

RÉPONSE DE SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ MÉTRO (GAZ MÉTRO)
À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N^o 2 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE)
RELATIVE À LA DEMANDE D'AUTORISATION POUR RÉALISER UN PROJET D'INVESTISSEMENT
VISANT LE RACCORDEMENT D'IFFCO CANADA ENTREPRISE LIMITÉE
ET LE RENFORCEMENT DU RÉSEAU À BÉCANCOUR

- 1. Références :**
- (i) Dossier R-3879-2014, pièce B-0583, Annexe 2, p. 2;
 - (ii) Dossier R-3898-2014, Pièce B-0015, p. 3 et 4;
 - (iii) Pièces B-0006, p. 7 et B-0007, p. 1;
 - (iv) Pièce B-0014, p. 3;
 - (v) Pièce B-0007, p. 2;
 - (vi) Pièce B-0006, p. 5;
 - (vii) Décision D-2015-181, par. 72 et 91, dossier R-3879-2014.

Préambule :

(i)

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

PLAN D'APPROVISIONNEMENT - ANNÉE 2015-2016						
Plan déposé à la Cause tarifaire 2015			Plan révisé en juillet 2015		Variation	
ENTREPOSAGE (Capacité)	(PJ)	(10 ⁶ m ³)	(PJ)	(10 ⁶ m ³)	(PJ)	(10 ⁶ m ³)
25 LSR (6aQ)	2,1	54,9	2,1	54,9	0,0	0,0
26 Pointe-du-Lac	0,9	22,7	0,9	22,7	0,0	0,0
27 Saint-Flavien	4,6	120,0	4,6	120,0	0,0	0,0
28 Union Gas	13,2	346,0	13,2	346,0	0,0	0,0
29 TOTAL	20,7	546,7	20,7	546,7	0,0	0,0
DÉBIT QUOTIDIEN D'APPROVISIONNEMENT	(TJ)	(10 ⁶ m ³ /j)	(TJ)	(10 ⁶ m ³ /j)	(TJ)	(10 ⁶ m ³ /j)
30 Journée de pointe - continue	1 245	32 851	1 298	34 265	54	1 414
31 Besoins hiver extrême	1 162	30 679	1 162	30 679	0	0
32 Maximum	1 245	32 851	1 298	34 265	54	1 414
Approvisionnements						
33 FTLH (primaire & secondaire)	362	9 545	362	9 545	0	0
34 Transport par échange (EMP - GMT)	41	1 035	41	1 035	0	0
35 Achats dans la territoire	0	0	0	0	0	0
36 Transport clients & sélagaz	14	363	14	363	0	0
37 FTSH (Dawn - EDA)	110	2 903	110	2 903	0	0
38 Transport par échange (Dawn - EDA)	82	2 194	82	2 194	0	0
39 FTSH (Parkway - EDA)	65	1 715	65	1 715	0	0
40 STS	216	5 705	216	5 705	0	0
41 Pointe-du-Lac *	46	1 203	46	1 203	0	0
42 Saint-Flavien *	58	1 524	58	1 524	0	0
43 LSR (vaporisation) *	216	5 794	216	5 794	0	0
44 Outil de pointe GM ONL	0	0	0	0	0	0
45 Sous-total approvisionnements	1 211	31 972	1 211	31 972	0	0
46 Impact de la réforme du service interruptible	0	0	0	0	0	0
47 TOTAL approvisionnements avant achat / (vente)	1 211	31 972	1 211	31 972	0	0
48 Provision additionnelle avant achat / (vente)	-33	-879	-87	-2 293	-54	-1 414
49 % du total approvisionnements avant achat / (vente) (0,46/1,46)	-2,7%	-2,7%	-7,2%	-7,2%	-4,4%	-4,4%
50 Achat / (vente) de transport a priori	53	881	87	2 291	53	1 409
51 TOTAL approvisionnements après achat / (vente)	1 245	32 853	1 298	34 263	53	1 409
52 Provision additionnelle après achat / (vente)	0	2	0	-2	0	-4
53 % du total approvisionnements après achat / (vente) (0,52/1,51)	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

* Un pouvoir calorifique de 37,99 a été utilisé alors que le pouvoir calorifique prévu pour l'année tarifaire Plan déposé à la Cause tarifaire 2010 est 37,99

- (ii) « 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 1er 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.*

[...] ».

- (iii) « À compter du 1er mai 2019 et cela pour une durée de 20 ans, la consommation annuelle devrait être de 730 000 000 m³ et le volume souscrit de 2 138 000 m³ par jour, tel que spécifié au contrat en annexe 1 ».
- (iv) « Bien que la réponse à la question 1.3 ne soit pas affirmative, Gaz Métro précise qu'advenant le cas où le contrat relatif à l'approvisionnement en gaz naturel ne se concrétisait pas, IFFCO pourrait demander à Gaz Métro de fournir le service de transport. Dans ce cas, Gaz Métro devrait participer à des appels d'offres de TCPL et Union (NCOS) afin d'acquérir cette capacité de transport. Des délais minimums de 3 ans seraient à prévoir pour la mise en service de cette nouvelle capacité. Considérant les règles actuelles de TCPL, cette capacité aurait une durée contractuelle de 15 ans ».
- (v) « 6.5 Gaz Métro shall be also able to terminate this Agreement, if, on March 31 2016, 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. »
- (vi) « Afin de permettre au client d'obtenir toutes les autorisations requises ainsi que son financement, le projet doit être autorisé par la Régie. C'est pourquoi, même si la mise en gaz est prévue pour le printemps 2018, une décision en novembre 2015 serait requise. Le financement et la faisabilité du projet pour le client sont conditionnels à l'obtention de cette autorisation ».

Demandes :

- 1.1. Si le contrat relatif à l'approvisionnement en gaz naturel envisagé par IFFCO auprès d'un tiers ne se concrétise pas et que l'entreprise demande à Gaz Métro le service de fourniture (y incluant, entre autres, le service de transport) :
- 1.1.1. Veuillez indiquer la date limite à laquelle cette demande devrait être faite, en tenant compte de l'échéance stipulée à la référence (v), des délais mentionnés à la référence (iv) et du volume souscrit à compter du 1^{er} mai 2019 mentionné à la référence (iii);

Réponse :

D'entrée de jeu, mentionnons qu'il est rarissime qu'un client grand consommateur demande à Gaz Métro d'être avec son service de fourniture. Dans la très grande majorité des cas, ce client est en achat direct et gère lui-même sa fourniture. Pour un nouveau client, il n'y a pas de date limite pour informer Gaz Métro. Cependant, il faudrait modifier le contrat, prévoyant le choix des services, avant la mise en service. Si le client choisissait le service de fourniture de Gaz Métro, cette dernière inclurait les volumes à contracter dans ses projections.

Quant au service de transport, si Gaz Métro devait recevoir une telle demande d'IFFCO, elle privilégierait de participer aux prochains appels d'offre (New Capacity Open Season – NCOS) de TCPL et de Union Gaz, dans la mesure où TCPL exige un préavis d'au moins 3 ans avant la mise en service de nouvelles capacités. Ainsi, puisque les prochains NCOS pour de nouvelles capacités devant être mise en service en 2019 auront vraisemblablement lieu au cours de l'hiver 2016, la demande d'IFFCO devrait être transmise à Gaz Métro au cours des prochaines semaines afin que cette dernière puisse participer auxdits NCOS en respectant les préavis requis par les transporteurs.

- 1.1.2. Gaz Métro entend-elle redéposer une demande d'autorisation à la Régie, compte tenu notamment de la référence (vi) et étant donné qu'un contrat de fourniture devrait être conclu entre Gaz Métro et IFFCO. Si la réponse est négative, veuillez expliquer et justifier.

Réponse:

Gaz Métro n'entend pas redéposer une demande d'investissement.

Comme indiqué en réponse à la question 1.1.1, si IFFCO demandait d'être assujettie au service de fourniture de Gaz Métro, celle-ci inclurait les volumes ainsi requis dans ses projections. Ainsi, Gaz Métro est d'avis qu'aucune demande d'investissement à la Régie ne serait requise.

Cependant, si IFFCO demandait d'être assujettie au service de transport de Gaz Métro et que Gaz Métro devait soumissionner auprès de TCPL et Union, elle déposerait alors préalablement auprès de la Régie une demande d'approbation des caractéristiques des contrats.

- 1.2. À la ligne 51 de la référence (i), le total du débit quotidien d'approvisionnement prévu pour 2015-2016, selon le plan révisé en juillet 2015, est de $34\,263\,10^3\text{ m}^3/\text{j}$. Selon la référence (iii), le volume souscrit par IFFCO à compter du 1^{er} mai 2019 serait de $2\,138\,10^3\text{ m}^3/\text{j}$, ce qui représenterait 6,2 % du débit quotidien d'approvisionnement.

Si le contrat relatif à l'approvisionnement en gaz naturel envisagé par IFFCO auprès d'un tiers ne se concrétise pas et que l'entreprise demande à Gaz Métro le service de fourniture (y incluant, entre autres, le service de transport) :

- 1.2.1. Gaz Métro a-t-elle évalué le risque de se retrouver avec un excédent de capacités de transport, dans l'hypothèse où, par la suite, le projet d'IFFCO ne se réalise pas ou dans l'hypothèse d'un abandon du projet après quelques années d'opération? Veuillez élaborer et, notamment, expliciter votre réponse en tenant compte de celle fournie à la référence (ii);

Réponse :

Gaz Métro est sensible à la question des capacités excédentaires et demeure soucieuse de minimiser celles-ci.

À ce stade-ci, Gaz Métro n'entrevoit pas que les scénarios semblables à ceux évoqués à la référence (ii) soient envisageables. C'est pourquoi une demande par IFFCO à Gaz Métro afin qu'elle lui fournisse son transport serait accompagnée de conditions permettant d'éviter des coûts échoués à être assumés par la clientèle en cas d'abandon du projet avant sa mise en service. Advenant qu'IFFCO fasse une demande à Gaz Métro afin qu'elle lui fournisse le transport, et tel que mentionné à la réponse précédente, Gaz Métro demandera l'approbation de la Régie à l'égard des caractéristiques des contrats. Gaz Métro y informera également la Régie des règles contractuelles de mitigation des risques mises en place.

Dans le cas où IFFCO serait assujettie au service de transport de Gaz Métro et qu'elle fermait l'usine après quelques années d'opération (une fois le projet mis en service), les règles concernant les obligations minimales annuelles (OMA) s'appliqueraient comme pour tous autres clients (article 12.1.3 des *Conditions de service et Tarif*). Ainsi, pour chacune des années contractuelles restantes, IFFCO serait assujetti à une OMA équivalente au plus élevé entre le volume des 12 mois de l'année précédente et l'OMA définie pour la même année, multiplié par 78%. Cette OMA lui serait facturée au prix de transport en vigueur. Il est à noter que dans le cadre du dossier générique R-3867-2013 portant sur l'allocation des coûts et la structure tarifaire de Gaz Métro, les règles d'OMA seront revues.

- 1.2.2. Compte tenu des modifications aux *Conditions de service et Tarif* approuvées par la Régie aux paragraphes mentionnés à la référence (vii), veuillez indiquer les mesures permettant, le cas échéant, dans les hypothèses mentionnées à la question 2.1, de diminuer le risque que Gaz Métro se retrouve avec un excédent de capacités de transport, compte tenu de la durée contractuelle de 15 ans avec TCPL mentionnée à la référence (iv). Veuillez expliquer.

Réponse:

Gaz Métro comprend que la Régie fait référence à la question 1.2.1 et non 2.1.

Les modifications aux *Conditions de service et Tarif* approuvées par la Régie aux paragraphes mentionnés à la référence (vii), ne vise pas à réduire les risques si un client abandonnait un projet ou fermait après la mise en service. Si IFFCO fermait l'usine après quelques années d'opération (une fois le projet mis en service), les règles entourant les OMA s'appliqueraient, tel qu'expliqué en réponse à la question 1.2.1, ce qui permettrait de mitiger le risque encourus de coûts échoués. En cas d'abandon du projet avant sa mise en service, veuillez-vous référer à la réponse à la question 1.2.1.

Si IFFCO était assujettie au service de transport de Gaz Métro et décidait par la suite de se retirer du service, les articles 12.1.4.2 et 12.2.3.2 portant sur les préavis de sortie du service de transport (respectivement 13.1.4.2 et 13.2.3.2 avant le 1^{er} novembre 2015), et modifiés selon la décision D-2015-181 s'appliqueraient. Le client se verrait alors céder la capacité de transport entre Parkway et GMIT EDA ayant une durée résiduelle la plus près possible de la durée résiduelle moyenne totale de tous les contrats, combinés à des contrats de transport M12 Dawn-Parkway contractés auprès d'Union Gas. Les coûts échoués seraient donc réduits.