

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 7 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 D'ÉNERGIR À COMPTER DU 1^{ER} OCTOBRE 2018**

Échéances contractuelles

- 1. Références :** (i) Pièce [B-0218](#), p. 86 et 87;
(ii) Pièce [B-0218](#), Annexe 4.

Préambule :

(i) « L'annexe 8 présente un plan d'approvisionnement et une analyse de rentabilité pour la première année du plan en fonction de la structure retenue pour l'année 2018-2019 (scénario 1) et un scénario alternatif (scénario 2) :

1. Achat d'une capacité de transport de 491 10³m³/jour depuis Empress du 1er novembre 2018 au 31 mars 2019 à un prix de 10,99 ¢/m³ (2,90 \$/GJ);

2. Achat d'une capacité de transport de 491 10³m³/jour depuis Parkway (8,87 ¢/m³ ou 2,34 \$/GJ) combinée à une capacité de 498 10³m³/jour entre Dawn et Parkway (du 1^{er} novembre 2018 au 31 mars 2019 (0,19 ¢/m³ ou 0,05 \$/GJ).

[...]

La variation des coûts d'approvisionnement entre les deux scénarios est de l'ordre de 0,845 M\$, soit 0,08 % des coûts totaux d'approvisionnement. Le scénario 1 considérant la totalité des achats en FTLH Empress-GMIT EDA engendre des coûts légèrement inférieurs. Énergir a donc retenu ce scénario pour le plan d'approvisionnement de l'année 2019. En temps utile, Énergir réévaluera les diverses alternatives disponibles et retiendra la plus avantageuse pour la clientèle ». [nous soulignons]

(ii) Contrats d'approvisionnement existants - Transport au 28 mai 2018.

Demandes :

1.1 Veuillez indiquer si Énergir a procédé à une réévaluation de sa stratégie d'approvisionnement pour l'année 2018-2019, dont il est question à la citation (i).

Le cas échéant, veuillez élaborer et mettre à jour le tableau des contrats d'approvisionnement existants en capacités de transport, tel que présenté à la référence (ii), en intégrant tous les changements résultant de la stratégie retenue.

1.2 En vous référant à la 3^e note de bas de page de la référence (ii) : « Possibilité de prolongation avec préavis avant le 30/04/2019 ou suite à une demande de prolongation de contrat de

TCPL. Non renouvelé », veuillez indiquer les raisons pour lesquelles Énergir a jugé approprié de ne pas renouveler le contrat de 711 10³m³/jour auprès de la tierce partie. Veuillez également déposer le résultat des analyses permettant de justifier ce choix.

- 2. Références :**
- (i) Pièce [B-0264](#), p. 10 et 11;
 - (ii) Pièce [B-0264](#), p. 11;
 - (iii) Pièce [B-0264](#), Annexe 2, p. 3 et 4.

Préambule :

(i) « a) *Contrat d'une durée de 10 ans débutant le 1^{er} novembre 2020. Fait très important, puisqu'Énergir dispose déjà de 85 000 GJ/j sur le trajet Empress/NBJ et que les demandes de capacités seront prioritairement allouées aux expéditeurs existants de LH, cette date de mise en service ne devrait pas être repoussée en raison de retard dans la construction d'infrastructures puisqu'aucune nouvelle infrastructure n'est requise. Par contre, la mise en service de ce nouveau service avant le 1^{er} janvier 2021 nécessite l'accord de toutes les parties à l'Entente, un accord qui demeure à obtenir. Dans le pire des cas, ce service entrera en fonction le 1^{er} janvier 2021 ».*

(ii) « *Tarif à coût fixe de 0,93\$/GJ, incluant les frais d'abandon (actuellement 0,16\$/GJ) tant que ceux-ci demeurent inférieurs à 0,22\$/GJ* ».

(iii) « *Service Commencement Date ans Contract term*

The commencement date for Conversion Bids as well as New Service Bids associated with a bid for FT capacity in the concurrent ECOS is January 1, 2021 and the minimum NBJ LTFP contract term is ten (10) years.

- *Conversion Bids for LH contract quantities subject to the Mainline Settlement Agreement may request to commence the Service as early as November 1, 2020;*
- *All other Conversion Bids and New Service Bids associated with bids in the concurrent ECOS may request to commence the Service as early as November 1, 2019;*
- *In either case, the contract end date can be no earlier than December 31, 2030.*

For New Service Bids associated with a bid in the NCOS that requires the construction of new facilities, the targeted commencement date is November 1, 2021 and the minimum NBJ LTFP contract term is ten (10) years.

- *In addition, for New Service Bids that are associated with a bid in the NCOS that requests interim FT capacity expected to commence on November 1, 2019, Service Applicant may similarly request matching interim NBJ LTFP capacity.*

All Service Applicants may request terms ending after December 31, 2030; however, TransCanada reserves the right to reject requests with end dates later than October 31, 2036.

Commencement of the Service may be delayed as a result of a number of factors, including, without limitation:

- *delays in TransCanada receiving any required regulatory or internal approvals of the Service; and;*
- *delays relating to any new facilities required for the Associated FT capacity, including, but not limited to delays in acquiring regulatory approval of or constructing the facilities required for the Associated FT capacity;*
- *delays in securing any Transportation by Others capacity required for the Associated FT capacity.*

Contracts must start on the first day of a calendar month.

Contract Quantity

The Service is dependent on an aggregate contract quantity for the Service acceptable to TransCanada in its sole discretion and is subject to capacity availability.

Shipper's contract quantity for NBJ LTFP must be no less than the contract quantity for the Associated FT capacity.

Receipt Point and Delivery Point

The Receipt Point will be Empress and the Delivery Point will be North Bay Junction, with secondary receipt points of Bayhurst 1 and Suffield 2. [nous soulignons]

Demandes :

- 2.1 Considérant que « *la mise en service de ce nouveau service avant le 1^{er} janvier 2021 nécessite l'accord de toutes les parties à l'Entente, un accord qui demeure à obtenir* », veuillez présenter les impacts pour Énergir si le nouveau service débute le 1^{er} janvier 2021.
- 2.2 En lien avec la citation de la référence (iii) : « *delays relating to any new facilities required for the Associated FT capacity, including, but not limited to delays in acquiring regulatory approval of or constructing the facilities required for the Associated FT capacity* », veuillez indiquer si les capacités équivalentes et associées en transport ferme (FT) au segment Empress-NBJ, soit les segments NBJ-EDA/NDA, seront disponibles à Énergir dès leur mise en service prévue le 1^{er} novembre 2020 ou au plus tard le 1^{er} janvier 2021.

Veuillez élaborer et, le cas échéant, fournir les prix des capacités de transport NBJ-EDA/NDA correspondantes au 1^{er} novembre 2020 ou 1^{er} janvier 2021. Sinon, veuillez indiquer quand ces capacités NBJ-EDA/NDA seront disponibles et le cas échéant, veuillez élaborer.

Veillez indiquer si la construction de nouvelles capacités de transport NBJ-EDA/NDA est nécessaire. Veuillez élaborer.

- 2.3 Veuillez élaborer sur les implications associées aux frais d'abandon et notamment, s'ils dépassent le seuil de 0,22\$/GJ, tel que mentionné à la référence (ii), à l'horizon de la période contractuelle de 10 ans.

Veillez expliquer et présenter votre réponse à l'aide d'un exemple chiffré.

Évaluation des alternatives à la capacité FTLH de 85 000 GJ/jour

- 3. Références :**
- (i) Pièce [B-0148](#);
 - (ii) Pièce [B-0148](#), p. 5;
 - (iii) Pièce [B-0148](#), p. 6;
 - (iv) Pièce [B-0264](#);
 - (v) Pièce [B-0218](#), Tableau 28, p. 84;
 - (vi) Pièce [B-0218](#), Annexe 9;
 - (vii) Pièce [B-0264](#), p. 6.

Préambule :

- (i) En suivi de la décision D-2018-049, Énergir dépose un complément de preuve portant sur la procédure de *Term up*.
- (ii) « *La ligne 24 du tableau montre les excédents et les déficits d'approvisionnement annuels prévus par Énergir au moment où elle devait prendre la décision de prolonger ou pas le contrat de transport de 73 000 GJ/j pour deux années supplémentaires et conserver son droit de renouvellement. Puisque des déficits d'approvisionnement étaient prévus pour les années 2022-2023 et 2023-2024, Énergir a prolongé celui-ci qui aurait autrement expiré le 31 octobre 2022* ».
- (iii) Tableau - Analyse des besoins de pointe et des outils d'approvisionnement disponibles.
- (iv) En suivi de la décision D-2018-049, Énergir dépose une preuve portant sur l'échéance de l'obligation de conserver des capacités de transport LH et analyse des alternatives possibles.
- (v) Au Tableau 28, Énergir présente notamment les différents outils d'approvisionnement disponibles, leur débit journalier maximal respectif, ainsi que la capacité de transport déficitaire établie en considérant le débit quotidien maximal de chaque outil pour l'année 2018-2019.
- (vi) Plan d'approvisionnement 2019-2022.

(vii) « Advenant qu'Énergir ne renouvelle pas ses autres outils d'approvisionnement venant à échéance d'ici 2030, les outils d'approvisionnement de long terme qui demeureraient toujours disponibles en 2030 seraient de $23,9 \text{ } 10^6 \text{ m}^3/\text{jour}$, soit :

- L'usine LSR et les interruptions de liquéfaction de GM-GNL avec $6,1 \text{ } 10^6 \text{ m}^3/\text{jour}$;
- L'entreposage aux sites Pointe-du-Lac, qui inclut le projet d'investissement à l'étude par la Régie (R-4034-2018), et Saint-Flavien avec $3,2 \text{ } 10^6 \text{ m}^3/\text{jour}$;
- Les clients ayant leur propre service de transport avec $0,2 \text{ } 10^6 \text{ m}^3/\text{jour}$;
- Les achats dans le territoire avec $0,5 \text{ } 10^6 \text{ m}^3/\text{jour}$;
- La refonte du service interruptible (R-3867-2013, Phase 2) avec $0,5 \text{ } 10^6 \text{ m}^3/\text{jour}$;
- Les engagements courtes distances (FTSH) avec $11,1 \text{ } 10^6 \text{ m}^3/\text{jour}$;
- Et une capacité de $2,2 \text{ } 10^6 \text{ m}^3/\text{jour}$ (ou $85 \text{ } 000 \text{ GJ}/\text{jour}$) à renouveler ».

Demandes :

3.1 Veuillez présenter les différents outils d'approvisionnement toujours disponibles en 2030 ainsi que leur débit journalier maximal respectif, dont il est question à la référence (vii) selon le format de la référence (v). Veuillez également ajouter au tableau, une colonne afin d'indiquer les lignes de la référence (v) s'y référant.

3.2 Veuillez mettre à jour les pièces aux références (i) et (iv), afin de présenter les débits journaliers en $10^3 \text{ m}^3/\text{jour}$ et en GJ/jour .

3.3 Veuillez élaborer sur les hypothèses sous-tendant le maintien des débits journaliers jusqu'en 2030 pour les outils d'approvisionnement suivants :

- Les clients ayant leur propre service de transport avec $0,2 \text{ } 10^6 \text{ m}^3/\text{jour}$;
- Les achats dans le territoire avec $0,5 \text{ } 10^6 \text{ m}^3/\text{jour}$;
- La refonte du service interruptible (R-3867-2013, Phase 2) avec $0,5 \text{ } 10^6 \text{ m}^3/\text{jour}$.

3.4 Veuillez confirmer que les capacités visées dans le cadre de la procédure de *Term up*, dont il est question aux références (i) à (iii), sont les capacités de Transport FTLH Empress-EDA de $73 \text{ } 000 \text{ GJ}/\text{jour}$.

Veuillez expliquer la prise en compte des capacités de transport FTLH Empress-NDA de $12 \text{ } 000 \text{ GJ}/\text{jour}$ dans le cadre du *Term up*, tel que présenté au tableau de la référence (iii).

3.5 Veuillez indiquer les raisons pour lesquelles Énergir a considéré des capacités de $85 \text{ } 000 \text{ GJ}/\text{jour}$ dans ses analyses relatives à l'échéance de l'obligation de conserver des capacités de transport FTLH, tel que présenté à la référence (iv) plutôt que des capacités de $73 \text{ } 000 \text{ GJ}/\text{jour}$ aux termes de la procédure de *Term up*, tel qu'indiqué à la référence (ii).

Le cas échéant, veuillez élaborer si Énergir prévoit renouveler les capacités de transport FTLH Empress-NDA de 12 000 GJ/jour lorsque l'échéance sera atteinte, tel que présenté à la référence (iii).

- 4. Références :**
- (i) Pièce [B-0264](#), p. 9;
 - (ii) Pièce [B-0264](#), p. 11;
 - (iii) Pièce [B-0264](#), p. 13;
 - (iv) Pièce [B-0264](#), Annexe 1;
 - (v) Pièce [B-0264](#), Annexe 1;
 - (vi) Pièce [B-0218](#), Tableau 24, p. 67;
 - (vii) Pièce [B-0218](#), Annexe 15.

Préambule :

(i) « *Énergir est d'avis que la meilleure façon d'analyser la rentabilité de ces options est en comparant les coûts à long terme des trois alternatives. En effet, une analyse de moyen terme basée par exemple sur un plan d'approvisionnement ne permet pas de capter toute la valeur de chacune des options. De plus, Énergir a démontré à la section précédente que la capacité peut être renouvelée sans craindre que ce renouvellement ne limite sa flexibilité quant à la possibilité de décontracter des capacités de transport si la demande baisse dans le futur. Énergir propose donc une approche d'analyse marginale (analyse différentielle) sur 10 ans pour évaluer ces trois options.*

L'annexe 1 présente les résultats des analyses sur les différentes années en fonction des hypothèses de tarifs de transport et des prix de la fourniture de 2020 à 2030.

Maintenir le FTLH

Économiquement, maintenir le FTLH sur une période de 10 ans représenterait des coûts de plus de 1,44 G\$ pour la clientèle. Veuillez vous référer à l'annexe 1 pour les détails concernant cette analyse.

Convertir le FTLH en FTSH

Les coûts associés à la conversion du 85 000 GJ/j de FTLH en FTSH représenterait des coûts de 1,28 G\$ sur une période de 10 ans. Ceci représente une économie d'environ 162 M\$ comparativement à l'option de maintenir le FTLH (voir annexe 1).

Convertir en PFLD-NBJ

Comme mentionné précédemment, le PFLD-NBJ est un nouveau service à prix fixe de longue durée entre Empress et la jonction du NOL et du Triangle de l'Est située à North Bay offert par TCPL ».
[nous soulignons]

(ii) « *De surcroît, pour compléter le service, Énergir contractera une capacité de transport sur le tronçon entre NBJ et EDA/NDA équivalente à la quantité convertie en service PFLD-NBJ. Les tarifs applicables à ces tronçons ne seront pas ceux en vigueur tout au long des 10 années du contrat relatif au service PFLD-NBJ. Les tarifs applicables sur ces deux tronçons seront ceux approuvés par l'ONÉ et pourront varier de temps à autre. Il s'agira ainsi de contrats de transport standard avec TCPL* ».

(iii) « [...] *Tant et aussi longtemps que les crédits de STS sont supérieurs à 0, le tarif du service STS est équivalent au tarif du service FTSH. En revanche, une fois les crédits de STS épuisés, le tarif applicable à chaque gigajoule transporté avec le service STS est majoré de 25 % par rapport au tarif du service FTSH. Bref, avec le service FTI associé au service PFLD-NBJ, le moment auquel les crédits de STS seront épuisés est repoussé par rapport à une conversion du FTLH en service FTSH, réduisant par le fait même les coûts d'approvisionnement.* » [nous soulignons]

(iv) À l'annexe 1 :

ANALYSE MARGINALE - coûts des scénarios - 10 ans (en million de \$)												
SCÉNARIO	SERVICE	2020-21 ¹	2021-22	2022-23	2023-24	2024-25	2025-26	2026-27	2027-28	2028-29	2029-30	TOTAL
1	FTLH	131	133	135	137	142	147	150	152	154	156	1437
2	PFLD-NBJ	113	115	117	119	123	129	132	133	136	138	1255
3	FTSH - PARK EDA/ANDA ²	131	115	118	124	126	128	130	132	134	137	1275
(1-2)	Économie (+) / perte (-) PFLD-NBJ VS LH ²	18	18	18	18	19	18	18	19	18	18	182
(3-2)	Économie (+) / perte (-) PFLD-NBJ VS SH ²	18	0	1	5	3	(1)	(2)	(1)	(1)	(2)	20

Notes :

1. Le PFLD-NBJ entre en vigueur le 1^{er} novembre 2020.

2. La conversion du LH en SH ne peut se faire avant le 1^{er} novembre 2021 au plus tôt. Pour l'année 2020-21, l'économie du PFLD-NBJ par rapport au SH est égale à l'option LH.

(v) Hypothèses de prix en \$ GJ (taux moyen par an) :

HYPOTHÈSES PRIX EN \$/GJ (taux moyen par an)										
	2020-21	2021-22	2022-23	2023-24	2024-25	2025-26	2026-27	2027-28	2028-29	2029-30
EMPRESS [*]	2,09 \$	2,14 \$	2,21 \$	2,27 \$	2,41 \$	2,57 \$	2,67 \$	2,72 \$	2,79 \$	2,86 \$
DAWN [*]	2,92 \$	2,92 \$	3,03 \$	3,22 \$	3,29 \$	3,36 \$	3,43 \$	3,49 \$	3,56 \$	3,63 \$
BASIS	0,8286 \$	0,7792 \$	0,8204 \$	0,9498 \$	0,8860 \$	0,7916 \$	0,7562 \$	0,7710 \$	0,7696 \$	0,7694 \$
TAUX CHANGE (cad/usd) [*]	1,2825	1,2799	1,2772	1,2744	1,2718	1,2692	1,2664	1,2636	1,2613	1,2611

Notes :

1. Prix et taux de change provenant de NGX/ICE en date du 30 mai 2018

TARIFS EN \$/GJ (transport)										
	2020-21	2021-22	2022-23	2023-24	2024-25	2025-26	2026-27	2027-28	2028-29	2029-30
EMPRESS-EDA	2,1316 \$	2,1316 \$	2,1316 \$	2,1316 \$	2,1316 \$	2,1316 \$	2,1316 \$	2,1316 \$	2,1316 \$	2,1316 \$
EMPRESS-NDA	1,5805 \$	1,5805 \$	1,5805 \$	1,5805 \$	1,5805 \$	1,5805 \$	1,5805 \$	1,5805 \$	1,5805 \$	1,5805 \$
PARK-EDA	0,5981 \$	0,5981 \$	0,5981 \$	0,5981 \$	0,5981 \$	0,5981 \$	0,5981 \$	0,5981 \$	0,5981 \$	0,5981 \$
PARK-NDA	0,4942 \$	0,4942 \$	0,4942 \$	0,4942 \$	0,4942 \$	0,4942 \$	0,4942 \$	0,4942 \$	0,4942 \$	0,4942 \$
EMPRESS - NBJ	0,9300 \$	0,9300 \$	0,9300 \$	0,9300 \$	0,9300 \$	0,9300 \$	0,9300 \$	0,9300 \$	0,9300 \$	0,9300 \$
NBJ - EDA	0,5942 \$	0,5942 \$	0,5942 \$	0,5942 \$	0,5942 \$	0,5942 \$	0,5942 \$	0,5942 \$	0,5942 \$	0,5942 \$
NBJ - NDA	0,2230 \$	0,2230 \$	0,2230 \$	0,2230 \$	0,2230 \$	0,2230 \$	0,2230 \$	0,2230 \$	0,2230 \$	0,2230 \$
EMP - NBJ - EDA	1,5242 \$	1,5242 \$	1,5242 \$	1,5242 \$	1,5242 \$	1,5242 \$	1,5242 \$	1,5242 \$	1,5242 \$	1,5242 \$
EMP - NBJ - NDA	1,1530 \$	1,1530 \$	1,1530 \$	1,1530 \$	1,1530 \$	1,1530 \$	1,1530 \$	1,1530 \$	1,1530 \$	1,1530 \$

(vi) « *Le portefeuille de capacités de transport est principalement constitué de contrats de longue durée. Le tableau ci-dessous présente la répartition des contrats par durée, excluant les contrats de Union Gas :*

Tableau 24

Date de fin de contrat	Contrats en vigueur au				
	2018-10-01	2018-11-01	2019-11-01	2020-11-01	2021-11-01
2020-10-31	1%	1%	1%	1%	1%
2022-10-31	3%	3%	3%	3%	3%
2024-10-31	52%	52%	52%	52%	52%
2031-10-31	40%	40%	40%	40%	40%
2032-10-31	4%	4%	4%	4%	4%
Total	100%	100%	100%	100%	100%

Pour l'année 2018-2019, un peu plus de la moitié des contrats a une durée de 5 et 6 ans et l'autre moitié près de 15 ans. Ainsi, la stratégie d'approvisionnement relativement aux capacités de transport sera limitée ».

(vii) Analyse de rentabilité établie selon la perspective globale du plan d'approvisionnement.

Demandes :

- 4.1 Veuillez déposer le détail des calculs permettant d'établir les coûts annuels estimés, pour la période des 10 années, selon chacun des trois scénarios présentés à la référence (iv).
- 4.2 La Régie note au 2^e tableau de la référence (v), que les capacités de transport FTSH sont représentés par les segments Parkway-EDA (Park-EDA) et Parkway-NDA (Park-NDA).

Dans l'évaluation des coûts de l'option de « *Convertir le FTLH en FTSH* », veuillez indiquer si Énergir a considéré, les prix et les capacités du segment associé Dawn-Parkway (Union M12) afin de compléter le segment Parkway-EDA/NDA permettant l'approvisionnement à partir de Dawn jusqu'au territoire desservi par Énergir. Veuillez élaborer.

Le cas échéant, veuillez déposer une évaluation des coûts de cette option en tenant compte des prix et des capacités des segments associés, soit Dawn-Parkway (Union M12) et Parkway-EDA/NDA et mettre à jour le tableau de la référence (iv).

Veuillez également mettre à jour le tableau des hypothèses afin d'inclure les tarifs relatifs au segment Dawn-Parkway, tel que présenté à la référence (v).

- 4.3 La Régie note qu'à l'annexe 1, tel que présenté à la référence (iv), ainsi que selon l'option « *Convertir en PFLD-NBJ* » de la référence (i), le service réfère au segment Empress-NBJ. Elle s'interroge si l'évaluation tient également compte des prix et des capacités des segments associés NBJ-EDA et NBJ-NDA afin de permettre l'approvisionnement à partir de Empress jusqu'au territoire desservi par Énergir.

Veuillez indiquer si l'évaluation de l'option « *Convertir en PFLD-NBJ* » tient compte des prix et des capacités des segments Empress-NBJ et NBJ-EDA/NDA.

Veillez élaborer et le cas échéant, déposer une évaluation des coûts de cette option en tenant compte des segments NBJ-EDA/NDA et mettre à jour le tableau de la référence (v).

- 4.4 Veillez justifier l'approche retenue par Énergir qui consiste en une analyse marginale (analyse différentielle), tel que mentionné à la référence (i), afin d'évaluer la rentabilité des trois options d'approvisionnement comparativement à l'approche selon une perspective globale du plan d'approvisionnement, tel que présenté à la référence (vii) et celle appliquée depuis plusieurs années aux fins de l'évaluation des stratégies d'approvisionnement.

Veillez expliquer en quoi une approche globale, tel que présentée en (vii) ne serait pas plus appropriée et les raisons pour lesquelles une évaluation marginale devrait être privilégiée. Veillez élaborer votre réponse en considération de l'impact sur les coûts de service de transport, de fourniture et d'équilibrage.

Veillez expliquer en quoi l'approche marginale permet de capter toute la valeur de chacune des options, tel que mentionnée à la référence (i) plutôt qu'à l'approche globale habituellement appliquée.

- 4.5 Veillez élaborer quant à la représentativité et l'acuité des prévisions prises en compte aux fins des évaluations de rentabilité effectuées sur un horizon de long terme, considérant les hypothèses de tarifs de transport, des prix de la fourniture, ainsi que l'environnement gazier sont sujets à évoluer de 2020 à 2030.

Veillez élaborer quant à la sensibilité de l'évaluation effectuée sur la base long terme.

- 4.6 Pour les années 2020-2021 et 2021-2022 du plan d'approvisionnement 2019-2022, veuillez déposer une analyse de rentabilité ainsi que les hypothèses considérées, selon le format de la référence (vii), afin d'évaluer et de comparer la rentabilité selon les trois options identifiées à la référence (iv).

Veillez considérer dans votre analyse, les éléments suivants :

- Pour l'option « *Convertir le FTLH en FTSH* », les prix et les capacités des segments associés, soit Dawn-Parkway (Union M12) et Parkway-EDA/NDA;
- Pour l'option « *Convertir en PFLD-NBJ* », les prix et les capacités des segments associés, soit Empress-NBJ et NBJ-EDA/NDA.

- 4.7 Veillez mettre à jour le tableau de la référence (vi) en prenant l'hypothèse que l'option de « *Convertir en PFLD-NBJ* » est exercée.

Veillez élaborer quant à la flexibilité du portefeuille en capacités de transport qui en résultera, eu égard des propositions citées à la référence (i) « *la capacité peut être renouvelée sans craindre que ce renouvellement ne limite sa flexibilité quant à la possibilité de décontracter des capacités de transport si la demande baisse dans le futur* » et de la référence

(vi), « la stratégie d'approvisionnement relativement aux capacités de transport sera limitée ».

4.8 Veuillez indiquer si Énergir a considéré, aux fins des analyses de chacune des options, tel que présenté à la référence (i), une valeur économique associée au service FTI, tel que mentionné à la référence (iii). Le cas échéant, veuillez élaborer.

Sinon, veuillez présenter une proposition à cet égard et déposer les analyses selon chacune des trois options, en considérant une valeur économique du service FTI.

5. **Références :** (i) Pièce [B-0264](#), p. 12 à 14;
(ii) Pièce [B-0220](#), p. 7 et 8.

Préambule :

(i) À la section 4, Énergir présente les bénéfices du service PFLD-NBJ et conclut par un tableau qui résume les avantages et inconvénients de chacune des options :

	Prix	Impact sur le tarif SH	Diversité d'approvisionnement	Sécurité d'approvisionnement	Risque de retard	Service FTI
FTLH	-	+	++	++	++	++
FTSH	++	-	-	-	-	-
PFLD NBJ	+++	+	++	++	++	++

(ii) « En effet, une mise en service le 1er novembre 2022, soit un retard d'un an dans la mise en service des nouvelles capacités, obligerait Énergir à conserver le FTLH une année de plus et à payer environ 18 M\$ en coûts additionnels (sur la base des taux actuels). L'avantage économique du PFLD-NBJ passerait alors de 20 M\$ à plus de 38 M\$ ».

Demande :

5.1 Veuillez confirmer que l'option de « *Maintenir le FTLH* » permettrait également à Énergir de bénéficier de l'ensemble des avantages non monétaires substantiels, tel que plus amplement expliqué aux points suivants :

- a) Risque de retard dans la mise en service d'infrastructures liées à du transport FTSH;
- b) Service d'injection Firm Transportation Injections (« FTI »);
- c) Impact sur les tarifs de FTSH;
- d) Diversité et sécurité d'approvisionnement.

Le cas échéant, veuillez élaborer.