

**RÉPONSE AUX QUESTIONS 1 À 14 DE SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ MÉTRO (GAZ MÉTRO)
À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 6 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 2014**

SUJETS RELATIFS AU PLAN D'APPROVISIONNEMENT

- 1. Références :** (i) Pièce B-0127, p. 3 et 4;
(ii) Pièce B-0133, p. 2.

Préambule :

« Par exemple, sous le scénario où un ajout de vaporisation à l'usine LSR est considéré, les données pour le calcul de l'outil de maintien sont les suivantes :

	Scénario sans utilisation LSR 10 ³ m ³ /jour	Scénario avec utilisation LSR 10 ³ m ³ /jour	Outil de maintien de fiabilité 10 ³ m ³ /jour
Année 2017 + ajout de vaporisation			
Demande continue en journée de pointe	33 172	33 172	
Besoins pour hiver extrême	31 754	32 997	
Outil d'approvisionnement requis	33 172	33 172	0

Étant donné que les besoins d'approvisionnement de la clientèle de l'activité réglementée sont définis par le niveau de la demande continue en journée de pointe, la variation des besoins de l'hiver extrême qui résulte de la réservation d'une capacité de l'usine LSR au client-GNL ne requiert pas d'ajout de capacité de transport. Ainsi, aucun outil de maintien de fiabilité n'est requis dans l'horizon du plan d'approvisionnement. »

Référence (ii)

« 3.1 Le volume correspondant à l'ajout de 1 135 103 m³/jour de vaporisation à l'usine LSR est-il un volume optimal qui permet de minimiser les coûts d'approvisionnement tout en maximisant les ventes d'outils? »

Réponse :

En fonction de la demande d'ajout de vaporisation, le niveau visé a été établi en fonction de la différence entre la demande continue en journée de pointe et les besoins d'hiver extrême. En partant de cet élément, Gaz Métro a effectué des analyses et a conclu qu'un débit horaire moyen de vaporisation de 47 300 m³/h pouvait être ajouté. Le projet a donc été développé sur cette base.

Considérant que la réduction des approvisionnements est égale au volume additionnel de vaporisation, il s'agit du gain optimal pouvant être envisagé. »

Demandes :

- 1.1 Veuillez indiquer quels seraient les coûts de maintien de fiabilité pour chacune des années du plan d'approvisionnement dans un scénario où le plan d'approvisionnement serait établi à partir des besoins de l'hiver extrême et que les besoins de pointe additionnels à l'hiver extrême seraient comblés par des outils de pointe comme l'augmentation de la capacité de vaporisation ou tout autre moyen. Dans un tel scénario veuillez donc considérer que la totalité des outils de maintien serait requise par le client GNL.

Réponse :

Tel que mentionné dans sa correspondance du 20 octobre 2014 (pièce A-0047), la Régie retire cette question.

- 1.2 Veuillez indiquer quelle serait la capacité de vaporisation maximale qui pourrait être fournie par l'usine LSR existante et le coût associé à une telle augmentation de capacité de vaporisation.

Réponse :

A la pièce B-0047, Gaz Métro-6, Document 1, Gaz Métro a effectué une étude de faisabilité d'augmenter la capacité de vaporisation de 47 300 m³/h ou 43 000 GJ/jour, incluant l'impact sur le plan d'approvisionnement et une évaluation préliminaire des coûts et de la rentabilité d'un tel projet. Le niveau visé de l'ajout de vaporisation correspondait à la différence entre la demande continue en journée de pointe et les besoins d'hiver extrême, tels qu'établis à la Cause tarifaire 2014.

Un ajout de vaporisation supérieur à 47 300 m³/heure pourrait être considéré mais cela exigerait une nouvelle étude complète afin de revoir les implications sur les flux gaziers du réseau d'une croissance plus importante de vaporisation.

De même, une nouvelle évaluation de l'impact sur le plan d'approvisionnement serait également requise car l'ajout de vaporisation et la réduction des capacités de transport entraîneraient une utilisation encore plus importante de l'inventaire à l'usine LSR et donc des impacts importants sur l'ensemble de la structure. Le niveau sécuritaire à conserver en inventaire à l'usine LSR devrait alors être révisé afin de préserver le rôle d'outil de fine pointe qu'est la vaporisation de l'usine.

Si la Régie désire qu'une telle étude soit effectuée, un délai minimal de 6 mois suivant la décision serait requis.

Finalement, il est à noter qu'en réponse à la question 19 de la demande de renseignements no. 4 de la Régie (B-0127, Gaz Métro-11, document 1), Gaz Métro a indiqué qu'elle ne pouvait pas augmenter la capacité de vaporisation à l'usine LSR existante sans modification au réseau.

- 2. Références :**
- (i) Pièce B-0050;
 - (ii) Dossier R-3837-2013, pièce B-0292;
 - (iii) Pièce B-0127, p. 78.

Préambule :

- (i) Plan d'approvisionnement 2015-2018
- (ii) Tableaux illustrant les ventes du service de base
- (iii) Tableau illustrant l'historique des coefficients d'utilisation

Demandes :

- 2.1 Veuillez déposer un tableau synthèse sous la forme des tableaux de la référence (ii) qui contiendrait les catégories suivantes pour chacune des années du plan d'approvisionnement :
- Les ventes PMD
 - Les ventes VGE continus, en distinguant :
 - o Les migrations du service T vers le service du Distributeur;
 - o Les ventes au service T;
 - o Les ajouts de charges en pétrochimie;
 - o Les cimenteries;
 - o Client majeur fabricant de produit fertilisant;
 - o Les ventes pour l'activité de GNL;
 - o Le total.
 - Le total des ventes en service continu.
 - Les ventes interruptible, en distinguant :
 - o Les ajouts de charges en pétrochimie;
 - o Les cimenteries;
 - o Client majeur fabricant de produit fertilisant;
 - o Les ventes pour l'activité de GNL;
 - o Le total.
 - Le total des ventes.

Réponse :

Le tableau suivant présente la prévision de la demande du plan d'approvisionnement 2015-2018 séparée par catégorie de clients. Les ventes au service interruptible sont présentées avant interruption.

Il est à noter que les clients fournissant leur propre service de transport, ainsi que ceux ayant migré vers le service du distributeur, ne se retrouvent pas uniquement au marché VGE. L'information relative à ces clients est donc présentée distinctement également pour le marché PMD.

De plus, le tableau présente les volumes associés aux catégories pour chacune des années, il ne s'agit pas de variation d'une année à l'autre.

	2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018
Les ventes PMD	10 ⁶ m ³	10 ⁶ m ³	10 ⁶ m ³	10 ⁶ m ³
Les migrations du services T vers le service du distributeur	30,22	30,40	30,37	30,37
Les ventes au Service T	17,52	17,61	17,58	17,58
Autres	2 670,24	2 687,77	2 682,17	2 693,30
Total PMD	2 717,98	2 735,78	2 730,12	2 741,25
Les ventes VGE en service continu :				
Les migrations du services T vers le service du distributeur	83,92	84,19	83,92	83,92
Les ventes au Service T	117,63	118,20	117,82	117,82
Les ajouts de charges en pétrochimie	303,05	315,64	314,22	314,22
Les cimenteries	-	48,17	96,33	96,33
Client majeur fabricant des produits fertilisants	-	-	-	570,38
Les Ventes pour l'activité de GNL	-	-	91,58	129,33
Autres Volumes	2 070,37	2 152,35	2 214,18	2 215,08
Le total VGE en service continu	2 574,97	2 718,54	2 918,06	3 527,09
Le total des ventes en service continu	5 292,95	5 454,31	5 648,19	6 268,33
Les ventes en service interruptible :				
Les ajouts de charges en pétrochimie	40,01	32,85	32,59	32,59
Les cimenteries	5,10	10,95	17,92	17,92
Client majeur fabricant des produits fertilisants	-	-	-	-
Les Ventes pour l'activité de GNL	34,47	51,80	15,42	12,27
Autres Volumes	384,99	407,79	362,89	362,89
Le total des ventes en service interruptible	464,56	503,40	428,82	425,68
Le total des ventes	5 757,51	5 957,71	6 077,01	6 694,01

2.2 Veuillez indiquer pour chacune des années du plan d'approvisionnement la contribution à la pointe de chacune des catégories suivantes :

- PMD
- VGE continus, en distinguant :
 - o Les migrations du service T vers le service du Distributeur;
 - o Le service T;

- Client majeur fabricant de produit fertilisant;
 - L'activité de GNL;
 - Le total.
- Le total en service continu.

Réponse :

L'évaluation de la contribution à la pointe de différentes catégories de clients implique nécessairement l'évaluation d'une pointe pour chacune de ces catégories. La somme de ces pointes, évaluées distinctement, ne reproduira pas la demande continue en journée de pointe calculée globalement principalement à cause du facteur d'ajustement.

Afin de répondre à la demande de la Régie, Gaz Métro a utilisé une méthode basée sur des proratas ou par différence, selon le cas.

Pour estimer la contribution à la pointe de chacune des catégories de clients, l'exercice a été fait en deux étapes :

Étape 1 : Estimations des volumes en journée de pointe pour les marchés PMD et VGE (tableau 1)

Pour chaque année du plan :

- a) Estimation des volumes en journée pointe pour les marchés PMD et VGE selon des régressions linéaires sur les volumes quotidiens historiques des deux catégories de clients (colonnes 1, 4, 7 et 10).

La somme des volumes en journée de pointe PMD et VGE ainsi estimés ne correspond pas au volume en journée de pointe coïncidente établi au plan 2015-2018 (ligne 3, colonnes 3, 6, 9 et 12) ;

- b) Déduction des proportions PMD et VGE (colonnes 2, 5, 8 et 11) à partir des pointes estimées par marchés du point a ;
- c) Application des proportions sur le volume en journée de pointe établi au plan 2015-2018 pour estimer les volumes de pointe pour les marchés PMD et VGE (colonnes 3, 6, 9 et 12).

Tableau 1 : Estimation des volumes en journée de pointe par marchés (10³m³/jour)

Marchés	2015			2016			2017			2018		
	Pointes estimées par marchés		Pointe prorataée	Pointes estimées par marchés		Pointe prorataée	Pointes estimées par marchés		Pointe prorataée	Pointes estimées par marchés		Pointe prorataée
	(1)	(2)		(4)	(5)		(7)	(8)		(10)	(11)	
1 PMD	24 870	73%	25 164	24 919	73%	25 258	25 371	71%	25 731	27 400	69%	26 418
2 VGE	9 132	27%	9 240	9 447	27%	9 575	10 230	29%	10 376	12 151	31%	11 716
3 Total	34 002		34 404	34 365		34 833	35 601		36 107	39 551		38 134

Étape 2 : Estimation de l'apport à la pointe des différentes catégories de clients (tableau 2)

Étant donné que les clients ayant leur propre service de transport ainsi que ceux ayant migré vers le service du distributeur se retrouvent sous les deux marchés, PMD et VGE, Gaz Métro présentera l'apport à la pointe des différentes catégories de clients distinctement pour les deux marchés.

Pour l'estimation de l'apport à la pointe de chacune des catégories de clients et ce, pour chaque année du plan, Gaz Métro a procédé comme suit :

- a) Pour chacun des marchés (à l'exception du client majeur fabricant de produit fertilisant et de l'activité de GNL), estimation des volumes en journée de pointe par catégories de clients sur la base des volumes mensuels projetés en fonction de la méthode utilisée au service d'équilibrage.

Cette approche a été utilisée car, d'une part, une régression pour les clients PMD à lecture mensuelle n'est pas possible. D'autre part, pour les clients VGE, les régressions sur les volumes continus purs par catégorie ne seraient pas probantes. En effet, il n'y a qu'un client dans la catégorie « Migration vers le service T du distributeur » et deux clients dans la catégorie « Clients service T ».

La consommation journalière de pointe est estimée de la façon suivante :

Pointe = Max C x multiplicateur

Avec :

Max C = maximum des consommations journalières moyennes de chacun des mois d'hiver

Multiplicateur = Maximum (2,1 - (1,1 x A/Max C) ; 1) ; A étant le volume annuel moyen ;

- b) Pour le client majeur fabricant de produits fertilisants, l'apport à la pointe est égal à la moyenne des consommations de janvier et février 2018, comme évalué à la Cause tarifaire 2015.
- c) Pour l'activité de GNL, l'apport à la pointe est établi en fonction du volume souscrit projeté pour les années 2017 et 2018, comme évalué à la Cause tarifaire 2015.
- d) Pour les autres clients, le volume en journée de pointe est calculé par différence.

Les proportions de l'apport à la pointe par marchés et catégories de clients sont présentées au tableau 2.

Tableau 2 : Répartition des volumes en journée pointe par marchés et par catégories de clients

	2015				2016				2017				2018			
	Pointes estimées PMD et VGE			CU	Pointes estimées PMD et VGE			CU	Pointes estimées PMD et VGE			CU	Pointes estimées PMD et VGE			CU
	10 ³ m ³ /j (1)	% vs Marché (2)	% vs Total (3)		10 ³ m ³ /j (5)	% vs Marché (6)	% vs Total (7)		10 ³ m ³ /j (9)	% vs Marché (10)	% vs Total (11)		10 ³ m ³ /j (13)	% vs Marché (14)	% vs Total (15)	
PMD																
1 Clients service T	123	0,5%	0,4%	39%	123	0,5%	0,4%	39%	123	0,5%	0,3%	39%	123	0,5%	0,3%	39%
2 Migration vers le service T du distributeur	250	1,0%	0,7%	33%	247	1,0%	0,7%	34%	247	1,0%	0,7%	34%	247	0,9%	0,6%	34%
3 Autres clients	24 791	98,5%	72,1%	30%	24 888	98,5%	71,4%	30%	25 361	98,6%	70,2%	29%	26 048	98,6%	68,3%	28%
4 Total PMD	25 164	100,0%	73,1%	30%	25 258	100,0%	72,5%	30%	25 731	100,0%	71,3%	29%	26 418	100,0%	69,3%	28%
VGE																
5 Clients service T	421	4,6%	1,2%	77%	414	4,3%	1,2%	78%	415	4,0%	1,1%	78%	415	3,5%	1,1%	78%
6 Migration vers le service T du distributeur	323	3,5%	0,9%	71%	322	3,4%	0,9%	72%	323	3,1%	0,9%	71%	323	2,8%	0,8%	71%
7 Activité GNL									264	2,5%	0,7%	95%	388	3,3%	1,0%	91%
8 Client majeur - produits fertilisants													1 748	14,9%	4,6%	89%
9 Autres clients	8 496	92,0%	24,7%	77%	8 839	92,3%	25,4%	78%	9 374	90,3%	26,0%	77%	8 842	75,5%	23,2%	81%
10 Total VGE	9 240	100,0%	26,9%	76%	9 575	100,0%	27,5%	78%	10 376	100,0%	28,7%	77%	11 716	100,0%	30,7%	82%
PMD et VGE																
11 Clients service T	544		1,6%	68%	537		1,5%	69%	538		1,5%	69%	538		1,4%	69%
12 Migration vers le service T du distributeur	573		1,7%	55%	570		1,6%	55%	570		1,6%	55%	570		1,5%	55%
13 Activité GNL									264		0,7%	95%	388		1,0%	91%
14 Client majeur - produits fertilisants													1 748		4,6%	89%
15 Autres clients	33 287		96,8%	42%	33 727		96,8%	42%	34 735		96,2%	42%	34 889		91,5%	42%
16 Total PMD et VGE	34 404		100,0%	42%	34 833		100,0%	43%	36 107		100,0%	43%	38 134		100,0%	45%

Gaz Métro tient à souligner que l'évaluation de la journée de pointe est un processus global, principalement lorsque le principe de pointe coïncidente est priorisé. Une fois la contribution à la pointe par catégorie de clients effectuée, Gaz Métro ne pourrait attribuer les outils d'approvisionnement servant à répondre à chacune des demandes de pointe car ces outils sont contractés de manière globale. En effet, la structure d'approvisionnement est conçue globalement pour répondre à la demande et c'est la diversité de la clientèle qui permet d'optimiser cette structure.

- 2.3 Veuillez évaluer le coefficient d'utilisation de chacune des catégories. Veuillez commenter les résultats et expliquer tout écart significatif avec l'historique des CU présenté à la référence (iii).

Réponse :

Les CU des différentes catégories de clients sont présentés aux colonnes 4, 8, 12, et 16 du tableau 2 de la réponse à la question 2.2. Ces CU sont calculés en divisant le volume annuel moyen présenté à la réponse 2.1 par le volume de pointe estimé à la réponse 2.2. Le tableau suivant reprend les CU estimés des clients VGE et PMD pour les quatre années du plan d'approvisionnement.

Années	Coefficients d'utilisation	
	Clients VGE	Clients PMD
2014 - 2015	76%	30%
2015 - 2016	78%	30%
2016 - 2017	77%	29%
2017 - 2018	82%	28%

Ces CU sont comparables à ceux présentés à la référence (iii), malgré le fait qu'ils ne soient pas calculés de la même façon. Aucun écart significatif n'est constaté, exception faite de l'année 2017-2018 où le CU des clients VGE reflète l'importance du volume et du profil du client majeur fabricant de produits fertilisants.

- 2.4 Veuillez indiquer les capacités de transport additionnelles contractées pour satisfaire les besoins additionnels de pointe d'une année à l'autre de même que le coût total associé à ces capacités de transport additionnelles.

Réponse :

L'annexe 1 présente les capacités additionnelles pour répondre aux besoins de chaque année du plan d'approvisionnement (réf. : B-0050, Gaz Métro-7, Document 1, annexe 6, ligne 46),

une répartition entre les capacités pour répondre initialement aux besoins d'hiver extrême et, par la suite, à la demande continue en journée de pointe ainsi qu'une estimation des coûts projetés au plan d'approvisionnement.

Les capacités requises pour répondre à la demande additionnelle entre l'hiver extrême et la journée de pointe étant un besoin spécifique à la période d'hiver, les capacités du marché secondaire visant la période du 1^{er} décembre au 31 mars sont initialement attribuées à ce besoin.

La répartition présentée à l'annexe 1 suppose que, d'une année à l'autre, le besoin pour répondre à la journée de pointe est à contracter de nouveau. De façon plus spécifique, la capacité de 1 188 10³m³/jour de transport FTLH contractée auprès de TCPL au 1^{er} novembre 2014, qui servait à répondre au besoin additionnel de pointe évalué pour l'année 2014, a été attribuée pour les années 2015 et 2016 au besoin de la demande de base. Ainsi, la totalité du 1 623 10³m³/jour est à contracter de nouveau.

- 2.5 Pour les clients ayant migrés du service interruptible vers le service continu en 2015, veuillez indiquer le nombre de clients ainsi que les volumes qui étaient sous contrats lors de cette demande de migration. Veuillez fournir la même information pour les clients dont le contrat était terminé.

Réponse :

Clients avec contrat actif après le 30 novembre 2014 :

Nombre de clients : 26

Tarif	Volumes sous contrat lors de la demande (avant migration) - 10 ⁶ m ³	Volumes des clients prévus à la Cause (avec migration) - 10 ⁶ m ³	Variation
D1	0,00	35,35	35,35
D3	6,53	1,90	(4,63)
D4	191,31	390,60	199,29
D5	275,75	45,74	(230,01)
Total	473,59	473,59	

Client sans contrat (date d'échéance avant 30 novembre 2014)

Nombre de clients : 3

Tarif	Volumes sous contrat lors de la demande (avant migration) - 10 ⁶ m ³	Volumes des clients prévus à la Cause (avec migration) - 10 ⁶ m ³	Variation
D1	0,00	7,73	7,73
D3	3,99	0,33	(3,66)
D4	0,00	3,01	3,01
D5	7,58	0,50	(7,08)
Total	11,57	11,57	

Il est à noter qu'après le dépôt de la Cause tarifaire 2015, d'autres demandes de migration entre le service interruptible et continu ont été effectuées. Le même processus d'engagement contractuel a alors été exigé des clients avant d'accepter la migration. Ces nouveaux volumes représentent une augmentation des besoins de 317 10³m³/jour (12 000 GJ/jour).

- 2.6 Veuillez indiquer si le Distributeur a calculé l'impact sur les tarifs de transport et d'équilibrage de l'année 2015 de ces migrations avant de les accepter. Si oui, veuillez fournir le détail des calculs. Si non, veuillez fournir la capacité de transport additionnelle quotidienne requise par ces migrations et le coût associé à ces capacités. Veuillez fournir l'impact tarifaire de ces coûts additionnels distinctement pour les services de transport, d'équilibrage et de distribution.

Réponse :

La réponse mérite, selon Gaz Métro, qu'on s'attarde au contexte particulier qui prévaut dans l'industrie en ce moment, avant d'élaborer plus amplement sur la réponse détaillée ;

Mars 2013 :

- Décision RH-003-2011 émise par l'ONE qui octroie à TCPL des outils lui permettant d'inciter fortement les clients de son réseau de transport à contracter des contrats fermes annuels afin d'éviter les risques liés à l'imposition de prix très élevés pour être desservis durant l'hiver à partir de capacités excédentaires ;

Projet de conversion d'infrastructures au gaz vers le projet Énergie Est (projet EE)

- TCPL se propose de transférer toutes les capacités du Triangle de l'Est non couvertes par des demandes de contrats fermes vers son projet à l'huile ;
- Spectre d'une situation où il n'y aura plus de capacités de transport excédentaires permettant à certains clients industriels de s'approvisionner en gaz naturel lorsqu'ils seraient interrompus durant l'hiver et ce, peu importe le prix ;
- Les distributeurs de l'Est du Canada, dont fait partie Gaz Métro, tentent de convaincre TCPL et éventuellement le régulateur fédéral (ONÉ) de l'importance pour le marché d'avoir une chance à court terme d'obtenir des capacités de transport fermes et renouvelables juste avant le transfert d'infrastructures au projet EE par un *Open Season* à venir ;
- Nul ne connaît la date d'un tel *Open Season* éventuel, mais Gaz Métro devra être prête, au moment opportun, à s'engager de façon ferme pour 15 ans afin de couvrir les besoins de sa clientèle ;

Hiver 2013-2014 :

- Hiver record en terme de froid où le niveau des interruptions des clients industriels a été très élevés;
- Le marché fait face à des contraintes de capacités de transport dans l'Est du Canada qui ont eu des incidences très fortes sur les prix du gaz naturel livré en franchise ;

Depuis la fin de l'hiver 2014 :

- Bon nombre de clients interruptibles se tournent vers Gaz Métro afin d'être desservis en service continu.
- Cette transition des clients industriels s'inscrit parfaitement dans les buts recherchés par le régulateur fédéral afin d'augmenter les revenus de TCPL et ainsi assurer une pérennité financière à TCPL qui se retrouvait malheureusement dans une spirale tarifaire, il y a à peine quelques années ;

Responsabilités de Gaz Métro :

- Déployer tous les efforts possibles afin d'assurer l'accès à du gaz naturel et des capacités de transport suffisantes afin de desservir les besoins de sa clientèle québécoise ;
- L'accent est mis sur la sécurité d'approvisionnement au meilleur coût possible ;
- Similairement à ses semblables ontariens, le coût éventuel du transport dans une année donnée n'est pas considéré par Gaz Métro au moment d'accepter le retour

d'un client industriel en service continu. Le but recherché étant cependant de couvrir à moyen et long termes ces besoins par du service de transport ferme et renouvelable, généralement auprès de TCPL ;

Disponibilités des capacités offertes par TCPL jusqu'au Québec :

- Absence totale de capacités fermes renouvelables offertes par TCPL à l'heure actuelle;
- Manque de transparence de la part de TCPL qui change fréquemment la donne sur les disponibilités en matière de transport jusqu'au Québec, et ce, même pour des capacités non-renouvelables ;
- Besoin impératif pour Gaz Métro de connaître le plus précisément possible, en temps réel, les besoins exprimés par sa clientèle afin de saisir les opportunités de marché au moment où elles se présentent ;

Rappelons que cette période de transition du marché parsemée d'incertitudes est l'occasion pour un distributeur comme Gaz Métro d'accompagner et de protéger au maximum sa clientèle actuelle et future.

D'ailleurs, certains commentaires émis par un des intervenants lors des audiences qui ont eu lieu du 6 au 8 octobre dernier à propos d'un Avis sur les approvisionnements en fourniture et transport de gaz naturel nécessaires pour répondre aux besoins en gaz naturel des consommateurs québécois à moyen et long termes, demandé par le MÉRN, dépeignent tout à fait la situation actuelle :

INTERROGÉ PAR M. LAURENT PILOTTO :

Q. [55] Alors, Monsieur Gosselin, bien, vous venez de l'évoquer, le transfert constaté de clients interruptibles ou de clients en service transport vers le transport du distributeur ou de l'interruptible vers le continu. Est-ce que vous proposez que du transport continu soit contracté par les distributeurs, bien, notamment Gaz Métro et Gazifère, là, pour satisfaire la demande des clients interruptibles, est-ce que c'est ce que vous suggérez aux distributeurs de faire?

R. Antoine Gosselin

« ... Ce que l'on a dit dans ces dossiers-là c'est, bon, on est face à une situation où il n'y a pas de transport qui a été contracté pour cette clientèle-là et là, tout à coup, ils en veulent. Alors, ce que l'on dit c'est, on ne devrait pas permettre le transfert de ces clients-là vers du service continu ou vers le transport du distributeur si ça met en péril la fiabilité de l'approvisionnement de la clientèle qui était déjà au service de transport du distributeur à ce moment-là.

Mais ça ne veut pas dire qu'on ne devrait pas faire des efforts puis essayer de trouver des solutions pour accommoder l'ensemble des besoins du marché. On peut... on peut jouer à un jeu de recherche d'un coupable, là, là-dedans, on peut essayer de savoir, bien, c'est le client

qui aurait dû prendre sa responsabilité puis se contracter du transport ou revenir au service de transport de Gaz Métro plus vite ou annoncer à Gaz Métro : « Bien, là je suis à ton service de transport mais je ne soumissionnerai pas sur l'open season de TCPL, soumissionne pour moi à partir de telle date, je vais prendre ton service de transport.

Sauf que je ne pense pas que dans la situation actuelle ce soit très constructif d'essayer de trouver ou pointer un coupable. Je pense que l'intérêt public veut qu'on cherche des solutions pour faire en sorte que tout le monde puisse être desservi en fonction de ce qu'il a besoin comme service. Et donc, qu'on mette les... qu'on prenne les moyens pour arriver à ça. »

Gaz Métro soumet respectueusement que ce sont exactement les principes qu'elle a appliqués dans les circonstances :

- Aucune garantie fournie aux clients interruptibles qu'ils seraient desservis en continu avant d'avoir réussi à se procurer des capacités de transport pour les desservir ; et
- Gaz Métro cherche cependant par tous les moyens à obtenir les capacités de transport pour les desservir et leur assurer un accès au gaz naturel qui comblera leurs besoins dans les années à venir. Gaz Métro n'abandonne aucun client à son sort, indépendamment des raisons qui pourraient expliquer la nature des défis à soulever dans chaque cas particulier;

Réponse détaillée :

À la suite de l'hiver 2013-2014 qui a été très froid et le nombre de jours d'interruption qui a atteint, ou presque, le maximum fixé à chaque sous-tarif, plusieurs clients au service interruptible ont demandé de migrer en partie ou en totalité vers le service continu. Une première analyse de l'impact de ces migrations a été effectuée à la fin mars 2014. La capacité additionnelle découlant de la migration des volumes du service interruptible au service continu représentait 1 188 10³m³/jour (45 000 GJ/jour). L'impact financier a également été évalué. Les résultats étaient les suivants :

Cause tarifaire 2015 - Scénario de base (Évaluation 2014.03.13)

Coûts du plan d'approvisionnement

Capacités additionnelles de 1 188 10³m³/jour de décembre à mars à contracter pour la migration D5 vers D4
Évaluation considérant les prix du 13 mars 2014

	Avec migration D5 vers D4			Sans migration D5 vers D4			Variation		
	Volume 10 ³ m ³	Coût 000 \$	Prix unitaire c/m ³	Volume 10 ³ m ³	Coût 000 \$	Prix unitaire c/m ³	Volume 10 ³ m ³	Coût 000 \$	Prix unitaire c/m ³
Transport	5 544 879	350 328	6,318	5 512 114	329 349	5,975	32 764	20 980	0,343
Équilibrage	5 658 225	108 734	1,922	5 625 461	107 589	1,913	32 764	1 145	0,009
Total		459 062			436 938			22 124	

Revenus de distribution

	Avec migration	Sans migration	Variation	Taux D *	Revenus
	10 ³ m ³	10 ³ m ³	10 ³ m ³	c/m ³	000 \$
D1	2 036 260	2 002 544	33 716	21,385	7 210
DM	463 711	463 711	0	10,407	0
D3	217 818	214 620	3 198	6,573	210
D4	2 540 610	2 350 014	190 596	3,172	6 045
D5 après int.					
0505	81 364	101 503	-20 139	3,893	-784
0506	66 630	86 020	-19 390	3,098	-601
0507	75 112	109 139	-34 027	2,491	-848
0508	11 070	37 668	-26 598	2,064	-549
0509	66 324	153 831	-87 508	1,730	-1 514
0535	37 175	43 106	-5 931	3,801	-225
0536	50 600	49 880	720	3,733	27
0537	35 236	34 932	304	2,781	8
0538	2 204	2 169	35	2,023	1
0539	0	0	0	0,000	0
GAC	1 113	3 325	-2 213	1,275	-28
D5 total	426 827	621 573	-194 746		-4 513
Total	5 685 225	5 652 461	32 764		8 952

* Taux D = taux unitaires 2015 estimés selon l'évaluation du 13 mars 2014

Gaz Métro a accepté les demandes de migrations car elles respectaient les *Conditions de service et Tarif*, au même titre qu'une augmentation volumétrique d'un client sous contrat en service continu ou le développement de nouvelles ventes.

À court terme, Gaz Métro constate une pression à la hausse sur les tarifs de transport et d'équilibrage en raison du coût du transport sur le marché secondaire. À moyen terme toutefois, cette pression à la hausse s'estompera puisque Gaz Métro contractera les capacités requises sur le marché primaire ce qui aura pour effet de neutraliser l'impact des coûts actuels du marché secondaire.

D'autre part, Gaz Métro juge que le contexte du marché gazier en amont du territoire, tel que décrit auparavant, fait en sorte qu'il est impératif de considérer dès maintenant les besoins fermes de la clientèle. En effet, en positionnant dès maintenant les besoins fermes de capacité pour sa clientèle, Gaz Métro démontre principalement à TCPL que la demande de gaz naturel requise pour desservir le territoire de Gaz Métro est bien réelle et immédiate. Rappelons qu'un report dans le temps (soit deux ou trois ans avant la fin des contrats interruptibles) serait des plus risqué pour ces clients car TCPL ne se propose de rebâtir de la capacité pour répondre aux nouveaux besoins (à la suite du projet EE) qu'à l'intérieur d'un délai de trois ans, si les quantités demandées sont suffisantes pour générer des projets économiquement rentables pour TCPL. Ne pas tenter de desservir un client immédiatement en continu pourrait vouloir signifier ne pas pouvoir le desservir pour bon nombre d'années.

Suite aux migrations, des ententes engageant les clients au service continu pour une période de trois à cinq ans ont été convenues, exception faite des clients sur les réseaux saturés qui ont été limités à un an, comme expliqué à la réponse 5.2 de la demande de renseignements de l'ACIG. En ce qui concerne les autres régions non saturées, Gaz Métro avait précisé aux clients que l'approbation de la migration était conditionnelle à ce que Gaz Métro puisse contracter les capacités nécessaires. Celles-ci ont été concrétisées en juillet et août 2014 pour l'hiver 2014-2015. Pour les hivers subséquents, Gaz Métro a intégré au contrat une clause qui spécifie que, si les capacités n'étaient pas disponibles, le client se verrait dans l'obligation de retourner au service interruptible. La réponse à la question 6.4 de la demande de renseignements no.3 de la FCEI ne faisait pas mention de cet élément, car Gaz Métro n'avait pas encore complété les modalités contractuelles liées à cette migration.

Une fois le processus de validation complété, Gaz Métro a alors finalisé la demande projetée pour les quatre années et le plan d'approvisionnement, comme déposé à la pièce B-0050, Gaz Métro-7, Document 1. L'évaluation des capacités additionnelles requises découlant de la migration des volumes du service interruptible au service continu établie à la Cause tarifaire a été effectuée. Cette capacité additionnelle est de $1\,029\,10^3\text{m}^3/\text{jour}$ (39 000 GJ/jour), légèrement inférieure à la première estimation.

À ce moment-là, l'impact financier n'avait pas été réévalué, étant intégré dans la Cause tarifaire 2015.

En reprenant une analyse similaire à celle effectuée en mars 2014, afin de quantifier l'impact des migrations dans la Cause tarifaire 2015 et considérant les hypothèses de prix utilisées pour le dossier tarifaire, les résultats sont les suivants :

Cause tarifaire 2015 - Scénario de base (Dépôt Régie 2014.06.26)

Coûts du plan d'approvisionnement

Capacités additionnelles de 1 029 10³m³/jour de décembre à mars à contracter pour la migration D5 vers D4
Évaluation considérant les prix au dépôt de la Cause Tarifaire 2015

	Avec migration D5 vers D4			Sans migration D5 vers D4			Variation		
	Volume 10 ³ m ³	Coût 000 \$	Prix unitaire ¢/m ³	Volume 10 ³ m ³	Coût 000 \$	Prix unitaire ¢/m ³	Volume 10 ³ m ³	Coût 000 \$	Prix unitaire ¢/m ³
Transport	5 574 565	390 657	7,008	5 562 824	364 126	6,546	11 741	26 531	0,462
Équilibrage	5 689 561	101 148	1,778	5 677 820	99 913	1,760	11 741	1 235	0,018
Total		491 804			464 039			27 766	

Revenus de distribution

	Avec migration 10 ³ m ³	Sans migration 10 ³ m ³	Variation 10 ³ m ³	Taux D * ¢/m ³	Revenus 000 \$
D1	2 512 213	2 476 866	35 347	18,419	6 511
D3	205 764	210 391	-4 627	7,201	-333
D4	2 574 973	2 375 683	199 290	2,994	5 967
D5 après int.					
0505	75 951	99 778	-23 827	3,573	-851
0506	43 753	72 526	-28 772	2,915	-839
0507	64 353	120 284	-55 930	2,333	-1 305
0508	16 261	55 729	-39 468	1,933	-763
0509	82 820	162 299	-79 478	1,634	-1 299
0535	40 220	0	40 220	3,637	1 463
0536	62 916	43 641	19 275	3,170	611
0537	34 019	47 908	-13 889	2,654	-369
0538	2 203	36 395	-34 191	1,916	-655
0539	0	2 208	-2 208	0,000	0
GAC	1 113	1 113	0	1,172	0
D5 total	423 611	641 880	-218 269		-4 006
Total	5 716 561	5 704 820	11 741		8 138

* Taux D = taux provisoires 2015 (B-0115, Gaz Métro-12. Document 14, page 6, colonne 21)

Il est à noter que l'évaluation de l'impact de la migration a été effectuée en considérant uniquement les clients dont les contrats de distribution étaient en cours. Les clients dont les contrats venaient à terme avant le 30 novembre 2014 ont été considérés en fonction du tarif de migration choisi, étant donné qu'à la fin de leur contrat ils auront le droit de choisir le service continu.

- 3. Références :** (i) Pièce B-0050, p. 94;
(ii) Texte des Conditions de service et Tarif, article 13.1.4.1.

Préambule :

Référence (i)

« Pour l'année 2014-2015, 160 clients fournissant leur propre service de transport, incluant le client en biogaz, détiendront une capacité journalière moyenne de 632 10³m³/jour en octobre 2014. Ce nombre passe à 52 clients à compter du 1^{er} novembre 2014. La capacité journalière moyenne de novembre 2014 à septembre 2015 passe à 371 10³m³/jour. Le volume annuel total de la clientèle qui fournit son service de transport s'élève à 144 106m³.

L'hypothèse que ce nombre de clients sera statique pour toute la durée du plan d'approvisionnement est utilisée. Les modalités prévues aux Conditions de service et Tarif pour les clients désirant contracter leur propre transport (cession ou préavis de sortie) font en sorte que Gaz Métro sera tenue indemne des choix des clients.

Il est à noter que 39 clients ont avisé Gaz Métro de leur retour à partir du 1^{er} novembre 2013 en respectant les Conditions de service et Tarif en vigueur au moment de leur avis, c'est-à-dire avec un avis d'au moins 60 jours. Les autres clients qui ont migré vers le service de transport du distributeur ont donné un avis à Gaz Métro avant le 1^{er} mars 2014 pour un retour à compter du 1^{er} novembre 2014.

D'autre part, trois clients ont avisé Gaz Métro qu'ils se retiraient du service de transport du distributeur à compter du 1^{er} novembre 2014. Gaz Métro a accepté cette migration, réduisant d'autant les capacités additionnelles à contracter.

Le retour de clients au service de transport de Gaz Métro représente globalement une baisse de 667 10³m³/jour entre la Cause 2014 et Cause 2015; l'apport des livraisons des clients ayant leur propre service de transport aux outils d'approvisionnement passe de 1 065 10³m³/jour en 2014 à 397 10³m³/jour en 2015.

Tous les clients qui utilisent leur propre service de transport ont opté pour le service d'équilibrage de Gaz Métro. Seul le client en biogaz n'est pas assujéti au service d'équilibrage ; étant sur un réseau dédié, Gaz Métro ne peut lui offrir le service d'équilibrage.» [nous soulignons]

Référence (ii)

« **13.1.4.1 Préavis d'entrée**

Le client qui désire se prévaloir du service de transport du distributeur au plus tôt le 1^{er} novembre doit en informer ce dernier par écrit avant le 1^{er} mars précédent. Nonobstant le préavis demandé, le client ne pourrait se prévaloir du service de transport du distributeur que s'il était possible pour le distributeur de le lui fournir.» [nous soulignons]

Demandes :

- 3.1 Veuillez indiquer si le Distributeur a calculé l'impact tarifaire pour l'année 2015 du retour de clients au service de transport de Gaz Métro avant de les accepter. Si oui, veuillez fournir le détail des calculs de cet impact tarifaire. Si non, veuillez fournir la capacité de transport additionnelle quotidienne requise par ces migrations et le coût associé à ces capacités. Veuillez fournir l'impact tarifaire de ces coûts additionnels distinctement pour les services de transport, d'équilibrage et de distribution. Veuillez commenter ce résultat.

Réponse :

Le retour de clients au service de transport de Gaz Métro entre la Cause tarifaire 2014 et la Cause tarifaire 2015 s'est effectué comme suit :

Mai et juillet 2013 : retour de 39 clients le 1^{er} novembre 2013 pour une capacité de 383 10³m³/jour (14 500 GJ/jour). Selon les *Conditions de service et tarif* en vigueur à ce moment-là, un préavis minimum de 60 jours était requis, le délai était donc respecté.

Janvier et Février 2014 : Au cours du mois de janvier, Gaz Métro devait participer à l'appel d'offres de TCPL et également confirmer les capacités de transport qu'elle détenait et ce jusqu'au 31 octobre 2016. Entre le 7 et le 16 janvier 2014, 106 clients ont avisé Gaz Métro de leur retour à son service de transport pour le 1^{er} novembre 2014. Par la suite, vers la fin février, deux autres clients ont signifié leur retour également pour le 1^{er} novembre 2014. Selon les *Conditions de service et tarif* en vigueur à ce moment-là, le client devait informer par écrit Gaz Métro au moins 60 jours à l'avance pour son retour au service. Le délai était donc respecté, les avis ayant été reçus sept ou huit mois avant la date de retour. La capacité totale de ces demandes représente environ 313 10³m³/jour (11 800 GJ/jour) pour l'année 2015.

Au moment d'accepter ces demandes, principalement celles de janvier, l'hiver était en cours. La demande projetée pour l'horizon 2015 à 2018 n'étant pas développée, les informations déposées dans le cadre de la Cause tarifaire 2014 (plan 6 ans) servaient de base de référence soit, un excédent de capacité de 264 10³m³/jour et une augmentation de la capacité de retrait au site de Pointe-du-Lac de 396 10³m³/jour. Ainsi, la situation critique de la disponibilité des capacités sur le marché secondaire, la hausse des prix et les demandes de migration du service interruptible au service continu n'étaient pas connues. Étant donné que ces demandes de retour sur le service de transport du distributeur respectaient les règles prévues aux *Conditions de service et tarif*, aucune évaluation financière n'a été effectuée et aucune capacité équivalente n'a été contractée, les besoins seraient pris en compte dans le cadre du plan d'approvisionnement 2015-2018.

Il est à noter qu'un des clients qui est revenu sur le service de transport de Gaz Métro s'était vu céder de la capacité par Gaz Métro lors de son retrait du service. Selon les règles des

Conditions de service et Tarif, il devait l'offrir au distributeur avant de la retourner directement au transporteur. Considérant le contexte actuel et les besoins de transport entre Empress et GMIT EDA, Gaz Métro a décidé de reprendre cette capacité de 40 10³m³/jour, assujettie au tarif FTLH de TCPL.

De plus, 3 clients d'une même entité légale se retireront du service de transport de Gaz Métro à compter du 1^{er} novembre 2014 pour une capacité approximative de 10 10³m³/jour. Ces retraits seront effectués sans cession de transport. Gaz Métro a accepté le retrait puisque celui-ci réduit la capacité à contracter sur le marché secondaire d'une quantité équivalente et sera donc à l'avantage de la clientèle.

Finalement, entre les années 2014 et 2015, les clients qui fournissent leur propre service de transport ont des fluctuations de livraison qui se reflètent également dans la variation entre les années.

Comme mentionné au tableau 36 de la pièce B-0050, Gaz Métro-7, Document 1 (p. 104), l'effet net entre les Causes tarifaires 2014 et 2015 est de 628 10³m³/jour. Le tableau suivant présente la répartition de la variation entre les années 2014 et 2015 ainsi que l'impact financier.

	# jours	Quantité		Prix	Coût
		10 ³ m ³ /jour	10 ³ m ³	¢/m ³	(000\$)
Coûts de transport *					
Retours de clients au 2013-11-01	365	383	139 681	6,553	9 153
Autres retours au 2014-11-01	334	311	104 017	6,553	6 816
Sorties de clients au 2014-11-01	334	-10	-3 306	6,553	-217
Autres mouvements	365	-57	-20 683	6,553	-1 355
Total		628			14 397
Revenus de transport **					
Retours de clients au 2013-11-01	365	383	139 681	6,865	9 589
Autres retours au 2014-11-01	334	311	104 017	6,865	7 141
Sorties de clients au 2014-11-01	334	-10	-3 306	6,865	-227
Autres mouvements	365	-57	-20 683	6,865	-1 420
Total		628			15 083
* Coûts évalués au tarif FTLH de TCPL					
** Revenus évalués au tarif provisoire 2014-2015, B-0111, Gaz Métro-12, Document 9					

Pour établir les coûts, Gaz Métro a utilisé le tarif FTLH de TCPL. En effet, Gaz Métro avait contracté en 2014 de la capacité pour répondre à la demande de pointe et avait également un excédent de 264 10³m³ en FTLH non utilisé. Puisqu'il s'agissait des premières demandes, Gaz Métro avait donc cette capacité pour y répondre.

Puisqu'il s'agit de capacité annuelle de transport pour répondre à la demande de cette clientèle, ces coûts se rapportent uniquement au service de transport. Il n'y a pas d'impact sur le service d'équilibrage qui était déjà offert à ces clients, ni sur le service de distribution.

- 3.2 Veuillez indiquer si le Distributeur s'est assuré qu'il était possible de fournir le transport aux clients qui désiraient retourner au service de transport du Distributeur.

Réponse :

Veuillez vous référer à la réponse à la question 3.1.

- 3.3 Veuillez indiquer, s'il est opportun que les conditions de service puissent tenir indemne le Distributeur lorsqu'un client revient au service de transport du Distributeur comme c'est le cas pour les clients voulant se retirer du service de transport du Distributeur tel que mentionné à la référence (i) et tel que prévu à la référence 13.1.4.1.

Réponse :

Il est opportun que les conditions de service puissent limiter les impacts pour les clients et le distributeur lorsqu'un client revient au service du distributeur, sans toutefois fermer la porte à toute demande de changement de service, objectif initial du dégroupement des tarifs. C'est d'ailleurs dans cette optique que Gaz Métro a demandé, au cours des années ainsi qu'à la phase 3 du présent dossier, de modifier les clauses de préavis d'entrée et de sortie du service de transport du distributeur.

La présence d'un préavis avant le 1^{er} mars pour le 1^{er} novembre suivant permet de s'assurer que le retour d'un client au service de transport puisse être connu suffisamment tôt pour que Gaz Métro puisse optimiser son plan d'approvisionnement en considérant cette information, et intégrer les coûts dans le tarif de transport.

La décision d'accepter ou non le retour du client au service de transport est prise au moment de la demande et selon les règles applicables et le contexte connu à ce moment-là. S'il appert, au moment où le client fait une demande de retour, que la capacité ne sera pas disponible, les conditions de service permettent à Gaz Métro de refuser le retour.

Il peut toutefois arriver, tel qu'expliqué à la réponse 3.1 de la présente demande de renseignements, que le distributeur accepte le retour d'un client et que le contexte change, entraînant un impact financier plus important que prévu. Or, cette situation n'est pas différente de l'impact financier suite à une augmentation de capacité pour répondre à la hausse de la demande continue d'un client régulier ou à l'ajout de nouveaux clients. Ainsi, lors de la cause tarifaire, c'est l'ensemble des variations de la desserte de la clientèle qui définira les outils d'approvisionnements et, selon les coûts des outils disponibles, les tarifs de l'année.

Il est à noter que tout mouvement de client d'un service à l'autre entraînera un effet plus ou moins grand sur les coûts, parfois à la baisse, parfois à la hausse. Ainsi, au niveau monétaire, le distributeur, et ultimement, les clients ne pourront jamais être tenus « totalement » indemnes. C'est pourquoi, lors de la Cause tarifaire 2014, Gaz Métro avait mentionné ne pas vouloir adopter la formulation « *s'il était rentable pour le distributeur de le lui fournir* » à l'article 13.1.4.1, expliquant que cela pourrait constituer un frein au respect de l'obligation qu'a Gaz Métro de fournir et livrer le gaz naturel à toute personne qui le demande dans le territoire desservi par son réseau de distribution¹.

Dans le cas où le client se retire du service du distributeur, il est également opportun de réduire, autant que possible, les impacts pour le reste de la clientèle.

4. Référence : Pièce B-0127, p. 21.

Préambule :

« Le débit horaire maximal inscrit au contrat des clients des tarifs D4 et D5 permet à Gaz Métro de prévoir les débits horaires attendus dans le cadre de la gestion opérationnelle du réseau. Cette information permet entre autres de pouvoir réagir si Gaz Métro constate un débit horaire beaucoup plus élevé que ce qui est indiqué au contrat et qui met en danger la sécurité d'approvisionnement de la clientèle. Toutefois, la gestion des interruptions et les nominations sont effectuées sur une base quotidienne et le débit horaire n'est pas utilisé.» [nous soulignons]

Demandes :

- 4.1 Dans l'éventualité où un client consommait un débit horaire beaucoup plus élevé que ce qui est indiqué au contrat et qui mettrait en danger la sécurité d'approvisionnement de la clientèle, veuillez indiquer comment Gaz Métro pourrait réagir si elle ne possède pas, en temps réel, la consommation horaire du client.

Réponse :

Présentement, Gaz Métro a instrumenté des clients qui sont alimentés par les réseaux de transmission du Saguenay ou de l'Estrie. Ces clients ont été instrumentés puisqu'ils pouvaient avoir un impact dans la variation de la pointe horaire et qu'ils sont sur des réseaux de transmission où le taux de saturation est élevé.

Les clients qui ne sont pas instrumentés aux tarifs D₄ et D₅ sont des clients pour lesquels Gaz Métro est actuellement en mesure de gérer le risque. De cette façon, il est très peu

¹ R-3837-2013, B-0224, Gaz Métro-2, Document 7, question 21.2.

probable qu'un client non instrumenté puisse mettre en danger la sécurité d'approvisionnement de la clientèle.

De plus, Gaz Métro rappelle que le Centre de contrôle du réseau obtient déjà les lectures en temps réel pour l'ensemble des 82 postes de livraison sur son territoire.

Ainsi, Gaz Métro ne croit pas que l'ajout d'une lecture horaire est nécessaire pour tous ces clients.

- 4.2 Veuillez fournir un historique des 3 dernières années de la fréquence, du nombre de client et du volume des dépassements des débits horaires contractuels lors des mois de janvier et février pour les clients des tarifs D₄ et D₅.

Réponse :

Le tableau suivant présente la fréquence (Nb d'observations au-delà du DHM²), le nombre de clients en dépassement du DHM ainsi que les débits horaires qui dépassent les débits horaires contractuels lors des mois de janvier et février pour tous les clients des tarifs D₄ et D₅³ et ce, pour les trois dernières années. Le nombre d'observations totales est le nombre d'heures par client pour les mois de janvier et février, duquel sont enlevées les heures où il y a eu des problèmes de lecture de compteur.

	2012	2013	2014
Nb d'observation au-delà du DHM¹	773	859	774
Nb d'observations totales	273 840	285 552	272 784
%	0,28%	0,30%	0,28%
Débits horaires au-delà du DHM (m³/h)	207 874	141 109	227 180
Débits totaux(m³/h)	494 653 215	518 878 859	521 480 790
%	0,04%	0,03%	0,04%
Nb de clients en dépassement du DHM	15	24	23
Nb de clients total	200	204	193
%	7,50%	11,76%	11,92%

Gaz Métro observe que le nombre de clients en dépassement de leur débit horaire est relativement stable depuis 2012. Gaz Métro constate également que le pourcentage de débits horaires en dépassement est inférieur au pourcentage du nombre d'observations en dépassement ce qui signifie que les niveaux de dépassement sont relativement bas par client ou qu'ils sont faits par des clients avec de petites capacités.

² Débit horaire maximum au contrat.

³ Inclut aussi les clients en combinaison D₃/D₅ et D₄/D₅.

Ainsi, Gaz Métro ne croit pas que l'ajout d'une lecture horaire est nécessaire pour tous ces clients.

5. Référence : Pièce B-0127, p. 29.

Préambule :

« Pour évaluer une probabilité d'occurrence dans le futur, il y aurait lieu de constituer une large base de données, par exemple avec la méthode de Monte-Carlo, en fonction des observations historiques. Cette base de données permettrait alors de cibler une condition climatique spécifique qui aurait un temps de retour de x années et ainsi une probabilité d'occurrence de $1/x$ dans le futur. »

Demande :

- 5.1 En vous basant sur les statistiques d'Environnement Canada d'ASHRAE ou d'une autre source, veuillez fournir pour la région de Montréal, les températures ayant les probabilités de réalisation suivantes :
- Une fois aux 5 ans;
 - Une fois aux 10 ans;
 - Une fois aux 20 ans;
 - Une fois aux 50 ans.

Veuillez préciser la source de vos données.

Réponse :

Tel que mentionné dans sa correspondance du 20 octobre 2014 (pièce A-0047), la Régie retire cette question.

6. Référence : Pièce B-0127, p. 29.

Préambule :

« Si les approvisionnements étaient fixés au niveau des besoins de l'hiver extrême, Gaz Métro ne pourrait répondre à la demande de pointe ni à toute demande qui aurait des conditions climatiques près de 3 degrés-jours de moins que la journée de pointe, mettant à risque la sécurité d'approvisionnement de la clientèle continue. »

Demandes :

- 6.1 En lien avec le préambule, veuillez indiquer combien de jours, au cours des quarante dernières années, ont présenté des conditions climatiques près de 3 degrés-jours de moins que la journée de pointe.

Réponse :

L'écart de 3 DJ mentionné en référence est établi en fonction d'une règle du pouce, à savoir que la consommation de la clientèle varie de 528 10³m³ par degré-jour. Considérant la méthode proposée de journée de pointe, la différence entre les outils pour répondre à la demande continue en journée de pointe (34 404 10³m³) et les besoins pour l'hiver extrême (32 781 10³m³) est de 1 623 10³m³, soit l'équivalent de 3 DJ en fonction de la règle du pouce.

Considérant le fait que la journée de pointe est définie par une combinaison DJ_t et DJ_{t-1}, un DJ pondéré pour chaque journée a été développé en fonction du volume de régression associé à chacun des paramètres. Par exemple, pour la journée de pointe du 4 janvier 1981 le DJ pondéré est calculé comme suit :

$$\frac{(348 \text{ 10}^3\text{m}^3/\text{DJ}_t \times 38,13 \text{ DJ}_t) + (107 \text{ 10}^3\text{m}^3/\text{DJ}_{t-1} \times 43,64 \text{ DJ}_{t-1})}{(348 \text{ 10}^3\text{m}^3/\text{DJ}_t + 107 \text{ 10}^3\text{m}^3/\text{DJ}_{t-1})} = 39,43 \text{ DJ pondéré}$$

Selon l'historique depuis octobre 1970 des degrés-jours réchauffés, 18 jours présentent des DJ supérieurs à « la journée de pointe moins 3 DJ ». Le tableau suivant présente ces journées et les volumes à risque selon la règle du pouce énoncée ci-dessus.

Historique 40 ans des DJ réchauffés pour 2015

Volume projeté par degré-jour : 528 10³m³
 DJ comparatif : 3 DJ de moins que le DJ pondéré de la
 journée de pointe 36,43 DJ

	Journée à risque	DJ _t	DJ _{t-1}	DJ pondéré	DJ à risque	Volume à risque 10 ³ m ³
1	1981-01-03	43,64	32,40	40,98	4,55	2 403
2	1981-01-04	38,13	43,64	39,43	3,00	1 584
3	1993-12-27	39,72	36,41	38,94	2,51	1 326
4	1994-01-26	40,33	33,87	38,81	2,38	1 256
5	2004-01-14	39,66	35,21	38,61	2,18	1 150
6	1976-01-23	39,56	35,27	38,55	2,12	1 117
7	1994-01-16	37,33	39,79	37,91	1,48	780
8	1997-01-18	37,65	37,15	37,53	1,10	582
9	2004-01-15	36,78	39,66	37,46	1,03	542
10	1992-01-16	38,17	34,44	37,29	0,86	453
11	2014-01-02	37,20	36,30	36,98	0,55	292
12	1993-12-28	36,13	39,72	36,98	0,55	291
13	2009-01-15	37,00	36,52	36,89	0,46	243
14	1987-02-14	37,17	35,34	36,74	0,31	162
15	2004-01-09	36,54	37,28	36,72	0,29	150
16	1976-01-18	37,38	34,26	36,64	0,21	113
17	1994-01-15	39,79	26,31	36,61	0,18	96
18	1979-02-11	36,66	35,77	36,45	0,02	10

Selon l'historique des 20 dernières années des degrés-jours réchauffés, 35 jours présentent des DJ supérieurs à « la journée de pointe moins 3 DJ ». Le tableau suivant présente ces journées et les volumes à risque selon la règle du pouce énoncée ci-dessus.

Historique 20 ans des DJ réchauffés pour 2015

Volume projeté par degré-jour 528 10³m³
 DJ comparatif : 3 DJ de moins que le DJ pondéré de la
 journée de pointe 34,46 DJ

	Journée à risque	DJ _t	DJ _{t-1}	DJ pondéré	DJ à risque	Volume à risque 10 ³ m ³
1	1993-12-27	39,72	36,41	38,94	4,48	2 367
2	1994-01-26	40,33	33,87	38,81	4,35	2 297
3	2004-01-14	39,66	35,21	38,61	4,15	2 191
4	1994-01-16	37,33	39,79	37,91	3,45	1 822
5	1997-01-18	37,65	37,15	37,53	3,08	1 624
6	2004-01-15	36,78	39,66	37,46	3,00	1 584
7	2014-01-02	37,20	36,30	36,98	2,53	1 333
8	1993-12-28	36,13	39,72	36,98	2,52	1 332
9	2009-01-15	37,00	36,52	36,89	2,43	1 284
10	2004-01-09	36,54	37,28	36,72	2,26	1 192
11	1994-01-15	39,79	26,31	36,61	2,16	1 138
12	2005-01-21	37,07	33,76	36,29	1,83	968
13	2009-01-16	35,94	37,00	36,19	1,73	915
14	2013-01-23	36,59	34,61	36,12	1,67	879
15	1995-02-06	36,91	33,36	36,08	1,62	854
16	2004-01-08	37,28	32,11	36,06	1,60	845
17	2004-01-25	35,67	36,39	35,84	1,38	729
18	2004-01-24	36,39	33,71	35,76	1,30	687
19	2003-02-15	35,76	34,38	35,43	0,97	514
20	2014-01-03	34,81	37,20	35,37	0,91	482
21	1996-01-05	35,65	34,38	35,35	0,89	470
22	2011-01-23	36,81	30,55	35,33	0,88	463
23	1994-01-19	36,44	31,51	35,27	0,82	430
24	2014-01-01	36,30	31,05	35,06	0,60	316
25	1996-01-06	34,87	35,65	35,05	0,60	314
26	2014-01-21	35,97	32,05	35,04	0,58	309
27	2003-02-13	35,93	31,78	34,95	0,50	262
28	1999-01-13	37,26	27,43	34,94	0,48	255
29	2004-01-26	34,70	35,67	34,93	0,47	248
30	2003-02-14	34,38	35,93	34,75	0,29	153
31	2004-12-20	36,77	28,10	34,73	0,27	142
32	2004-01-10	34,15	36,54	34,71	0,26	135
33	2014-01-22	34,31	35,97	34,70	0,25	130
34	2003-02-16	34,19	35,76	34,56	0,10	52
35	1999-01-01	35,09	32,54	34,49	0,03	15

Il est à noter que les journées où le DJ pondéré est supérieur à celui de la journée de pointe (surligné en bleu dans les tableaux) signifient que le troisième paramètre « DJ_{IXV} » a eu un effet plus important sur la journée de pointe que sur les autres journées.

Les informations pour les journées de l'hiver 2013-2014 ont été ajoutées et surlignées en gris.

- 6.2 Veuillez indiquer le volume qui serait à risque pour chacune des journées identifiées à la sous-question précédente.

Réponse :

Veuillez vous référer à la réponse 6.1.

7. **Référence :** Pièce B-0127, p. 29 à 31.

Préambule :

« Une baisse des approvisionnements de 1 613 10³m³/jour dans le second scénario entraîne une augmentation du niveau des interruptions et une hausse des achats à Dawn, à l'exception de l'année 2018 où les capacités de transport SH-P ont été réduites. » [nous soulignons]

Demandes :

- 7.1 Veuillez fournir les volumes d'interruption prévus au dossier tarifaire et réalisés pour les dix dernières années.

Réponse :

Le tableau suivant présente l'historique des volumes d'interruption projetés lors des causes tarifaires et les interruptions brutes évaluées au réel pour les 10 dernières années. Le volume quotidien de la clientèle interruptible, projeté aux causes tarifaires, a été ajouté.

Année	Volume interruptible projeté 10 ³ m ³ /jour	Interruptions brutes	
		Projetées 10 ³ m ³	Réelles 10 ³ m ³
2004-2005	2 837	55 972	40 360
2005-2006	2 857	74 560	871
2006-2007	2 395	51 120	43 349
2007-2008	2 436	58 058	36 646
2008-2009	2 450	52 159	26 119
2009-2010	2 176	61 483	38 273
2010-2011	2 542	41 303	35 981
2011-2012	4 025	190 325	38 179
2012-2013	2 528	67 309	84 754
2013-2014	2 502	42 563	119 653

7.2 Veuillez comparer la prévision d'interruption de la page 30 avec l'historique de la sous-question précédente, tant pour les scénarios journée de pointe que pour ceux de l'hiver extrême.

Réponse :

Le tableau suivant détaille les interruptions projetées, sur l'horizon du plan d'approvisionnement 2015-2018, considérant que les outils répondent à la demande continue en journée de pointe ou aux besoins de l'hiver extrême. Le volume quotidien projeté de la clientèle interruptible a été ajouté.

Année	Volume interruptible projeté 10 ³ m ³ /jour	Interruptions projetées selon approvisionnement	
		Pour la journée de pointe 10 ³ m ³	Pour l'hiver extrême 10 ³ m ³
2014-2015	1 562	6 479	25 489
2015-2016	1 674	7 744	26 918
2016-2017	1 517	2 192	20 268
2017-2018	1 517	2 191	17 955

Un premier impact comparativement aux années antérieures est la réduction importante de 40 % du volume interruptible quotidien découlant de la migration des volumes interruptibles vers le service continu.

Le niveau des interruptions selon les approvisionnements pour répondre à la journée de pointe est très bas car détenir les outils pour la demande continue en journée de pointe entraîne des excédents de capacités de transport sur l'hiver. Ces excédents sont utilisés pour répondre à la demande de la clientèle interruptible et, en conséquence, moins d'interruptions sont appliquées.

Selon les plans d'approvisionnements pour répondre aux besoins de l'hiver extrême, les outils étant inférieurs à ceux considérés dans les plans pour répondre à la journée de pointe, il y a alors moins d'excédents de capacité, entraînant ainsi plus d'interruptions. Toutefois, le niveau des interruptions semble tout de même inférieur aux niveaux projetés avant 2013-2014, toute proportion gardée. Ce constat découle également de l'augmentation de la demande continue à desservir qui, pour un hiver extrême, nécessitera des outils additionnels comparativement à l'historique.

Il est difficile d'établir des comparaisons avec les années antérieures car les demandes continue et interruptible projetées à desservir jouent un rôle important dans la détermination des outils qui se reflètent par la suite dans le niveau des interruptions. De plus, les méthodes d'évaluation de la journée de pointe et de l'hiver extrême ont été modifiées au cours de ces dix années. De plus, Gaz Métro détenait avant 2007 une provision additionnelle de 1 500 10³m³/jour. Cette provision a été réduite au cours des années pour être pratiquement nulle en 2011-2012 et 2012-2013. Ceci influence le niveau des interruptions prévues à chaque année.

- 7.3 Tenant compte du faible niveau d'interruption prévue au plan d'approvisionnement (page 30) veuillez commenter sur le bénéfice pour les clients en service continu de la présence des clients interruptibles.

Réponse :

La présence de la clientèle interruptible permet d'utiliser les outils excédentaires non utilisés par la clientèle continue.

Le fait que le volume interrompu soit très bas démontre justement que les clients interruptibles utilisent les excédents d'approvisionnement. Autrement dit, les excédents sont presque totalement replacés auprès de la clientèle interruptible.

D'autre part, cette clientèle demeure interrompue en journée de pointe. Gaz Métro n'a donc pas à contracter des capacités pour répondre à cette demande spécifique contrairement à une situation où le service interruptible ne serait plus présent.

Il y a donc toujours un bénéfice pour l'ensemble des clients à avoir une clientèle interruptible tant que la compensation offerte à la clientèle interruptible est inférieure aux coûts de les desservir en service continu, comme c'est le cas actuellement. Le bénéfice serait plus marqué si la clientèle interruptible était plus importante.

Gaz Métro a mentionné dans sa preuve qu'il y avait lieu de revoir globalement l'offre interruptible, l'objectif étant de reconnaître à un niveau équitable les avantages de détenir une clientèle interruptible.

8. Référence : Pièce B-0127, p. 63.

Préambule :

« Ainsi, afin d'atteindre le volume d'interruptions recherché au volet C, il est possible que Gaz Métro doive offrir une compensation beaucoup plus élevée que celle prévue dans le dossier initial. Comme le processus devrait se faire avant le dépôt de la cause tarifaire, Gaz Métro devrait posséder la latitude d'établir la compensation en fonction de la demande et des conditions de marché. Par exemple, contrairement à l'achat d'outils d'approvisionnement à long terme, les outils disponibles dans le cas où Gaz Métro n'arriverait pas à trouver preneur pour le volet C pourraient s'avérer beaucoup plus dispendieux pour la clientèle. À court terme, une compensation offerte au volet C serait économiquement viable tant qu'elle se situerait sous le coût de l'outil à court terme. Cependant, cette compensation pourrait être plus onéreuse que l'achat à long terme auprès du transporteur. »

Demande :

8.1 Veuillez commenter l'opportunité de procéder par appels d'offres auprès des clients pour déterminer le prix d'un éventuel volet C.

Réponse :

Gaz Métro ne croit pas qu'il serait opportun de procéder par un appel d'offres pour déterminer le prix d'un nouveau service interruptible. Elle croit que cela devrait plutôt se faire par une sollicitation directe de la clientèle visée.

En effet, un processus d'appel d'offres est habituellement utile pour réduire les coûts. Cela serait possible si un volume important était rendu disponible sous la nouvelle option interruptible. Or, au moment d'écrire ces lignes, Gaz Métro ne croit pas que le volume qui serait offert par la clientèle pour la nouvelle option serait assez grand pour combler l'écart anticipé pour la Cause tarifaire 2016 entre la demande pour l'hiver extrême et la demande continue en journée de pointe. L'écart pour 2016 est actuellement estimé à $2\,570\,10^3\text{m}^3/\text{jour}$ alors que le volume maximal anticipé au volet C pour la même année est de

1 385 10³m³/jour. La problématique ne serait donc pas de *limiter* les volumes, mais plutôt d'avoir suffisamment de volume. Ainsi, Gaz Métro ne sélectionnerait pas nécessairement les soumissionnaires au plus bas prix dans une méthode d'appel d'offres. Par souci d'équité, l'ensemble de la rémunération de la clientèle pourrait même être fixé au prix du soumissionnaire retenu le plus élevé. L'appel d'offres ne permettrait donc pas de réduire les coûts d'une telle option.

De plus, étant donné le caractère de « dernier recours » de la nouvelle option interruptible, il importerait de conserver un droit de regard sur la clientèle qui pourrait être visée par cette option. Certains clients pour lesquels l'approvisionnement ininterrompu en énergie est essentiel ne seraient tout simplement pas sollicités. Également, la clientèle avec un profil de consommation atypique ne serait probablement pas retenue; cette clientèle pourrait entraîner des risques supplémentaires ou encore des pénalités auprès du transporteur par le non-respect de la pression minimale à certains points du réseau.

Enfin, le volume potentiel maximal pourrait être plus faible en procédant à un appel d'offres plutôt qu'à une sollicitation directe de la clientèle. En effet, certains clients pourraient ne pas vouloir participer à tout le processus encadrant la soumission.

Pour toutes ces raisons, Gaz Métro estime que la sollicitation directe de la clientèle s'avère la solution la plus efficace pour établir un prix raisonnable et maximiser les volumes pour une nouvelle option interruptible. Elle permet également d'avoir un meilleur contrôle sur les caractéristiques des clients prenant part à la nouvelle option.

9. Référence : Pièce B-0124, p. 1.

Préambule :

Demande de renseignement 4 de la FCEI

Demandes :

9.1 Veuillez répondre à la demande de renseignement 1.2 de la DDR 4 de la FCEI. + (assignation vs acquisition)

Réponse :

À la pièce B-0124, Gaz Métro avait donné une réponse générale à l'effet que toute demande d'entrée et de sortie du service de transport du distributeur sera traitée conformément aux *Conditions de service et Tarif*.

De façon plus spécifique, les modalités de sortie du service de transport de Gaz Métro décrites aux *Conditions de service et Tarif* sont présentement les suivantes :

« 13.1.4.2 Préavis de sortie

Sous réserve de l'article 13.2.1, le client qui ne désire plus se prévaloir du service de transport du distributeur pour fournir le service lui-même doit en informer ce dernier par écrit selon les délais suivants :

1^o au moins 60 jours à l'avance lorsqu'il y a cession de la capacité de transport détenue par le distributeur ;

2^o avant le 1^{er} mars lorsque le client désire fournir directement son service de transport au plus tôt le 1^{er} novembre suivant.

Nonobstant le respect ou non par le client de l'un des préavis exigés au présent article, ce dernier ne pourrait se retirer du service de transport du distributeur que s'il était rentable et opérationnellement possible pour le distributeur de l'accepter. » (Gaz Métro souligne)

Cette clause a été modifiée et mise en vigueur le 4 mars 2014, conformément à la décision D-2014-032, afin de permettre à Gaz Métro de refuser le retrait de son service (avec cession ou préavis au 1^{er} mars) si cela n'est pas rentable et opérationnellement possible.

Ainsi, un client pourrait effectivement demander, avec un préavis minimum de 60 jours, de se retirer du service du distributeur en demandant de lui céder les capacités de transport détenues par Gaz Métro. Toutefois, selon le contexte actuel, Gaz Métro ne pourrait accepter un retrait avec cession de ses capacités de transport FTLH contractées sur le marché primaire pour des raisons opérationnelles.

En effet, Gaz Métro se voit dans l'obligation de contracter des capacités de transport sur le marché secondaire pour répondre à la demande, sans aucune assurance d'obtenir les capacités nécessaires. Ainsi, les capacités de FTLH auprès de TCPL sont essentielles pour la clientèle utilisant le service de transport du distributeur et, en conséquence, ne peuvent être cédées à un client désirant se retirer du service du distributeur.

Il est à noter que la décision D-2014-032 de la Régie prévoit également que Gaz Métro devra faire état, à son rapport annuel, de la gestion qu'elle aura faite dans chacun des cas de préavis de sortie.

- 9.2 Veuillez indiquer si l'application des Conditions de service pourrait, dans le contexte actuel, permettre à certains clients de Gaz Métro de migrer vers le service T et se voir assigner du transport au prix de TCPL et donc à un prix inférieur au service de transport offert par Gaz Métro. Dans l'affirmative, veuillez indiquer s'il serait opportun de modifier les conditions de service pour éviter une telle situation.

Réponse :

Veillez vous référer à la réponse à la question 9.1.

Par ailleurs, à la phase 3 de la présente cause, Gaz Métro propose de modifier à nouveau cette clause de façon à enlever la possibilité pour un client de se retirer du service de transport du distributeur au 1^{er} novembre avec avis au 1^{er} mars précédant. Ce changement est proposé à la suite de la modification des préavis de renouvellement auprès de TCPL qui sont maintenant de 24 mois. Gaz Métro juge que le retrait sans cession n'est plus une option viable pour l'instant et que, même si la clause permet à Gaz Métro de refuser un tel retrait, il est préférable de définir des règles claires de préavis de sortie.

- 10. Références :** (i) Pièce B-0124, p. 3;
(ii) Pièce B-0127, p. 96 et 97.

Préambule :

Référence (i)

Tableau présentant les coûts de transport sur le marché secondaire

Contrats	Volume (10 ³ m ³)	Coûts (000 \$)
Existants	370 375	14 161
Additionnels	472 018	98 239
Total	842 393	112 400

Référence (ii) :

« Le tableau suivant résume les coûts projetés pour l'année 2015, reliés aux services de transport et d'équilibrage :

Service	Approvisionnement pour journée de pointe (000 \$)	Approvisionnement pour hiver extrême (000 \$)	Variation (000 \$)
Transport	390 657	348 706	41 950
Équilibrage	101 148	99 244	1 904
Total	491 804	447 950	43 854

Les méthodes de fonctionnalisation sont applicables à chacune des structures, indépendamment des raisons qui expliquent l'une ou l'autre des structures. Les règles en place font en sorte que le coût de chaque approvisionnement est fonctionnalisé au service pour lequel il est utilisé, considérant l'ordonnancement des outils. Il s'agit ici de principes définis de façon à maintenir l'équité entre les différentes catégories de clients.

Les capacités de transport additionnelles pour que les approvisionnements totaux permettent de répondre à la demande en journée de pointe se retrouvent à la base de l'ordonnancement et font en sorte que les autres outils sont déplacés vers le haut et éventuellement au service d'équilibrage lorsque la somme des approvisionnements excède la moyenne annuelle de la demande totale après interruption. Si l'approvisionnement additionnel contracté est plus coûteux que l'approvisionnement déplacé vers l'équilibrage, l'augmentation des coûts se retrouvera principalement au service de transport, comme c'est le cas dans la présente évaluation.»

Demandes :

10.1 Veuillez fournir le détail des modalités des contrats de transport existants sur le marché secondaire et celles anticipées pour les contrats à venir. Veuillez notamment élaborer sur les débits quotidiens, annuels, les échéances, la provenance, les taux unitaires, la période d'utilisation, etc.

Réponse :

Le tableau de l'annexe 2 présente le détail des capacités de transport provenant du marché secondaire et prévu à la cause tarifaire.

Pour compléter les capacités additionnelles requises, la capacité projetée être contractée sur le marché primaire a été intégrée.

Au plan d'approvisionnement, ces capacités seront pleinement utilisées.

10.2 Veuillez justifier l'augmentation importante des coûts unitaires du transport additionnel.

Réponse :

Le transport additionnel provenant du marché secondaire, les prix offerts dans ce marché découlent de l'offre et de la demande. L'offre est limitée et la demande est importante tant au Québec, qu'en Ontario et dans le Nord-Est Américain. L'offre demeure limitée tant que de nouvelles installations ne seront pas mises en service et la demande est en forte croissance.

Les parties qui ont des capacités de transport à offrir sur le marché secondaire détiennent des contrats de transport auprès de TransCanada. Depuis la décision de l'Office national de l'énergie qui accordait une totale discrétion à TransCanada pour fixer les prix plancher des

services discrétionnaires, les prix exigés par TransCanada pour les services de courte durée (STFT) ont eu pour effet de forcer l'ensemble des participants dans le marché à contracter des capacités sur une base annuelle.

Lorsqu'elles établissent un prix, les contreparties prennent en considération le coût de leur propre contrat de transport. Les contreparties doivent cependant anticiper le niveau de tarif qui sera exigible par TransCanada lorsqu'elles fixent un prix pour le futur. Le tarif de TransCanada pour du transport longue distance entre Empress et le territoire de Gaz Métro sera de 2,0444 \$/GJ (7,746 ¢/m³) à compter du 1^{er} janvier 2015 si l'entente entre TransCanada et les distributeurs de l'Est est acceptée. Au tarif s'ajoutera la prime pour couvrir les coûts d'abandon en conformité avec la décision MH-001-2013 de l'Office national de l'énergie. TransCanada a récemment rendu public l'impact unitaire de cette prime qui s'établit à 0,1630 \$/GJ (0,618 ¢/m³), pour le tronçon Empress vers GMIT-EDA. Avant que la donnée ne soit rendue publique, une partie devait faire sa propre évaluation de la prime.

On peut donc s'attendre à ce que le prix du transport ferme entre Empress et la franchise de Gaz Métro s'élève à 2,2074 \$/GJ à compter du 1^{er} janvier 2015. Ceci représente une hausse de 0,478 \$/GJ (1,811 ¢/m³) par rapport au tarif présentement en vigueur, soit une augmentation de 27,6 %.

Une contrepartie qui revend des capacités sur le marché secondaire n'a cependant aucune garantie qu'elle pourra revendre sa capacité à profit. Les conditions actuelles du marché où une forte demande pour les capacités disponibles est observée laissent croire que les contreparties qui détiennent du transport pourront exiger une prime au-delà de la récupération de leurs coûts anticipés.

- 10.3 Veuillez indiquer quelle proportion de ces outils de transport sur le marché secondaire, en pourcentage et en volume, est requise pour répondre à la demande additionnelle entre l'hiver extrême et la journée de pointe, conformément à ce qui est indiqué au tableau de la référence (ii).

Réponse :

Les capacités requises pour répondre à demande additionnelle entre l'hiver extrême et la journée de pointe est de 1 623 10³m³/jour. Étant donné que ce besoin est spécifique à la période d'hiver, ce sont les capacités du marché secondaire visant la période du 1^{er} décembre au 31 mars qui seraient ajustées de la quantité équivalente. Cette capacité additionnelle correspond donc à un volume de 196 397 10³m³, soit 23 % des capacités totales provenant du marché secondaire.

10.4 Veuillez fournir le détail de la fonctionnalisation de ces outils (coûts et volumes) entre le transport et l'équilibrage.

Réponse :

Les principales variations entre les deux scénarios (journée de pointe et hiver extrême) sont présentées respectivement aux tableaux 1 et 2 pour le transport et l'équilibrage.

Le scénario d'approvisionnement selon les besoins d'hiver extrême génère une baisse des coûts de transport de 41,7 M\$ (tableau 1, colonne 5, ligne 43) liée principalement à la baisse des outils sur le marché secondaire de 48,4 M\$ (tableau 1, colonne 5, ligne 5). Cette réduction est partiellement compensée par une hausse des achats à Dawn de 3,9 M\$ (tableau 1, colonne 5, ligne 11) et du service ferme - SH Dawn de 2,4 M\$ (tableau 1, colonne 5, ligne 8). La variation des coûts pour le service ferme SH Dawn de 2,4 M\$ résulte du fait qu'une plus grande proportion des coûts de cet outil est fonctionnalisée au service de transport plutôt qu'à l'équilibrage.

Finalement, à l'équilibrage, les coûts sont en baisse de 1,9 M\$ (tableau 2, colonne 15, ligne 28), résultant principalement de la baisse du service ferme - SH Dawn de 2,4 M\$ (tableau 2, colonne 15, ligne 10) qui se retrouvent imputés au transport.

Société en commandite Gaz Métro
Cause tarifaire 2015, R-3879-2014

Tableau 1
Variation des coûts de transport entre les deux scénarios

No de ligne	Description	Approvisionnement selon la journée de pointe (Dépôt DT-2015)		Approvisionnement selon les besoins d'hiver extrême		Écart	
		Coûts (000\$) (1)	Volume 10 ⁹ m ³ (2)	Coûts (000\$) (3)	Volume 10 ⁹ m ³ (4)	Coûts (000\$) (5)	Volume 10 ⁹ m ³ (6)
1	TRANSPORT						
2	Transport LH pour alimenter la Zone Sud						
3	- Service ferme - Tarif TCPL	197 334 \$	3 011 771	197 334 \$	3 011 771	- \$	-
4	- Service ferme - Tarif TCPL Zone Nord dévié au Sud	6 939 \$	136 154	6 939 \$	136 154	- \$	-
5	- Service ferme - Marché Secondaire	112 400 \$	842 393	64 031 \$	645 994	(48 370) \$	(196 397)
6		<u>316 673 \$</u>	<u>3 990 317</u>	<u>268 303 \$</u>	<u>3 793 919</u>	<u>(48 370) \$</u>	<u>(196 397)</u>
7	Transport SH pour alimenter la Zone Sud						
8	- Service ferme - SH Dawn	17 476 \$	-	19 848 \$	-	2 372 \$	-
9	- Service ferme - SH Parkway	12 888 \$	-	12 897 \$	-	10 \$	-
10	- Service ferme - SH STS	- \$	-	- \$	-	- \$	-
11	- Prime de transport à Dawn	34 025 \$	1 572 669	37 921 \$	1 752 749	3 896 \$	180 080
12		<u>64 388 \$</u>	<u>1 572 669</u>	<u>70 686 \$</u>	<u>1 752 749</u>	<u>6 278 \$</u>	<u>180 080</u>
13	Transport pour alimenter la Zone Nord						
14	- Transport - Champion Pipeline	3 003 \$	-	3 003 \$	-	- \$	-
15	- Service ferme - Tarif TCPL	5 527 \$	108 459	5 527 \$	108 459	- \$	-
16	- Service ferme - Marché Secondaire	454 \$	9 633	454 \$	9 633	- \$	-
17		<u>8 984 \$</u>	<u>118 092</u>	<u>8 984 \$</u>	<u>118 092</u>	<u>- \$</u>	<u>-</u>
18	Autres capacités de transport						
19	- Gaz d'appoint concurrence	66 \$	1 113	66 \$	1 113	- \$	-
20		<u>66 \$</u>	<u>1 113</u>	<u>66 \$</u>	<u>1 113</u>	<u>- \$</u>	<u>-</u>
21	Variation d'inventaire :						
22	- Solde au début	34 345 \$	498 340	30 123 \$	498 340	(4 222) \$	-
23	- Solde à la fin	(34 277) \$	(497 364)	(30 064) \$	(497 364)	4 214 \$	-
24		<u>67 \$</u>	<u>976</u>	<u>59 \$</u>	<u>976</u>	<u>(8) \$</u>	<u>-</u>
25	Optimisation du transport :						
26	- Revenus de la vente du FTLH non utilisé	- \$	-	- \$	-	- \$	-
27	- Coûts de la vente du FTLH non utilisé	- \$	-	- \$	-	- \$	-
28	- Revenus de la vente de FTLH <i>a priori</i>	- \$	-	- \$	-	- \$	-
29	- Coûts de la vente de FTLH <i>a priori</i>	- \$	-	- \$	-	- \$	-
30	- Transfert de la perte sur les ventes de transport excédentaire	532 \$		532 \$		- \$	
31		<u>532 \$</u>		<u>532 \$</u>		<u>- \$</u>	
32							
33	Autres frais :						
34	- Gaz utilisé dans les opérations	(2 513) \$	(36 467)	(2 375) \$	(39 287)	139 \$	(2 821)
35	- Gaz perdu	(2 673) \$	(38 792)	(2 337) \$	(38 664)	336 \$	128
36	- Ajustements d'inventaire	2 116 \$		2 116 \$		- \$	
37	- Revenus financiers sur outils de transport	(12) \$		(12) \$		- \$	
38	- Amortissement frais reportés - écart de revenu	- \$		- \$		- \$	
39	- Pénalités sur service ferme	- \$		- \$		- \$	
40		<u>387 630 \$</u>	<u>5 607 908</u>	<u>346 005 \$</u>	<u>5 588 897</u>	<u>(41 625) \$</u>	<u>(19 010)</u>
41	Transporté par le client	- \$	143 124	- \$	143 124	- \$	-
42	Ventes de GNL ajustées à une valeur calorifique de 37,89	- \$	(34 471)	- \$	(34 471)	- \$	-
43	Transport pour la daQ (T)	<u>387 630 \$</u>	<u>5 716 561</u>	<u>346 005 \$</u>	<u>5 697 550</u>	<u>(41 625) \$</u>	<u>(19 010)</u>

Société en commandite Gaz Métro
Cause tarifaire 2015, R-3879-2014

Tableau 2
Variation des coûts d'équilibrage entre les deux scénarios

No de ligne	Description	Approvisionnement selon la journée de pointe (Dépôt DT-2015)					Approvisionnement selon les besoins d'hiver extrême					Écart				
		Ratio		Coûts en (000 \$)			Ratio		Coûts en (000 \$)			Ratio		Coûts en (000 \$)		
		Espace	Pointe	Espace	Pointe	Total	Espace	Pointe	Espace	Pointe	Total	Espace	Pointe	Espace	Pointe	Total
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)		
1	ÉQUILIBRAGE															
2	Frais d'entreposage :															
3	- Gaz d'entreposage souterrain à Dawn	45,4%	54,6%	6 269 \$	7 540 \$	13 809 \$	48,9%	51,1%	6 739 \$	7 042 \$	13 780 \$	3,5%	-3,5%	469 \$	(498) \$	(28) \$
4	- Usine de LSR	0,0%	100,0%	- \$	6 895 \$	6 895 \$	0,0%	100,0%	- \$	6 924 \$	6 924 \$	0,0%	0,0%	- \$	28 \$	28 \$
5	- Gaz d'entreposage souterrain-PDL	7,1%	92,9%	346 \$	4 530 \$	4 876 \$	7,1%	92,9%	354 \$	4 627 \$	4 980 \$	0,0%	0,0%	7 \$	97 \$	105 \$
6	- Gaz d'entreposage souterrain-St-Flavien	100,0%	0,0%	13 057 \$	- \$	13 057 \$	100,0%	0,0%	13 047 \$	- \$	13 047 \$	0,0%	0,0%	(10) \$	- \$	(10) \$
7				19 673 \$	18 965 \$	38 637 \$			20 139 \$	18 593 \$	38 732 \$			467 \$	(372) \$	95 \$
8	Frais de transport :															
9	- Service STS - Dawn/Parkway/Franchise	48,1%	51,9%	19 487 \$	21 026 \$	40 513 \$	52,3%	47,7%	21 343 \$	19 466 \$	40 810 \$	4,2%	-4,2%	1 857 \$	(1 560) \$	297 \$
10	- Service SH - Dawn/Franchise	100,0%	0,0%	21 225 \$	- \$	21 225 \$	100,0%	0,0%	18 850 \$	- \$	18 850 \$	0,0%	0,0%	(2 375) \$	- \$	(2 375) \$
11	- Service SH - Dawn/Parkway/Franchise	100,0%	0,0%	- \$	- \$	- \$	100,0%	0,0%	- \$	- \$	- \$	0,0%	0,0%	- \$	- \$	- \$
12	- Prime d'équilibrage à Dawn	98,0%	2,0%	1 762 \$	36 \$	1 798 \$	99,0%	1,0%	1 863 \$	19 \$	1 882 \$	1,0%	-1,0%	101 \$	(17) \$	84 \$
13	- Vente d'outils de transport SH a priori	100,0%	0,0%	- \$	- \$	- \$	100,0%	0,0%	- \$	- \$	- \$	0,0%	0,0%	- \$	- \$	- \$
14				42 474 \$	21 063 \$	63 536 \$			42 057 \$	19 485 \$	61 542 \$			417 \$	(1 577) \$	(1 994) \$
15	Optimisation des outils d'équilibrage :															
16	- Revenus de prêt d'espace	100,0%	0,0%	- \$	- \$	- \$	100,0%	0,0%	- \$	- \$	- \$	0,0%	0,0%	- \$	- \$	- \$
17	- Revenus d'échange et cessions d'optimisation	100,0%	0,0%	- \$	- \$	- \$	100,0%	0,0%	- \$	- \$	- \$	0,0%	0,0%	- \$	- \$	- \$
18	- Revenus pour STS-RAM	100,0%	0,0%	- \$	- \$	- \$	100,0%	0,0%	- \$	- \$	- \$	0,0%	0,0%	- \$	- \$	- \$
19	- Transfert de la perte sur les ventes de transport excédentaire	100,0%	0,0%	(532) \$	- \$	(532) \$	100,0%	0,0%	(532) \$	- \$	(532) \$	0,0%	0,0%	- \$	- \$	- \$
20				(532) \$	- \$	(532) \$			(532) \$	- \$	(532) \$			- \$	- \$	- \$
21	Amortissement des frais reportés :															
22	- Transport gaz coussin	100,0%	0,0%	308 \$	- \$	308 \$	100,0%	0,0%	308 \$	- \$	308 \$	0,0%	0,0%	- \$	- \$	- \$
23	- Écart de revenu	100,0%	0,0%	- \$	- \$	- \$	100,0%	0,0%	- \$	- \$	- \$	0,0%	0,0%	- \$	- \$	- \$
24	- Frais d'équilibrage transférés de la fourniture	100,0%	0,0%	7 719 \$	- \$	7 719 \$	100,0%	0,0%	7 719 \$	- \$	7 719 \$	0,0%	0,0%	- \$	- \$	- \$
25	- Pass-on sur frais d'équilibrage de pointe	0,0%	100,0%	- \$	- \$	- \$	0,0%	100,0%	- \$	- \$	- \$	0,0%	0,0%	- \$	- \$	- \$
26	- Pass-on sur frais d'équilibrage d'espace	100,0%	0,0%	- \$	- \$	- \$	100,0%	0,0%	- \$	- \$	- \$	0,0%	0,0%	- \$	- \$	- \$
27				8 027 \$	- \$	8 027 \$			8 027 \$	- \$	8 027 \$			- \$	- \$	- \$
28	Équilibrage			69 641 \$	40 027 \$	109 668 \$			69 691 \$	38 078 \$	107 768 \$			50 \$	(1 949) \$	(1 900) \$

10.5 Veuillez fournir les tableaux de la pièce B-0108 calculés à partir d'une structure de plan d'approvisionnement établi pour approvisionner l'hiver extrême, tel que présenté à la colonne (2) des pages 30 et 31 de la pièce B-0127.

Réponse :

Veuillez vous référer aux tableaux de la réponse à la question 10.4.

11. **Référence :** Pièce C-FCEI-0032, p. 12.

Préambule :

« De plus, considérant que Gaz Métro n'est pas en mesure de déterminer comment elle approvisionnera les clients pour l'année 2015-2016, il serait utile de connaître la prévision du besoin de capacité de l'année 2016 selon la méthode proposée sur la base de l'année de référence 2013-2014 puisque c'est celle qui servira de base à la prévision du besoin dans le prochain dossier. Il serait également utile de connaître ce résultat pour l'option 3. »

Demande :

11.1 Veuillez présenter la prévision des besoins d’approvisionnement en journée de pointe et en hiver extrême pour l’année 2016 en utilisant les données réelles de consommation 2013-2014. Veuillez présenter les résultats pour chacune des trois options en considérant la journée de pointe proposée et la journée de pointe actuelle.

Réponse :

Le tableau ci-après présente, pour l’année 2016, les besoins d’approvisionnement en journée de pointe et en hiver extrême établis en considérant l’historique climatique de l’année 2013-2014, pour les trois options analysées et selon les paramètres de la journée de pointe proposée (historique depuis octobre 1970) et actuelle (historique 20 ans).

À noter qu’à compter de la Cause tarifaire 2016, l’hiver 2013-2014 sera identifié comme étant l’hiver extrême, en considérant soit les 20 dernières années ou l’historique depuis octobre 1970. Pour répondre à la présente question, les paramètres climatiques de cette année ont été utilisés pour évaluer les besoins d’approvisionnement en hiver extrême.

Besoins d'approvisionnement 10 ³ m ³ / jour	Option 1		Option 2		Option 3	
	Journée pointe		Journée pointe		Journée pointe	
	Proposée	Actuelle	Proposée	Actuelle	Proposée	Actuelle
Journée de pointe	34 012	33 695	33 787	33 481	33 986	33 758
Hiver extrême	31 779	31 779	31 629	31 634	31 684	31 682

12. Référence : Pièce B-0127, p. 31 et 51.

Préambule :

En page 31 :

Comparaison de structures - approvisionnement pour journée de pointe (méthode proposée) versus besoins d'hiver extrême.

En page 51 :

Tableau présentant les coûts des trois scénarios et la variation de ces coûts comparativement au plan de base ou plan 2017 avec outils pour hiver extrême.

Demande :

12.1 Veuillez expliquer les écarts entre les coûts d'approvisionnement pour l'année 2017 présentés au tableau de la page 31 et ceux de la page 51.

Réponse :

Les plans d'approvisionnement pour les deux références sont établis selon des bases différentes :

Page 31 : Plan d'approvisionnement pour l'année 2017 tel qu'établi à la Cause tarifaire 2015 ;

Page 51 : Plan d'approvisionnement pour l'année 2017 tel qu'établi dans le cadre du plan d'approvisionnement 2017-2019 à la Cause tarifaire 2014, incluant certaines modifications, lesquelles sont présentées à la section 2.1 de la pièce B-0047, Gaz Métro-6, Document 1.

N'étant pas sur les mêmes bases de référence, la demande projetée est différente amenant une variation de la demande continue en journée de pointe. Lors de la Cause tarifaire 2014, la migration entre les services interruptible et continu ainsi que le retour au service de transport n'étaient pas connus donc non considérés. Ces variations dans la demande entraînent donc des approvisionnements différents. De plus, les structures de chacun des scénarios sont différentes.

Dans la simulation de la Cause tarifaire 2014 (p. 51), les capacités de transport entre Empress et le territoire de Gaz Métro sont fixées à $2\,243\,10^3\text{m}^3/\text{jour}$ (85 000 GJ/jour). Les capacités additionnelles sont considérées contractées sur le marché primaire FTSH entre Parkway et EDA combinées avec du transport M12 entre Dawn et Parkway.

Dans la simulation de la Cause tarifaire 2015 (p. 31), les capacités de transport entre Empress et le territoire de Gaz Métro sont conservées et les capacités additionnelles sont considérées contractées auprès du marché secondaire.

Le tableau suivant présente les variations des besoins et les structures d'approvisionnement considérées dans chaque évaluation.

	Plan 2017	
	CT 2015 (réf: p.31) 10 ³ m ³ /jour	CT 2014 (réf : p.51) 10 ³ m ³ /jour
Évaluation des besoins		
Demande de journée de pointe	36 107	33 172
Besoins pour hiver extrême	33 962	31 835
Besoin d'approvisionnement (Maximum [pte; hiv extrême])	36 107	33 172
Sources d'approvisionnement		
FTLH primaire	2 845	2 243
FTLH secondaire	4 421	0
Transport clients & biogaz	397	691
FTSH (Dawn - EDA)	2 903	2 903
Transport par échange (Dawn - EDA)	3 193	2 164
FTSH (Parkway - EDA)	8 432	11 248
STS	5 705	5 705
Pointe-du-Lac	1 196	1 196
Saint-Flavien	1 287	1 294
LSR (vaporisation)	5 729	5 729
Total approvisionnement	36 108	33 174

En ce qui concerne les coûts, les tarifs actuels de TCPL ont été utilisés pour l'évaluation du plan d'approvisionnement de la Cause tarifaire 2015 (p. 31) alors que le scénario basé sur la Cause tarifaire 2014 considère les prix projetés au 1^{er} janvier 2015, conformément à l'Entente avec TCPL. De plus, le plan sous la Cause tarifaire 2015 suppose des contrats de transport sur le marché secondaire avec des coûts projetés importants.

Les hypothèses de prix du gaz naturel aux différents points d'achat sont également différentes, les hypothèses utilisées dans l'élaboration du plan 6 ans déposé à la Cause tarifaire 2014 ayant été maintenues pour l'analyse de l'ajout de vaporisation (p. 51) alors que les hypothèses ont été revues dans le cadre de la Cause tarifaire 2015 (p. 31).

Tous ces éléments font en sorte que les coûts projetés des plans d'approvisionnement sont différents.

13. Référence : Pièce B-0127, p. 79 et 80.

Préambule :

Gaz Métro indique que la variation de la demande continue en journée de pointe entre les années 2013-2014 et 2014-2015 est de $2\,029\,10^3\text{m}^3/\text{jour}$. Considérant que la variation de la demande moyenne annuelle prévue entre 2013-2014 et 2014-2015 est de $989\,10^3\text{m}^3/\text{jour}$ (page 79), la Régie calcule que le CU correspondant est de 49 % ($989 / 2029$).

Gaz Métro indique également que, selon une estimation sommaire, la variation de la demande continue en journée de pointe entre les années 2013-2014 et 2014-2015 est de $1\,768\,10^3\text{m}^3/\text{jour}$, pour un CU correspondant de 56 % ($989/1768$).

Gaz Métro explique que l'hiver 2012-2013 a été une année normale, en termes de DJ, mais la journée de pointe n'y a pas été observée. L'utilisation des CU observés de cette année spécifique pour estimer une demande de pointe reflète donc les conditions climatiques, ainsi que les conditions économiques qui ont prévalu durant cette année.

Demande :

13.1 Veuillez élaborer sur les raisons qui expliquent que l'augmentation de la demande continue en journée de pointe ($2\,029\,10^3\text{m}^3/\text{jour}$) soit 15 % plus élevée que l'estimation sommaire basée sur les CU réels observés ($1\,768\,10^3\text{m}^3/\text{jour}$). Veuillez montrer, à l'aide de données historiques que cette augmentation est plausible.

Réponse :

La question 29.2 de la demande de renseignement no. 4 citée en référence demandait à Gaz Métro de réconcilier l'augmentation de la demande de pointe avec l'augmentation de la demande annuelle entre 2013-2014 et 2014-2015.

A cet effet, Gaz Métro a mentionné qu'une telle conciliation ne pouvait se faire que sur la base d'une règle du pouce. Ainsi, les analyses présentées comparent :

1. La variation des demandes continues en journée de pointe établies selon la même méthodologie avec les paramètres propres à chaque année, soit :
 - a. Pointe de 2013-2014 : la formule de régression des volumes des clients continus excluant les clients en combinaison tarifaire de l'année 2011-2012 et l'apport de ces derniers à la pointe, égal à la somme de leur volume souscrit majoré de 2 %, appliquée sur le budget de l'année 2014 ; et les paramètres de la journée de pointe identifiée pour l'année 2013-2014, réchauffés pour l'année 2014.
 - b. Pointe de 2014-2015 : la formule de régression des volumes des clients continus excluant les clients en combinaison tarifaire de l'année 2013-2014 et l'apport de ces derniers à la pointe, égal à la somme de leur volume souscrit majoré de 2 %, appliquée sur le budget de l'année 2015 ; et les paramètres

de la journée de pointe identifiée pour l'année 2014-2015, réchauffés pour l'année 2015.

et

2. La variation des demandes de pointe estimée sommairement en appliquant le coefficient d'utilisation (CU) de l'année 2012-2013 à la demande annuelle projetée.

Gaz Métro a démontré dans sa réponse que les variations entre les résultats 2014 et 2015 étaient du même ordre de grandeur (6 %) en fonction de ces deux bases d'évaluation.

Toutefois, la méthode de règle du pouce utilisée pour estimer une demande de pointe en appliquant un CU réel observé à une année spécifique n'est pas comparable et ne peut se substituer à une évaluation méthodique de la demande continue en journée de pointe. L'évaluation méthodique, découlant d'une régression qui vise à capter les effets climatiques, est plus élaborée que la seule utilisation du CU. La règle du pouce utilisant le CU consiste à appliquer l'inverse du ratio « moyenne annuelle sur la consommation maximale d'une période donnée » à la demande projetée de l'année analysée.

Or, cette consommation maximale observée pour une année donnée ne correspond pas à la consommation en journée de pointe si celle-ci n'a pas été observée durant cette année.

Ainsi, la journée de pointe estimée par la méthode du CU ne reflète nullement la demande continue en journée de pointe. Elle représente tout au plus la consommation maximale qui pourrait être observée dans l'année analysée si les mêmes conditions (climatiques ou économiques) se reproduisaient.

Gaz Métro juge qu'une analyse des années historiques ne permettrait pas d'expliquer la variation constatée de 15 % considérant les différences primordiales entre les bases d'évaluation qui les rendent non comparables.

14. Référence : Pièce B-0127, p. 30 et 31.

Préambule :

Comparaison de structures - approvisionnement 2015-2018 pour journée de pointe (méthode proposée) versus besoins d'hiver extrême et estimation des coûts.

Demandes :

- 14.1 Veuillez présenter selon le format des tableaux des pages 30 et 31 la structure et les coûts d'approvisionnement 2015-2018 selon la méthode proposée et selon un plan d'approvisionnement intégrant les éléments suivants :
- utilisation de l'option 3 en considérant une pointe coïncidente pour les clients au tarif 4.10;
 - utilisation de la journée de pointe actuelle (journée générant les besoins d'approvisionnement les plus élevés des 20 dernières années);
 - utilisation des volumes souscrits pour les clients en combinaison tarifaire sans majoration de 2 %;
 - apport du site de St-Flavien fixé à $1\,520\,10^3\text{m}^3/\text{jour}$ pour combler les besoins en journée de pointe.

Réponse :

Le tableau suivant présente la structure et les coûts d'approvisionnement pour la journée de pointe de l'an 1 du plan 2015-2018 selon la méthode proposée et selon une méthode intégrant les éléments cités à la question. Les analyses pour les années 2, 3 et 4 du plan 2015-2018 ne sont pas présentées en raison des délais impartis, ce dont la Régie a pris acte dans sa correspondance datée du 27 octobre 2014.

Société en commandite Gaz Métro
Cause tarifaire 2015, R-3879-2014

PLAN D'APPROVISIONNEMENT 2015-2018

Comparaison de structures - Approvisionnement pour journée de pointe

		2015	
		<i>Méthode proposée</i>	<i>Méthode selon question 14.1</i>
		(1)	(2)
<u>DEMANDE (10⁶ m³)</u>			
1	Continue	5 266	5 266
2	Interruptible	429	429
3	Gaz d'appoint	1	1
4	Client biogaz en réseau dédié	27	27
5	<i>Sous-total</i>	5 723	5 723
6	Interruptions	-6	-12
7	Autres	75	76
8	Ventes GNL	34	34
9	TOTAL DEMANDE	5 826	5 822
<u>APPROVISIONNEMENT (10⁶ m³)</u>			
10	Transport		
11	FT LH (primaire & secondaire)	3 256	3 256
12	Transport par échange (EMP - GMI)	848	758
13	Transport fourni par les clients	117	117
14	Transport gaz d'appoint	1	1
15	FTLH non utilisé	0	0
16	<i>Transport Emp-GMI</i>	4 222	4 132
17	Achats dans le territoire	4	4
18	Achats à Dawn (GR)	1 573	1 659
19	Achats à Dawn (AD)	0	0
20	Biogaz	27	27
21	Autres	0	0
22	Retraits - injections	0	0
23	TOTAL APPROVISIONNEMENT	5 826	5 822
<u>DÉBIT QUOTIDIEN D'APPRO. (10³m³/jour)</u>			
24	Journée de pointe - continue	34 404	33 888
25	Besoins hiver extrême	32 781	32 876
26	Approvisionnement considéré au plan	34 404	33 888
<u>ESTIMATION DES COÛTS (000 \$)</u>			
Coûts de transport			
27	Transport clients	n/a	n/a
28	FTLH (primaire, secondaire & échange)	324 987	302 808
29	STS	42 984	43 133
30	FTSH (Dawn, Parkway & échange)	48 877	48 955
31	Vente de transport FTLH non utilisé	0	0
32	Achats de gaz - transport & équilibrage	36 051	37 949
33	Total - coûts de transport	452 899	432 844
34	Coûts d'entreposage	37 397	37 434
35	Sous-total transport et équilibrage	490 295	470 278
36	Fourniture	902 390	901 403
37	Gaz de compression	23 455	23 610
38	Maintien des inventaires	4 290	4 286
39	TOTAL DES COÛTS	1 420 430	1 399 578
40	Service de transport	390 657	371 557
41	Service d'équilibrage	101 148	100 229
42	Total transport et équilibrage	491 804	471 786
43	Variation (000\$)		-20 018
44	Variation %		-4,1%

Il est à noter que si cette option était retenue, le nombre de jours maximum d'interruption aux *Conditions de service et Tarif* pour l'année 2014-2015⁴ serait révisé à la hausse.

Gaz Métro tient à apporter des précisions concernant les éléments à la base de la méthode établie à la question 14.

a) Utilisation de l'option 3

En réalisant le suivi sur la méthode d'évaluation de la journée de pointe, c'est l'analyse de l'élément « facteur d'ajustement » qui a amené Gaz Métro à analyser l'option 3. En effet, le niveau du facteur d'ajustement résulte des variations de volumes entre l'année de référence de la régression et l'année témoin et l'importance des volumes des clients aux paliers 4.9 et 4.10 peut générer un impact important sur la demande en journée de pointe.

En traitant spécifiquement les variations de volumes de ces clients, l'option 3 a l'avantage de présenter un facteur d'ajustement inférieur à celui de l'option 2. Elle permet également de concorder l'apport à la pointe des clients 4.9 et 4.10 avec leur profil de consommation projeté à l'année témoin. Mais, l'option 3 a aussi le désavantage de ne pas présenter une pointe coïncidente, élément identifié par la Régie⁵ comme un point important dans l'évaluation de la demande continue en journée de pointe.

b) Considération d'une pointe coïncidente pour les clients au tarif 4.10

L'objectif de l'option 3 consistant à faire concorder l'apport à la pointe des clients 4.9 et 4.10 avec leur profil de consommation projeté à l'année témoin pourrait ne pas être atteint, les volumes coïncidents ne reflétant pas nécessairement les volumes de la projection. De plus, les volumes maximums des clients au tarif 4.10 pourraient être observés la même journée. La considération d'une pointe coïncidente ne permettrait donc pas de capter cette situation et sous-estimerait la demande continue en journée de pointe.

c) Utilisation de la journée de pointe actuelle (journée générant les besoins d'approvisionnement les plus élevés des 20 dernières années)

Gaz Métro réitère que le réchauffement des degrés-jours pour 2015 permet l'actualisation de ces données historiques. La considération de la totalité des DJ réchauffés et actualisés pour 2015 permet de considérer un éventail plus grand de conditions climatiques, rendant exhaustif l'exercice d'évaluation de la journée de pointe.

De plus, cette approche reproduit la période d'évaluation utilisée dans la méthode de normalisation des revenus de Gaz Métro ainsi que la période d'évaluation utilisée par Hydro-Québec Distribution dans la détermination de la demande de pointe électrique.

⁴ B-0050, Gaz Métro-7, Document 1, pages 106 et 107.

⁵ D-2013-179.

Pour ces raisons, Gaz Métro croit pertinent d'avoir recours à l'historique des températures depuis 1970.

- d) Utilisation des volumes souscrits pour les clients en combinaison tarifaire sans majoration de 2 %

La clause « 16.4.2.6 Retraits interdits lors d'interruption » des *Conditions de Service et Tarif* stipule que lors d'une journée d'interruption, les clients en combinaison tarifaire pourraient consommer jusqu'à 102 % de leur volume souscrit sans se voir facturer de pénalité.

De plus, comme mentionné à la pièce B-0127, Gaz Métro-11, Document 1, le niveau de tolérance de 2 % prévus aux tarifs de TCPL ne peut être considéré comme un outil d'approvisionnement. Des pénalités sont d'ailleurs facturées (frais LBA) si les déséquilibres volumétriques ne sont pas réglés.

En ne considérant pas la majoration de 2 % du volume souscrit des clients en combinaison tarifaire, le volume que ces clients pourraient retirer en journée de pointe est sous-estimé.

- e) Apport du site de Saint-Flavien fixé à 1 520 10³m³/jour pour combler les besoins en journée de pointe

Avant l'année 2007, le profil de retrait de Saint-Flavien était uniforme. En 2007, Intragaz a présenté à Gaz Métro un nouveau profil qui augmentait la capacité de retrait au début décembre à 1 930 10³m³/jour, mais avec une décroissance par palier d'une dizaine de jours, atteignant de bas niveaux dès la mi-janvier, accentués par la suite sur le restant de l'hiver. Comparativement au profil précédent, il s'agissait d'une baisse des approvisionnements durant l'hiver.

Gaz Métro a alors demandé à Intragaz de développer un profil qui permettait de fournir en décembre, janvier et février les volumes les plus élevés possibles. À ce moment-là, la cessation des retraits durant la période de jours fériés a été considérée. Un profil optimisé en fonction des caractéristiques physiques de ce site a été développé et est en application depuis 2007.

Le tableau suivant présente ce profil de retrait pour l'année 2014-2015.

Période		Volume quotidien 10 ³ m ³	Nombre de jours de retrait
2014-12-01	2014-12-22	1 200	22
2014-12-23	2015-01-02	0	11
2015-01-03	2015-01-31	1 520	29
2015-02-01	2015-02-20	1 200	20
2015-02-21	2015-02-27	940	7
2015-02-28	2015-03-06	800	7
2015-03-07	2015-03-27	635	21

La hausse du volume de retrait durant le mois de janvier pour l'amener à 1 520 10³m³/jour est possible grâce à l'arrêt des retraits durant les jours fériés (11 jours).

Si les retraits du site de Saint-Flavien sont requis durant les jours fériés, les caractéristiques physiques du site font que la capacité de retrait de 1 520 10³m³/jour ne pourrait pas être à ce niveau pour la totalité du mois de janvier.

De plus, il est risqué de prendre pour acquis que la journée de pointe se produira nécessairement lorsque la capacité de retrait de Saint-Flavien sera à 1 520 10³m³/jour. En réponse à la question 6.1 de la demande de renseignement n° 6 de la Régie, des journées très froides sont également observées en décembre et en février.

Selon Gaz Métro, en utilisant la capacité moyenne de retrait de décembre à février au site de Saint-Flavien, elle s'assure d'un niveau adéquat d'approvisionnement pour répondre à la journée de pointe.

Gaz Métro constate que la méthode de calcul de la journée de pointe décrite à la question ainsi que la considération de la capacité de retrait de janvier au site de Saint-Flavien entraîne une baisse des approvisionnements pour desservir la clientèle. Elle juge qu'une telle approche met à risque la sécurité d'approvisionnement. Ce risque est accru lorsque les approvisionnements sont définis selon les besoins de l'hiver extrême (question 14.2).

- 14.2 Veuillez présenter la structure et les coûts d'un plan d'approvisionnement 2015-2018 en fonction des besoins pour satisfaire l'hiver extrême évalués en intégrant les éléments cités dans la sous-question précédente.

Réponse :

Le tableau suivant présente la structure et les coûts d'approvisionnement pour l'hiver extrême de l'an 1 du plan 2015-2018 selon la méthode proposée et selon une méthode intégrant les éléments cités à la question.

Société en commandite Gaz Métro
Cause tarifaire 2015, R-3879-2014

PLAN D'APPROVISIONNEMENT 2015-2018

Comparaison de structures - Approvisionnement pour hiver extrême

		2015	
		<i>Méthode proposée</i>	<i>Méthode selon question 14.1</i>
		(1)	(2)
<u>DEMANDE (10⁶ m³)</u>			
1	Continue	5 266	5 266
2	Interruptible	429	429
3	Gaz d'appoint	1	1
4	Client biogaz en réseau dédié	27	27
5	<i>Sous-total</i>	5723	5723
6	Interruptions	-25	-26
7	Autres	78	78
8	Ventes GNL	34	34
9	TOTAL DEMANDE	5 810	5 809
<u>APPROVISIONNEMENT (10⁶ m³)</u>			
10	Transport		
11	FT LH (primaire & secondaire)	3 256	3 256
12	Transport par échange (EMP - GMI)	652	635
13	Transport fourni par les clients	117	117
14	Transport gaz d'appoint	1	1
15	FTLH non utilisé	0	0
16	<i>Transport Emp-GMI</i>	4 026	4 010
17	Achats dans le territoire	4	4
18	Achats à Dawn (GR)	1 753	1 768
19	Achats à Dawn (AD)	0	0
20	Biogaz	27	27
21	Autres	0	0
22	Retraits - injections	0	0
23	TOTAL APPROVISIONNEMENT	5 810	5 809
<u>DÉBIT QUOTIDIEN D'APPRO. (10³m³/jour)</u>			
24	Journée de pointe - continue	34 404	33 888
25	Besoins hiver extrême	32 781	32 876
26	Approvisionnement considéré au plan	32 781	32 876
<u>ESTIMATION DES COÛTS (000 \$)</u>			
Coûts de transport			
27	Transport clients	n/a	n/a
28	FTLH (primaire, secondaire & échange)	276 617	272 606
29	STS	43 326	43 351
30	FTSH (Dawn, Parkway & échange)	49 007	49 022
31	Vente de transport FTLH non utilisé	0	0
32	Achats de gaz - transport & équilibrage	40 031	40 381
33	Total - coûts de transport	408 981	405 361
34	Coûts d'entreposage	37 467	37 469
35	Sous-total transport et équilibrage	446 448	442 830
36	Fourniture	898 959	898 740
37	Gaz de compression	23 746	23 746
38	Maintien des inventaires	4 269	4 270
39	TOTAL DES COÛTS	1 373 422	1 369 586
40	Service de transport	348 706	345 259
41	Service d'équilibrage	99 244	99 074
42	Total transport et équilibrage	447 950	444 332
43	Variation (000\$)		-3 618
44	Variation %		-0,8%

Il est à noter que si cette option était retenue, le nombre de jours maximum d'interruption indiqué aux *Conditions de service et Tarif* pour l'année 2014-2015⁶ serait révisé à la hausse.

14.3 Veuillez préciser les capacités de transport additionnelles à soumissionner à l'automne 2014 pour chacun des scénarios des deux sous questions précédentes.

Réponse :

Gaz Métro n'a évalué que les plans d'approvisionnement de l'année 2015 pour les deux sous-questions ci-dessus (14.1 et 14.2). Elle ne peut donc pas quantifier les capacités additionnelles requises pour l'année 2017-2018. En fonction du plan d'approvisionnement déposé pour l'année 2018, un manque d'approvisionnement de 4 687 10³m³/jour a été évalué.

Par ailleurs, en réponse à la question 30.1 de la demande de renseignements n° 4 de la Régie (B-0127, Gaz Métro-11, Document 1), Gaz Métro a précisé que de nouveaux faits depuis le dépôt du plan d'approvisionnement 2015-2018 sont survenus qui affecteront les capacités additionnelles requises pour l'année 2017-2018. Plus précisément, les capacités suivantes devront être considérées :

- 1 029 10³m³/jour : capacité projetée être contractée en échange auprès d'une tierce partie entre Dawn et GMIT EDA et qui ne sera pas concrétisée;
- 317 10³m³/jour : capacité requise pour les demandes de migration du service interruptible vers le service continu; et
- 7 10³m³/jour : capacité requise pour des clients qui ont demandé le service de transport du distributeur.

Ainsi, 1 353 10³m³/jour de capacité s'ajoutent à la quantité déjà identifiée. La capacité additionnelle requise aux approvisionnements déjà sous contrat pour l'année 2018 s'élève à 6 040 10³m³/jour.

Gaz Métro a également précisé à la réponse à la question 30.1 qu'elle attendra une décision de la Régie quant aux différents sujets qui peuvent influencer les approvisionnements à contracter. Cette réponse demeure valide.

14.4 Veuillez présenter les coûts et les tarifs de transport et d'équilibrage découlant de chacun des scénarios des sous questions 14.1 et 14.2.

⁶ B-0050, Gaz Métro-7, Document 1, pages 106 et 107.

Réponse :

Tel que mentionné dans sa correspondance du 20 octobre 2014 (pièce A-0047), la Régie retire cette question.

Questions 15 à 18

Les réponses aux questions 15 à 18 ont été retirées de ce document et déposées sous la cote Gaz Métro-11, Document 9.

Annexe 1

Année	Demande continue en journée de pointe		Coûts	
	Capacités			
	10 ³ m ³ /jour	10 ³ m ³	¢/m ³	(000 \$)
2015	1 623	196 419		
2016	1 571	190 050		
2017	2 145	259 569		
2018 *	2 170	724 831		

* Déplacement à Dawn, capacités sur le marché primaire SH-Parkway et M12

Note : Les tarifs actuels du marché primaire ont été utilisés

Annexe 2

Marché secondaire							
Contrats existants							
Fournisseur	Type de contrat	Date de contrat		Quantité		Prix ¢/m ³	Coûts (000 \$)
		Début	Fin	10 ³ m ³ /jour	10 ⁶ m ³		
	Échange Empress / EDA ou Dawn	2010-11-01	2015-10-31	660	241		
	Échange Empress / EDA ou Dawn	2010-11-01	2015-10-31	344	126		
	Réception en franchise	2013-06-01	2015-10-31	11	4		
	Total				370		14 161
(1) Portion fonctionnalisée au transport							
Contrats additionnels							
	Échange Empress / EDA	2014-12-01	2015-03-31	3 048	369		
	Échange Empress / EDA ou Dawn	2014-11-01	2015-09-30	304	101		
	Échange Empress / EDA	2014-10-01	2014-10-31	26	1		
	Échange Empress / EDA	2015-08-01	2015-08-31	32	1		
	Total				472		98 239
Total marché secondaire					842		112 400
Marché primaire							
TCPL	Empress/NDA	2014-11-01	(2)	290	97	5,093	4 938
(2) Selon disponibilité							