

**RÉPONSE DE SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ MÉTRO (GAZ MÉTRO)
À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE
(LA RÉGIE) RELATIVE À LA DEMANDE D'AUTORISATION VISANT LE
RACCORDEMENT D'IFFCO CANADA
AU RÉSEAU DE BÉCANCOUR**

- 1. Références :**
- (i) Pièce B-0006, p. 5;
 - (ii) Pièce B-0011, p. 5;
 - (iii) Pièce B-0011, p. 14;
 - (iv) Pièce B-0009.

Préambule :

- (i) « *Le délai de construction d'une usine de cette envergure est d'environ 36 mois.* »
- (ii) « *Le délai de construction d'une usine de cette envergure est estimé entre 40 et 42 mois.* »
- (iii) « *Le début de construction de l'usine est prévu pour le printemps 2015 et le prédémarrage en septembre 2017 [...].* »
- (iv) « *Notamment, à la demande de cette dernière, Gaz Métro apporte une modification à la page 14 de la pièce Gaz Métro 1, Document 1 compte tenu qu'IFFCO n'a pas encore rendu publique la date de début de ses opérations.* »

Demandes :

- 1.1 La Régie comprend que le délai de construction de l'usine a été modifié à la hausse, mais que le calendrier projeté n'a pas été modifié. Veuillez expliquer.

Réponse :

Le délai de construction de 36 mois représentait l'estimation du délai de construction au moment du dépôt de l'étude d'impact. Celui-ci a été revu à la hausse à 40 – 42 mois. La date de mise en gaz au calendrier aurait effectivement dû être modifiée conséquemment au début 2018. IFFCO prévoit commencer la construction de l'usine à l'été 2015 et le prédémarrage, qui est une étape de la période de construction, devrait s'effectuer vers le premier ou deuxième trimestre de 2018 afin de permettre une mise en service au cours de la deuxième moitié de 2018.

1.2 Veuillez préciser la nouvelle date de début des opérations de IFFCO.

Réponse :

Veuillez vous référer à la réponse à la question 1.1.

1.3 Est-ce qu'une telle modification peut avoir un impact sur la date de début du contrat de transport requis par Gaz Métro pour alimenter IFFCO? Veuillez justifier.

Réponse :

Non. L'entente préalable conclue avec TCPL Pipeline (TCPL) pour alimenter IFFCO (« Entente préalable ») prévoit une date de mise en service des nouvelles capacités de transport pour le 1^{er} novembre 2016. L'Entente préalable ne permet pas d'envisager la possibilité de retarder la date de mise en service de la capacité afin de la faire coïncider avec la date de mise en service du projet d'IFFCO. Cependant, Gaz Métro prévoit actuellement avoir besoin de capacités fermes supplémentaires de la part de TCPL dès le 1^{er} novembre 2016 afin de remplacer les capacités actuellement couvertes par l'intermédiaire du marché secondaire et répondant aux besoins de sa clientèle actuelle.

Gaz Métro pourrait donc, dans ce contexte, utiliser les capacités prévues pour alimenter IFFCO pour ses propres besoins et conclure une nouvelle entente avec TCPL afin d'obtenir de la capacité supplémentaire à une date ultérieure qui coïncidera davantage avec la date de mise en service prévue du projet d'IFFCO.

2. **Références :**
- (i) Pièce B-0011, p. 5;
 - (ii) Pièce B-0012;
 - (iii) Dossier R-3837-2013, pièce A-076, p. 97.

Préambule :

- (i) « *Le financement et la faisabilité du projet pour le client sont également conditionnels à l'obtention de capacité de transport* »
- (ii) « *6.5 Gaz Métro shall be also able to terminate this Agreement, if, on December 31, 2014, which date can be extended by mutual agreement of the Parties, IFFCO has not put into place the necessary financing for the construction of the Fertilizer Plant at the Service Address and has not confirmed the financing of the project to Gaz Métro by written notice to that effect. To terminate this Agreement, Gaz Métro shall send a written notice of the*

termination to IFFCO. The termination shall then occur at the date specified in the said notice.

*6.6 If, as provided for in paragraphs 6.4 or 6.5, the Customer or Gaz Métro decides to terminate this agreement, the Customer agrees to reimburse to Gaz Métro, upon demand, all expenses incurred by Gaz Métro related to the connection of the Service Address to Gaz Métro's natural gas distribution network up to the date of receipt of the said written notice of termination, excluding any cost incurred in connection with any transportation Service. A Work Schedule is attached as Schedule B to this Contract. Partnership will inform Customer as soon as possible prior to making any change to that Work Schedule. »
[nous soulignons]*

- (iii) M. Frédéric Morel : « *C'est les indications qu'on a, effectivement, que IFFCO s'apprête à se positionner dans « l'open season » de TCPL au quinze (15) janvier.*
[...]
Bien écoutez, l'indication que nous on a d'IFFCO c'est qu'ils allaient effectivement gérer leurs propres besoins de transport et qu'ils allaient donc se positionner pour sécuriser les capacités de transport. »

Demandes :

- 2.1 Gaz Métro a-t-elle évalué le risque de non-utilisation d'une grande quantité de transport si IFFCO met fin au contrat?

Réponse :

Gaz Métro s'est effectivement questionnée sur les conséquences d'une non-réalisation du projet et a évalué que le risque pour Gaz Métro de se retrouver en excédent de capacités était mitigé principalement par les faits suivants :

- Tout d'abord, Gaz Métro a évalué qu'elle avait la possibilité de réaménager son portefeuille d'outils de transport en lieu et place du paiement des sommes encourues. En effet, Gaz Métro détient trois contrats de transport entre Dawn et la zone GMIT-EDA qui totalisent 110,000 GJ (2,903 10³m³) de capacité quotidienne. Ces contrats pourraient se terminer le 31 octobre 2016, moyennant un préavis de deux ans. La capacité contractée pour alimenter IFFCO pourrait donc, à terme, être entièrement remplacée dans le portefeuille de Gaz Métro, moyennant les délais de préavis requis. Gaz Métro détient également une capacité de transport courte distance entre Parkway et GMIT EDA pour une capacité de 65,000 GJ (1,715 10³m³) dont le terme initial se termine le 31 octobre 2017 et qui pourrait également être utilisée pour mitiger le risque de non-utilisation de capacités de transport en cas de non-réalisation du projet d'IFFCO.
- Deuxièmement, Gaz Métro n'anticipe pas être en situation de surplus de capacité de transport en cas de non réalisation du projet d'IFFCO puisqu'elle croit que de nouvelles capacités de

transport fermes seront requises pour répondre à l'augmentation de la demande de sa clientèle. En effet, Gaz Métro prévoit avoir besoin de contracter, auprès de TCPL, des quantités de transport supplémentaires actuellement couvertes par des contrats sur le marché secondaire. Ces demandes à venir étaient évaluées (au moment de prendre les décisions et demeurent en date d'aujourd'hui) comme étant supérieures aux capacités requises afin de desservir le client IFFCO qui deviendraient disponibles au 1^{er} novembre 2016.

- Troisièmement, comme l'entente avec TCPL à laquelle Gaz Métro a référé en réponse à la question 1.3, est une entente préalable, Gaz Métro pourrait la résilier en payant les coûts encourus par TCPL au moment de cette résiliation.

De plus, Gaz Métro est fermement convaincue que l'option de ne simplement pas desservir IFFCO, qui était dans l'impossibilité de contracter elle-même auprès de TCPL avec les conséquences possibles sur l'économie québécoise, n'était tout simplement pas une avenue qui pouvait être envisagée. Un des rôles fondamentaux de Gaz Métro est d'accompagner et offrir à ses futurs clients du Québec le support et l'encadrement nécessaires afin de leur permettre d'obtenir le gaz dont ils auront besoin pour s'établir dans le territoire. Ce rôle est particulièrement important dans l'environnement d'incertitudes qui prévaut actuellement dans l'industrie du gaz naturel, particulièrement dans l'est du pays.

Finalement, les avantages d'un tel projet sont majeurs, spécifiquement pour les consommateurs de gaz naturel au Québec et, dans ce contexte, les risques bien mitigés, comme expliqué précédemment, sont largement justifiés.

- 2.2 Quelles mesures de mitigation Gaz Métro a-t-elle mises en place pour faire face à ce risque? Veuillez déposer l'analyse de risque.

Réponse :

Veuillez vous référer à la réponse à la question 2.1.

- 2.3 Veuillez indiquer les raisons qui ont amené IFFCO à choisir le service de transport du Distributeur.

Réponse :

La signature d'une entente préalable avec TCPL s'accompagne d'une garantie financière. La nature de cette garantie est fonction de l'analyse que fait TCPL des investissements qui devront être effectués par celle-ci pour répondre aux besoins exprimés par le marché.

Au moment de soumissionner pour des capacités de transport auprès de TCPL, force a été de constater que le niveau des garanties requis par celle-ci dépassait très largement les montants

auquels le marché était en droit de s'attendre, créant ainsi une barrière à la signature et à l'obtention de capacités pour un projet tel qu'IFFCO. Ceci mettait ainsi en péril la réalisation du projet au Québec.

Malgré l'ampleur des garanties à fournir, Gaz Métro, tout comme les distributeurs ontariens, a accepté de s'engager pour des capacités de transport auprès de TCPL. Cette option n'était clairement pas une avenue viable et accessible pour IFFCO.

Soulignons que postérieurement à la signature de ses ententes avec TCPL, Gaz Métro a finalement reçu des informations additionnelles de la part de TCPL relativement à l'ampleur des garanties requises par celle-ci. Il s'avère que TCPL semble avoir ajouté, à la facture des investissements requis pour répondre aux besoins exprimés par son « open season », les coûts de remplacement des capacités qu'elle prévoit convertir à l'huile dans le cadre de son projet Énergie Est. Cette façon de procéder a donc clairement eu pour effet de grandement surévaluer le montant des garanties nécessaires. Les discussions appropriées sur le sujet auront lieu à l'Office National de l'énergie au besoin et au moment opportun.

Enfin, soulignons que les garanties financières exigées par TCPL pour un client tel qu'IFFCO, sans opérations existantes au Canada, sont de façon compréhensible plus élevées que pour un client déjà établi qui constitue déjà l'un des principaux clients de TCPL et qui a un droit exclusif de distribution dans son territoire.

- 2.4 Veuillez élaborer sur le statut de la demande de service de transport pour répondre aux besoins de IFFCO.

Réponse :

Gaz Métro a signé une Entente préalable avec TCPL. Cette entente est conditionnelle à une décision favorable de l'Office national de l'énergie sur l'application tarifaire ayant pour but de donner effet à l'entente entre TCPL et les distributeurs de l'Est. Ce dossier est présentement en audience devant l'Office.

- 2.5 Est-ce que la demande de service de transport pourrait être annulée si IFFCO n'obtient pas le financement attendu en date du 31 décembre 2014?

Réponse :

Oui, veuillez vous référer à la réponse à la question 2.1.

- 3. Références :**
- (i) Pièce B-0011, p. 7;
 - (ii) Pièce B-0011, p. 7;
 - (iii) Décision D-2014-086, dossier R-3875-2014, par. 23 et 37.

Préambule :

- (i) « *D'autre part, la desserte d'IFFCO Canada requiert l'installation de vannes automatisées au poste de mesurage de TCPL Energy (TCE) afin de réduire les pertes de pression au minimum et ainsi permettre l'alimentation simultanée des deux clients.* »
- (ii) « *La solution retenue est beaucoup moins coûteuse et propose plutôt l'automatisation de certaines vannes au poste de mesurage de TCE. Ceci permet de réduire les pertes de charge dans le poste de TCE lorsque la pression du transporteur Trans Québec Maritimes (TQM) est à son minimum contractuel soit 4 000 kPa. Cela permet également de garantir le débit horaire requis pour les deux clients, et ce, advenant même le retour de TCE à pleine consommation.* »
- (iii) « [23] : *L'Entente prévoit par ailleurs que le Distributeur sera libéré, au plus tard le 31 décembre 2018, de l'obligation de payer pour la capacité de transport de gaz naturel contractée auprès de TCPL (Transport TCPL) nécessaire à l'alimentation de la centrale et associée à la production d'électricité. Au plus tard le 31 décembre 2018, TCE sera également libérée de l'obligation prévue au Contrat de détenir cette même capacité de transport de gaz naturel.*
[...]
[37] : *La Régie tient compte de la probabilité élevée que le Distributeur ait à faire face à des surplus d'électricité jusqu'au terme prévu au Contrat. Dans ce contexte, la Régie est d'avis que les conditions de suspension de livraison d'électricité de la centrale établies par l'Entente sont plus avantageuses que celles actuellement en vigueur. La Régie approuve donc l'Entente intervenue le 20 décembre 2013 entre le Distributeur et TCE ainsi que la prolongation de la suspension de la production d'électricité de la centrale de TCE pour l'année 2018.* »

Demandes :

- 3.1 Veuillez expliquer et justifier l'installation de vannes automatisées au poste de mesurage de TCE dans le contexte de la fermeture.

Réponse :

Si la centrale TCE était présentement fermée de façon définitive, il n'aurait pas été requis de faire l'installation de vannes automatisées pour limiter les pertes de charge. Cependant, TCE a un contrat de distribution avec Gaz Métro qui est toujours en vigueur et peut donc reprendre sa consommation à pleine capacité sans délai du point de vue du distributeur. Gaz Métro ne peut

pas présumer que l'arrêt de la centrale sera prolongé indéfiniment et l'installation des vannes est donc justifiée dans le contexte de la possibilité de reprise des activités de TCE.

Gaz Métro comprend qu'Hydro-Québec doit cependant aviser la Régie par écrit au plus tard le 1^{er} juillet de chaque année pour une remise en fonction des turbines au 1^{er} janvier de l'année suivante. Dans l'optique où les vannes automatisées n'étaient pas installées maintenant et que TCE désirerait reprendre sa production, il y aurait donc un délai de 6 mois avant le début de la consommation à pleine capacité. Un délai minimum de 6 mois est toutefois requis de Gaz Métro pour réaliser les travaux requis pour l'installation des vannes. Elle est donc d'avis que le délai de préavis de reprise de production est trop serré pour procéder à cette installation puisqu'il ne permettrait aucune marge de manœuvre.

3.2 Veuillez confirmer que ces coûts sont inclus dans les coûts du projet.

Réponse :

Les coûts sont inclus.

3.3 Veuillez préciser la capacité de la conduite sous-fluviale.

Réponse :

La conduite sous-fluviale est indissociable du réseau de transmission de la région de Bécancour. Ce réseau de transmission a actuellement une capacité totale de 214 000 m³/h. Une fois les travaux réalisés au poste de mesurage du client TCE, la capacité totale du réseau de transmission de Bécancour sera approximativement de 300 000 m³/h. À noter que la capacité d'un réseau est sujette à varier en fonction de l'emplacement précis du ou des futurs clients.

4. Référence : Pièce B-0011, p. 10, version confidentielle.

Demande :

4.1 Veuillez justifier le taux de contingence utilisé.

Réponse :

Comme indiqué dans le cadre d'une demande de renseignements liée à un autre projet de raccordement¹, le « taux de contingence varie d'un projet à l'autre et est déterminé en fonction des risques associés à la réalisation du projet et du niveau de connaissance lié au projet au moment d'en faire l'estimation ».

Gaz Métro a également présenté le mode d'estimation de la contingence dans le cadre d'une réponse à une autre demande de renseignements de la Régie². Elle y mentionnait qu'elle procède à une analyse de probabilité de respect du coût global du projet à l'aide du logiciel @Risk. Dans le cas de IFFCO, au moment d'en faire l'estimation, l'analyse du calcul de la contingence avec le logiciel @Risk donne un résultat de 12,3 %.

De façon plus spécifique, le résultat du taux de la contingence pour ce projet s'explique en grande partie par le fait que la réalisation du projet n'est pas imminente ayant comme résultat de créer une plus grande incertitude quant à la probabilité de respect du budget initial. De plus, il est à noter que le coût principal est la construction du poste de mesurage et l'emplacement de ce dernier n'est toujours pas fixé à ce jour, les plans du client n'étant pas encore finalisés.

¹ R-3844-2013, Gaz Métro 2, Document 1, réponse à la question 4.2

² R-3871-2013, Gaz Métro 52, Document 1, réponse à la question 23.6