

**Extraits du Plan d'Approvisionnement  
gazier – Horizon 2014-2019  
du dossier R-3837-2013  
(pièces Gaz Métro-2, Document 1 et Gaz  
Métro-2, Document 40)**

:

**PLAN**  
**D'APPROVISIONNEMENT GAZIER**  
**HORIZON 2014-2016**

- 1           • les outils quotidiens d'approvisionnement requis pour répondre à la demande  
2           saisonnière de l'hiver extrême, soit 30 689 10<sup>3</sup>m<sup>3</sup> évalués à la section 9.1.5.

3           Gaz Métro doit donc détenir un débit quotidien d'approvisionnement de 31 521 10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>  
4           pour l'année 2013-2014.

5           Le Tableau 31 répertorie les différents outils d'approvisionnement disponibles, la  
6           moyenne de leur débit journalier respectif pour les mois de décembre 2013, janvier et  
7           février 2014, ainsi que la capacité de transport qui doit être contractée pour combler les  
8           besoins.

**Tableau 31**

Sources	10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> /jour
FTLH primaire (GMIT EDA et GMIT NDA)	5 155
FTLH secondaire (cessions d'optimisation)	396
Transport par échange (EMP-GMIT)	1 031
<b>Achats dans le territoire</b>	<b>11</b>
Transport fourni par les clients	1 065
FTSH (Dawn-GMIT EDA)	2 903
Transport par échange (Dawn-GMIT)	2 164
FTSH (Parkway-GMIT EDA)	1 715
STS (Parkway-GMIT EDA & NDA)	5 705
Pointe-du-Lac	1 196
Saint-Flavien	1 294
Usine LSR	5 729
Sous-total approvisionnements	28 363
Achat / (Vente) de transport	3 167
<b>Total approvisionnements après achat / (vente) de transport</b>	<b>31 531</b>

**Contrats d'approvisionnement existants  
Entreposage**

Fournisseur	Échéance	Capacité	Critère de retrait selon le niveau d'inventaire	Capacité maximale Retrait ( 10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> /jour )	Critère d'injection selon le niveau d'inventaire	Capacité maximale Injection ( 10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> /jour )	
(1)	(2)	(10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> ) (3)	(4)	(5)	(6)	(7)	
1	31/03/2015	Note 1	78 514	942		589	
2				628		393	
3	31/03/2015	Note 1	154 386	1 853		1 158	
4				1 235		772	
5	31/03/2017	Note 1	116 126	1 394		871	
6				929		581	
7	31/03/2019	Note 1	0	1 394		871	
8				929		581	
9	31/03/2015	Note 2	0				
10	Total		349 026	5 582	> 261 769	3 489	
11				3 721	< 261 769	2 326	
12	31/03/2019	Note 3	116 126	1 394	> 87 094	871	
13				929	< 87 094	581	
14	Intragaz PdL *	30/04/2023	22 700	> 15 500 < 15 500	1 200 variable	> 10 000 < 10 000	2 400 variable
16	Intragaz St-Flavien *	30/04/2023	120 000	Décembre Janvier Février Mars	1 200 1 520 1200 / 800 630 / 0	Volume maximal	861
17				Maximum disponible	1 930		
21	LSR *	Capacité totale:	58 591		5 749	Liquéfaction brute	342
22		Capacité utile:	56 600			Liquéfaction nette	288
23		Activité réglementée	52 218				
24		Client GNL	4 382				

\* Pouvoir calorifique de 37,76 MJ/m<sup>3</sup>

Note

- Étant donné l'ajout d'un contrat de capacité de retrait et injection uniquement, le niveau d'inventaire est évalué en fonction de la capacité totale d'entreposage détenue.
- Contrat de regroupement des capacités de retrait et d'injection sous un seul contrat "Aggregates Storage Nomination Services - ASN"
- Contrat effectif le 1<sup>er</sup> avril 2017, décision D-2013-035 de la Régie de l'énergie

**PLAN D'APPROVISIONNEMENT**

**2017-2019**

1 Un prix de vente de gaz naturel à Parkway pour des durées de 5, 10 ou 15 ans a été produit par  
2 deux fournisseurs.

Tableau 8

	Indice Dawn + prime \$/GJ	Indice Dawn + prime ¢/m <sup>3</sup>
Fournisseur 1	0,094	0,356
Fournisseur 2	0,150	0,568

3 Ces offres montrent qu'il pourrait y avoir un avantage à acheter le gaz naturel à Parkway plutôt  
4 qu'à Dawn selon le prix d'un des fournisseurs.

5 L'annexe 4 présente le plan d'approvisionnement où une quantité de 10 000 GJ/jour  
6 (264 10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>/jour) est contractée directement à Parkway, réduisant de la même quantité la  
7 capacité de transport M12 à contracter auprès de Union Gas. Les coûts ont été évalués en  
8 considérant les prix du fournisseur 1.

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

14 Cette option pourrait tout de même être intéressante, car elle résulterait en une légère  
15 économie pour la clientèle. Cette option n'est cependant pas sans risque, car elle dépend de la  
16 quantité annuelle d'achat de gaz naturel par le distributeur et cette quantité pourrait être  
17 appelée à diminuer advenant une migration de clients du gaz de réseau vers le service d'achat  
18 direct. De plus, comme il existe des écarts importants entre les prix indicatifs obtenus,  
19 l'avantage économique de cette option pourrait se révéler inexistant au moment de la  
20 concrétisation de la transaction.

### 3.7. Option 3 – Modification à l'offre de service d'Intragaz – site Pointe-du-Lac

21 Cet automne, Intragaz a officiellement présenté à Gaz Métro une proposition de modification à  
22 l'offre de service du site de Pointe-du-Lac (PDL).

1 Intragaz déposera sous peu une requête à la Régie expliquant en détail la modification de  
2 l'offre, les investissements requis et l'impact sur les coûts additionnels pour Gaz Métro.

3 Ce projet vise principalement à accroître le volume maximal de retrait quotidien et permettra  
4 également d'accroître le volume utile en rendant disponible le gaz coussin déjà en inventaire au  
5 site. À des fins d'illustration, des coûts additionnels de 975 000 \$ ont été ajoutés aux coûts  
6 reliés au site de PDL.

7 Les tableaux suivants présentent les profils de retrait actuels et proposés.

**Tableau 9**

**Profil de retrait actuel**

<b>% INVENTAIRE</b>	<b>INVENTAIRE (10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>)</b>	<b>RETRAIT POSSIBLE (10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>/jour)</b>
100 % à 83 %	35 700 à 29 700	1 200
83 % à 71 %	29 700 à 25 300	1 100
71 % à 62 %	25 300 à 22 300	1 000
62 % à 56 %	22 300 à 19 900	800
56 % à 42 %	19 900 à 14 900	500
42 % à 36 %	14 900 à 13 000	200

**Tableau 10**

**Profil de retrait proposé**

<b>% INVENTAIRE</b>	<b>INVENTAIRE (10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>)</b>	<b>RETRAIT POSSIBLE (10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>/jour)</b>
100% à 82%	36 000 à 29 600	1 600
82% à 74%	29 600 à 26 600	1 500
74% à 70%	26 600 à 25 200	1 400
70% à 63%	25 200 à 22 600	1 300
63% à 56%	22 600 à 20 200	1 200
56% à 50%	20 200 à 18 000	1 100
50% à 44%	18 000 à 16 000	1 000
44% à 38%	16 000 à 13 600	800
38% à 27%	13 600 à 9 600	500
27% à 0%	9 600 à 0	200

8 L'annexe 5 présente l'impact de la modification du profil de retrait du site de PDL sur le plan  
9 d'approvisionnement des années 2016-2017 à 2018-2019.

1 L'intégration du nouveau profil a pour effet de réduire la capacité de transport additionnelle à  
2 soumissionner auprès de TCPL de 2 030 10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>/jour à 1 898 10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>/jour, soit une baisse de  
3 132 10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>/jour (colonne 9, ligne 33 de l'annexe 5). La capacité à contracter en M12 serait  
4 également réduite d'un niveau similaire.

5 Malgré un apport de débit additionnel de 399 10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>/jour (colonne 9, ligne 35) au calcul de la  
6 journée de pointe, la modification du profil de retrait entraîne une augmentation des besoins en  
7 situation d'hiver extrême de 267 10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>/jour (colonne 9, ligne 26). Cette situation résulte de  
8 l'effritement plus rapide de l'inventaire de PDL qui, en hiver extrême, ne peut être renfloué aussi  
9 rapidement, ce qui amène également un effritement plus hâtif de l'usine LSR.

10 Néanmoins, la modification du profil entraîne tout de même une baisse des capacités de  
11 transport à soumissionner auprès de TCPL pour le 1<sup>er</sup> novembre 2016, ce qui représente une  
12 option avantageuse pour la clientèle.

13 Si les outils d'approvisionnement étaient définis par la demande en journée de pointe, l'effet sur  
14 les capacités de transport serait directement relié au débit additionnel.

15 Il est à noter que le débit additionnel de PDL de 399 10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>/jour est établi en fonction d'un  
16 pouvoir calorifique de 37,89 MJ/m<sup>3</sup> alors que dans les faits, le pouvoir calorifique pour l'année  
17 2014 est de 37,76 MJ/m<sup>3</sup>, représentant un débit de 400 10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>/jour.

### 18 **3.7.1. Modification au profil de PDL dès le 1<sup>er</sup> novembre 2014**

19 Intragaz vise une mise en service pour novembre 2014. Ainsi, Gaz Métro pourrait  
20 décontracter des capacités de transport FTLH dès le 1<sup>er</sup> novembre 2014 à être remplacées  
21 par le service de PDL.

22 L'annexe 6 présente l'impact du changement de profil de retrait de PDL sur les plans  
23 d'approvisionnement des années 2014-2015 et 2015-2016 considérant la méthode actuelle  
24 d'évaluation de la demande en journée de pointe et des besoins de l'hiver extrême.

25 Étant donné que les approvisionnements requis pour répondre à la demande sont plus  
26 élevés en 2015-2016, la capacité décontractée au 1<sup>er</sup> novembre 2014 s'élèverait à  
27 121 10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>/jour, le solde excédentaire de transport FTLH de 222 10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>/jour serait alors  
28 vendu sur le marché secondaire.

1 Les économies réalisées en 2015 et 2016 sont substantielles comparativement à celles des  
2 années 2017 à 2019. Ces résultats découlent des tarifs propres à chaque type de contrat de  
3 TCPL non contracté : FTLH pour 2014-2015 et 2015-2016 et FTSH pour 2016-2017 à 2018-  
4 2019.

### **3.8. Option 4 – TCPL FTSH-Iroquois/GMIT EDA**

5 En février 2010, Gaz Métro avait conclu une transaction d'optimisation avec une contrepartie  
6 qui consistait en une cession permanente de transport FTLH et une transaction d'échange entre  
7 Empress et GMIT EDA, Cette transaction prendra fin le 31 octobre 2014. Elle prévoyait une  
8 option pour Gaz Métro de reprendre au terme de la transaction une capacité de transport  
9 longue distance entre Empress et la zone GMIT EDA. L'option précisait que cette capacité de  
10 transport devait avoir un terme d'un an et être assortie de droits de renouvellement. Différentes  
11 circonstances ont eu pour effet que la contrepartie n'est pas en mesure de céder cette capacité  
12 de transport longue distance. La contrepartie a cependant offert à Gaz Métro de lui céder en  
13 remplacement une capacité de transport courte distance qu'elle détient entre Iroquois et  
14 GMIT EDA. Cette capacité est détenue par l'entremise de deux contrats de transport auprès de  
15 TCPL qui totalisent une capacité de 13 048 GJ/jour (344 10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>/jour). Le terme actuel de ces  
16 contrats de transport est le 31 octobre 2014. Une décision quant au renouvellement de cette  
17 capacité devra donc être prise avant le 31 janvier 2014. Si le détenteur de cette capacité  
18 souhaite conserver les droits de renouvellement pour le futur, l'avis de renouvellement devra  
19 prévoir un renouvellement jusqu'au 31 octobre 2016 ou une date ultérieure.

20 Gaz Métro pourrait également choisir de soumissionner dans le cadre de l'appel de  
21 soumissions de TCPL pour obtenir de nouvelles capacités de transport entre Iroquois et son  
22 territoire. Rappelons cependant que si TCPL doit construire des installations pour répondre à la  
23 demande, elle exigera un engagement d'un terme initial de 15 ans. Le terme plus court de la  
24 capacité visée par le droit d'option constitue donc un avantage au niveau de la flexibilité de  
25 modifier la structure d'approvisionnement dans le futur.

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

29 Le point Iroquois est présentement alimenté par du gaz canadien en provenance d'Empress ou  
30 de Parkway (Dawn). Le prix du gaz naturel à Iroquois est donc fonction de la disponibilité des

**PLAN D'APPROVISIONNEMENT 2017 à 2019**  
**ANALYSE DE STRUCTURE D'APPROVISIONNEMENT**

	2016-2017			2017-2018			2018-2019			
	SH-P + M12	Profil PDL	Variation	SH-P + M12	Profil PDL	Variation	SH-P + M12	Profil PDL	Variation	
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	
<b><u>ESTIMATION DES COÛTS (000 \$)</u></b>										
Coûts de transport										
43	Transport clients	n/a	n/a	n/a	n/a		n/a	n/a		
44	FTLH (primaire, secondaire & échange)	49 758	49 758	0	56 362	56 362	0	63 554	63 554	0
45	STS	74 475	74 354	-122	74 499	74 371	-128	74 430	74 301	-128
46	FTSH (primaire & échange)	149 164	148 088	-1 076	150 655	149 484	-1 171	150 610	149 440	-1 170
47	Vente de transport FTLH non utilisé	0	0	0	0	0	0	0	0	0
48	Achats de gaz - transport & équilibrage	-19 910	-19 910	0	-34 038	-34 038	0	-37 514	-37 514	0
49	Gaz de compression	2 492	2 492	0	2 959	2 959	0	3 635	3 635	0
50	Total - coûts de transport	255 980	254 782	-1 197	250 437	249 138	-1 299	254 714	253 416	-1 298
51	Coûts d'entreposage	37 436	38 441	1 005	37 460	38 464	1 004	37 523	38 530	1 007
52	Sous-total transport et équilibrage	293 416	293 223	-193	287 897	287 602	-295	292 237	291 946	-292
53	Fourniture	968 785	968 801	16	1 113 108	1 113 124	16	1 211 122	1 211 114	-8
54	Maintien des inventaires	4 453	4 470	17	4 595	4 597	2	4 588	4 592	3
55	<b>TOTAL DES COÛTS</b>	<b>1 266 654</b>	<b>1 266 494</b>	<b>-160</b>	<b>1 405 600</b>	<b>1 405 323</b>	<b>-277</b>	<b>1 507 947</b>	<b>1 507 651</b>	<b>-296</b>

**PLAN D'APPROVISIONNEMENT 2015 ET 2016**  
**ANALYSE DE STRUCTURE D'APPROVISIONNEMENT**

	2014-2015			2015-2016		
	Plan de base	Profil PDL	Variation	Plan de base	Profil PDL	Variation
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
<b><u>ESTIMATION DES COÛTS (000 \$)</u></b>						
Coûts de transport						
43 Transport clients	n/a	n/a		n/a	n/a	
44 FTLH (primaire, secondaire & échange)	243 441	240 501	-2 940	88 551	85 119	-3 433
45 STS	56 549	56 625	76	72 012	71 683	-329
46 FTSH (primaire & échange)	65 747	65 771	24	127 995	128 545	550
47 Vente de transport FTLH non utilisé	0	0	0	-6 240	-5 673	567
48 Achats de gaz - transport & équilibrage	43 569	44 838	1 269	-30 596	-30 073	523
49 Total - coûts de transport	409 305	407 735	-1 571	251 722	249 601	-2 121
50 Coûts d'entreposage	37 181	38 168	988	37 456	38 460	1 005
51 Sous-total transport et équilibrage	446 486	445 903	-583	289 178	288 061	-1 117
52 Fourniture	746 657	746 607	-50	922 910	922 998	88
53 Gaz de compression	19 622	19 595	-28	3 928	3 842	-86
54 Maintien des inventaires	4 474	4 485	10	4 815	4 820	6
55 <b>TOTAL DES COÛTS</b>	<b>1 217 239</b>	<b>1 216 589</b>	<b>-650</b>	<b>1 220 830</b>	<b>1 219 721</b>	<b>-1 109</b>