(639)	
AMORTISSEMENT CUMULÉ							
Conduite (abandonnée)				620		620	
Conduite (nouvelle)		(18)				(18)	
Contribution		21				21	
Coûts d'abandon			19			19	
Total	-	3	19	620	-	642	
VALEUR NETTE		(16)	19	-	-	3	

3.4 À la lumière des réponses aux sous questions précédentes, veuillez confirmer, comme il est soutenu à la référence (iii), que la réalisation du Projet n'entraînera aucun impact tarifaire pour la clientèle actuelle de Gaz Métro. Veuillez élaborer.

Réponse :

Gaz Métro confirme que la réalisation du Projet n'entraînera aucun impact tarifaire à la hausse pour sa clientèle actuelle. Par ailleurs, lors de l'évaluation tarifaire de ce projet, Gaz Métro a constaté que le projet entraînerait une légère baisse tarifaire annuelle estimée à 15 000\$. Cela représente l'équivalent sur une base annuelle de la dépense d'amortissement nette de (3 000\$) indiquée à la question 3.3. Cette légère baisse tarifaire provient du fait que le taux d'amortissement des contributions est légèrement supérieur de 0,37% à celui de la nouvelle conduite, tel que le démontre le tableau ci-après.

Dépense d'amortissement annuelle (000)\$

	Coût d'acquisition	Dépense d'amortissement annuelle	Taux d'amortissement
Conduite (nouvelle)	3 862	109	2.82%
Contribution	(3 881)	(124)	3.19%
Total	(19)	(15)	

Ainsi, considérant que cet impact tarifaire à la baisse était peu significatif, Gaz Métro a indiqué, en référence (iii) que ce projet n'entraînerait aucun impact tarifaire pour la clientèle actuelle.