

ÉVALUATION DES CAPACITÉS DE  
TRANSPORT À SOUMISSIONNER  
AUPRÈS DE  
TRANSCANADA PIPELINES À COMPTER DU  
1<sup>ER</sup> NOVEMBRE 2022

**T A B L E   D E S   M A T I È R E S**

<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>3</b>
<b>1. ÉVALUATION DE LA DEMANDE POUR L'ANNÉE 2022-2023 ET DES BESOINS D'APPROVISIONNEMENT FUTURS .....</b>	<b>4</b>
<b>1.1 ÉVALUATION DE LA DEMANDE ET DES BESOINS D'APPROVISIONNEMENT – ANNÉE 2018-2019 À 2029-2030 .....</b>	<b>4</b>
1.1. Outils d'approvisionnement disponibles sur l'horizon 2022-2037 .....	7
<b>2. DURÉE CONTRACTUELLE .....</b>	<b>9</b>
<b>3. MOMENT DE LA DÉCISION DE LA RÉGIE .....</b>	<b>9</b>
<b>CONCLUSION .....</b>	<b>10</b>

## **INTRODUCTION**

1 Le 15 octobre 2018, TransCanada PipeLines Limited (« TCPL ») lançait un appel d'offres pour  
2 de la nouvelle capacité de transport courte distance (« SH ») dans le cadre du New Capacity  
3 Open Season 2022 (« NCOS 2022 »). Le NCOS 2022 exigeait que les soumissionnaires aient  
4 déposé leur demande au plus tard le 14 novembre 2018. À la suite d'analyses effectuées par  
5 Énergir, s e.c. (« Énergir »), celle-ci a déterminé un besoin de capacités additionnelles d'environ  
6  $602 \text{ } 10^3\text{m}^3$  (22 817 GJ/j) à compter du 1<sup>er</sup> novembre 2022. Le 14 novembre 2018, elle a donc  
7 déposé une soumission pour cette quantité auprès de TCPL.

8 Des analyses subséquentes au dépôt de la soumission ont révélé que ce besoin de capacités  
9 additionnelles était erroné. En temps normal, Énergir aurait purement et simplement retiré sa  
10 soumission. Toutefois, considérant l'approche de la finalisation de la prévision de la demande  
11 pour l'horizon 2020-2023, Énergir a décidé de ne pas retirer sa soumission et d'éviter le paiement  
12 d'une somme de 50 000 \$. En agissant ainsi, Énergir ne faisait encourir aucun coût additionnel à  
13 la clientèle et maintenait la possibilité de contracter  $602 \text{ } 10^3\text{m}^3$  (22 817 GJ/j) de transport  
14 additionnel advenant une prévision de la demande 2020-2023 plus élevée que celle prévue à  
15 l'automne 2018 au moment du NCOS 2022.

16 Ainsi, en février 2019, Énergir a mis à jour ses besoins en outils d'approvisionnement en fonction  
17 de la nouvelle prévision de la demande et constaté un déficit de  $1530,8 \text{ } 10^3\text{m}^3/\text{j}$  (57 993 GJ/j)  
18 comme indiqué au plan d'approvisionnement (Énergir-H, Document 1). À la suite de ce constat,  
19 Énergir a donc pris la décision de maintenir sa soumission pour  $604 \text{ } 10^3\text{m}^3$  (22 817 GJ/j).

20 Par la présente, Énergir souhaite présenter à la Régie de l'énergie (« Régie ») les capacités de  
21 transport qu'elle désire obtenir auprès de TCPL dans le cadre du NCOS 2022, ainsi que l'analyse  
22 qu'elle a effectuée à cette fin. Énergir demande donc à la Régie d'approuver les caractéristiques  
23 du contrat qui découlent de cette soumission.

24

## 1. ÉVALUATION DE LA DEMANDE POUR L'ANNÉE 2022-2023 ET DES BESOINS D'APPROVISIONNEMENT FUTURS

1 Le terme des capacités offertes dans le cadre du NCOS 2022 de TCPL dépasse l'horizon du plan  
2 d'approvisionnement d'Énergir, sauf pour l'année 2022-2023. Pour cette année spécifique, les  
3 besoins d'approvisionnement additionnels sont de 1 531 10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>/j (57 993 GJ/j). Pour établir les  
4 besoins en outils d'approvisionnement pour les années subséquentes, Énergir a repris  
5 l'évaluation réalisée dans le cadre du dossier tarifaire R-4018-2017 à la pièce B-0289, Gaz Métro-  
6 H, Document 9 intitulée « *Échéance de l'obligation de conserver des capacités de transport LH*  
7 *et analyse des alternatives possibles* » et approuvée par la Régie dans la décision D-2018-182.  
8 Aux pages 6 à 8 de cette pièce, Énergir démontre que compte tenu des échéances contractuelles  
9 de ses contrats de transport existants, une décroissance de l'ordre de 33 % de la demande de  
10 pointe aurait à se produire pour qu'il ne vaille pas la peine de convertir la capacité de transport  
11 FTLH en transport PFLD-NBJ. Cela est dû au fait qu'environ 11,8 10<sup>6</sup>m<sup>3</sup>/j (446 TJ/j) de capacités  
12 de transport auprès de TCPL viendront à échéance en 2024. Énergir est d'avis que les  
13 conclusions de cette analyse s'appliquent aussi dans le cas présent et que sa flexibilité  
14 contractuelle évoquée demeure. En effet, si jamais les capacités de transport soumissionnées  
15 dans le cadre du NCOS 2022 provoquaient un excédent de transport dans le futur, Énergir aura  
16 assez de flexibilité contractuelle pour ne pas renouveler d'autres contrats venant à échéance et  
17 ainsi éviter de détenir des capacités de transport excédentaires.

18 Dans la section suivante, Énergir reprend les hypothèses sur la prévision de la demande qui  
19 avaient été présentées à la pièce B-0289, Gaz Métro-H, Document 9 du dossier tarifaire R-4018-  
20 2017.

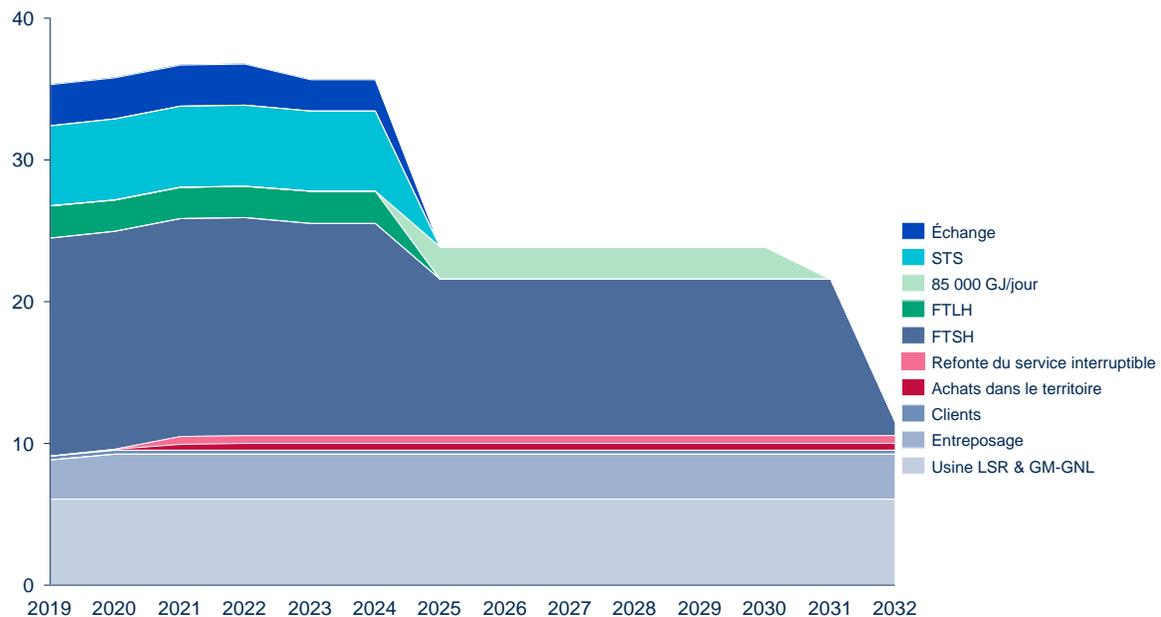
### 1.1 ÉVALUATION DE LA DEMANDE ET DES BESOINS D'APPROVISIONNEMENT – ANNÉE 2018-2019 À 2029-2030

21 Afin de confirmer la nécessité de contracter une capacité de transport dans le cadre du NCOS  
22 2022, Énergir a déterminé dans quelles circonstances, en tenant compte de l'échéance de ses  
23 autres outils, elle n'en aurait pas besoin. Advenant qu'Énergir ne renouvelle pas ses autres outils

1 d'approvisionnement venant à échéance d'ici 2030, les outils d'approvisionnement de long terme  
2 qui demeureraient toujours disponibles en 2030 seraient de 23,9 10<sup>6</sup>m<sup>3</sup>/jour<sup>1</sup>, soit :

- 3 • L'usine LSR et les interruptions de liquéfaction de GM-GNL avec 6,1 10<sup>6</sup>m<sup>3</sup>/jour;
- 4 • L'entreposage aux sites Pointe-du-Lac, qui inclut le projet d'investissement en cours  
5 de réalisation (R-4034-2018), et Saint-Flavien avec 3,2 10<sup>6</sup>m<sup>3</sup>/jour;
- 6 • Les clients ayant leur propre service de transport avec 0,2 10<sup>6</sup>m<sup>3</sup>/jour;
- 7 • Les achats dans le territoire avec 0,5 10<sup>6</sup>m<sup>3</sup>/jour;
- 8 • La refonte du service interruptible (R-3867-2013, Phase 2) avec 0,5 10<sup>6</sup>m<sup>3</sup>/jour;
- 9 • Les engagements courtes distances (FTSH) avec 11,1 10<sup>6</sup>m<sup>3</sup>/jour;
- 10 • Et une capacité de 2,2 10<sup>6</sup>m<sup>3</sup>/jour (ou 85 000 GJ/jour) à renouveler.

11 **Figure 1 : Outils d'approvisionnement en Transport**  
12 2019-2032; en 10<sup>6</sup>m<sup>3</sup>/jour



<sup>1</sup> R-4018-2017, B-0218, GM-H, Document 1, Annexe 4, page 1 et Annexe 9, page 2.

1 Advenant une diminution de la demande de pointe en 2030 équivalente aux outils  
2 d'approvisionnement de long terme projetés de 23,9 10<sup>6</sup>m<sup>3</sup>/jour, cela représenterait une perte de  
3 33 % par rapport à la demande de pointe projetée pour 2019<sup>2</sup>. Pour qu'une telle situation se  
4 produise, il faudrait que chacune des conditions défavorables suivantes se produise :

- 5 • Une croissance annuelle du PIB réel du Québec de 0,7 % de 2019 à 2030;
  - 6 ○ Les variations annuelles du PIB inférieures à 1 % ont été observées seulement six
  - 7 fois au cours des 35 dernières années;
- 8 • Une perte de la position concurrentielle de 10 points de pourcentage (%) à partir de 2019  
9 maintenue jusqu'en 2030;
  - 10 ○ Ce scénario défavorable du plan d'approvisionnement de la Cause tarifaire 2018-
  - 11 2019 est peu probable considérant le maintien prévu des prix actuels du gaz
  - 12 naturel et la hausse anticipée des prix du pétrole;
- 13 • Un ralentissement marqué du nombre de nouveaux clients et du volume de  
14 consommation moyen associé à chacun d'eux;
  - 15 ○ Cela consisterait en une décélération deux fois plus prononcée des volumes de
  - 16 nouvelles ventes que ceux figurant dans le scénario de base du plan
  - 17 d'approvisionnement de la Cause tarifaire 2018-2019;
- 18 • La perte des trois plus importants clients, soit l'équivalent de 34,6 bcf ou environ 15 %  
19 des livraisons;
  - 20 ○ Ces clients font affaire avec Énergir depuis plus de 40 ans et sont actifs dans des
  - 21 secteurs industriels de la métallurgie ou de l'énergie. Ces trois clients ont
  - 22 également annoncé des investissements de plusieurs centaines de millions de
  - 23 dollars au cours des dernières années.

24 Aucune de ces conditions ne peut évidemment être écartée, mais il apparaît fort peu probable  
25 que l'ensemble de ces conditions se matérialise et fasse en sorte que la demande de pointe en  
26 2030 soit inférieure aux engagements d'approvisionnement de long terme, incluant la capacité  
27 de 604 10<sup>3</sup>m<sup>3</sup> (22 817 GJ/j) demandée dans le cadre du NCOS 2022 de TCPL.

---

<sup>2</sup> R-4018-2017, B-0218, GM-H, Document 1, page 81, tableau 26 : 35,8 10<sup>6</sup>m<sup>3</sup>/jour.

## **1.2. OUTILS D'APPROVISIONNEMENT DISPONIBLES SUR L'HORIZON 2022-2037**

1 Afin de démontrer la flexibilité contractuelle qu'elle détient, Énergir présente les outils  
2 d'approvisionnement qui seront disponibles sur l'horizon 2023 à 2037 incluant les contrats de  
3 transport dont elle dispose en fonction de leurs échéances contractuelles à l'annexe 1. Énergir y  
4 a également inclus, à la ligne 21, le besoin d'approvisionnement de  $602 \text{ } 10^3 \text{ m}^3/\text{j}$  ( $22 \text{ } 817 \text{ GJ/j}$ )  
5 qu'elle souhaite contracter auprès de TCPL dans le cadre du NCOS 2022. Énergir tient  
6 également à souligner que tous ses contrats sur le marché primaire, soit ceux présentés aux  
7 lignes 3 à 19 de l'annexe 1, disposent d'un droit de renouvellement qui fait en sorte qu'elle sera  
8 en mesure d'ajuster la quantité d'outils d'approvisionnement disponibles dans le futur en fonction  
9 de l'évolution et de la fluctuation de la demande. Les totaux annuels de ces outils  
10 d'approvisionnement sont présentés à la ligne 31.

11 Pour les années subséquentes et en cas d'une baisse des besoins de pointe, Énergir aura assez  
12 de flexibilité contractuelle pour retourner des capacités de transport et ce, dès 2024. De plus, il  
13 est important de souligner qu'à cette date, et si cela est requis, Énergir pourra retourner de la  
14 capacité Dawn-EDA qui est historiquement plus onéreuse que la capacité Parkway-EDA obtenue  
15 dans le cadre du NCOS 2022. La Régie notera qu'il est possible que dans les prochaines  
16 semaines, TCPL exige des expéditeurs qu'ils prolongent tous les contrats ayant une date de fin  
17 inférieure à 5 ans après le 1<sup>er</sup> novembre 2022 (procédure de « *term up* »), à défaut de quoi ceux-  
18 ci ne pourront être renouvelés à leur échéance. Dans cette éventualité, Énergir informera la Régie  
19 de ses décisions en fonction des informations connues.

20 Par ailleurs, dans l'éventualité où TCPL lançait un nouvel appel d'offres dans le futur, Énergir  
21 pourrait avoir la possibilité de retourner prématurément d'autres capacités de transport si le  
22 Transporteur effectuait un exercice de « *turn back* ».

23 Les capacités soumissionnées par Énergir dans le cadre du NCOS 2022 permettraient de  
24 répondre partiellement au déficit anticipé de 2022-2023 de  $1 \text{ } 531 \text{ } 10^3 \text{ m}^3/\text{j}$  ( $58 \text{ TJ/j}$ ). Il faut savoir  
25 qu'au moment où ce besoin a été connu en février 2019, le NCOS 2022 était « fermé » et il n'était  
26 plus possible d'augmenter les capacités soumissionnées. Toutefois, Énergir restera à l'affût des  
27 opportunités pour combler l'écart du déficit restant et reviendra vers la Régie si cela est requis.

28 En résumé, selon la prévision de la demande, Énergir aura besoin d'outils d'approvisionnement  
29 en 2022-2023. Pour y répondre, Énergir privilégie une stratégie à deux volets où d'une part, elle

1 contracterait des nouvelles capacités dès le 1<sup>er</sup> novembre 2022 et, d'autre part, s'ajusterait le cas  
2 échéant à la demande projetée à compter de 2024-2025 en ne renouvelant pas, au besoin, un  
3 ou des contrat(s) de transport entre Dawn/Parkway et Énergir-EDA pour s'ajuster à la fluctuation  
4 de la pointe. Ce faisant, elle s'assure de réduire les quantités manquantes d'outils  
5 d'approvisionnement pour les années 2022 et 2023 et de profiter d'une opportunité, à compter  
6 de 2024, de réduire le coût unitaire de ses contrats de transport en ne renouvelant pas, en tout  
7 ou en partie, des capacités de transport Dawn-EDA plus onéreuses que celles entre Parkway et  
8 Énergir-EDA.

## 2. DURÉE CONTRACTUELLE

1 Pour ce qui est de la durée contractuelle, Énergir a soumissionné pour une durée de 19 ans plutôt  
2 que la durée minimale de 15 ans. Autrement, elle jugeait qu'elle risquait de ne pas se voir allouer  
3 les capacités demandées. En effet, le NCOS 2022 visait notamment à répondre à un besoin à  
4 East Hereford pour desservir le marché de la Nouvelle-Angleterre et des Maritimes. Les capacités  
5 de transport offertes par TCPL vers Énergir-EDA et East Hereford étaient limitées à 792 10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>/j  
6 (30 000 GJ/j). Ainsi, advenant un intérêt de l'ordre de 30 000 GJ/j à East Hereford, Énergir aurait  
7 pu se voir refuser la capacité demandée. En effet, lorsque les capacités sont limitées et que  
8 TCPL reçoit des soumissions qui sont en compétition, cette dernière accordera toujours les  
9 capacités selon l'offre qui génère le plus de revenus. À titre illustratif, si une tierce partie avait  
10 soumissionné pour du transport jusqu'à East Hereford pour la période minimale de 15 ans,  
11 Énergir n'aurait pas obtenu les capacités soumissionnées avec une durée de 15 ans puisque le  
12 tarif de transport vers East Hereford est plus élevé que celui vers Énergir-EDA. Afin d'éviter que  
13 cette situation ne se réalise, Énergir a donc soumissionné pour une durée contractuelle de 19  
14 ans pour que son offre soit supérieure en termes de revenus pour TCPL à une offre d'une durée  
15 minimale de 15 ans pour du transport jusqu'à East Hereford.

16 Le 5 décembre 2018, TCPL a confirmé à Énergir que les 22 817 GJ/j soumissionnés lui avaient  
17 été alloués. Le 21 janvier 2019, Énergir a reçu le *Precedent Agreement* qu'elle a signé et retourné  
18 à TCPL le 28 février 2019.

## 3. MOMENT DE LA DÉCISION DE LA RÉGIE

19 En signant le *Precedent Agreement*, Énergir s'est engagée à indemniser TCPL pour les coûts  
20 encourus au moment d'une éventuelle annulation. Donc, le plus rapidement la Régie rend une  
21 décision, le plus petit serait le montant à verser à TCPL advenant le rejet de la présente demande.  
22 Par contre, selon les informations communiquées à Énergir, le montant estimé par TCPL à titre  
23 d'indemnité en cas d'annulation du *Precedent Agreement* est de 274 000 \$ à compter de la date  
24 de sa signature et demeure constant jusqu'à la fin de 2019. Par conséquent, il n'apparaît pas  
25 nécessaire que la présente demande soit traitée de façon accélérée par la Régie. En rendant sa  
26 décision sur la présente demande en même temps que celle sur la globalité du dossier tarifaire

1 R-4076-2018, la Régie ne ferait pas en sorte que l'indemnité augmente par rapport à une décision  
2 qui serait rendue à la suite d'un processus accéléré.

### **CONCLUSION**

3 En conclusion, selon ses prévisions, Énergir sera en déficit d'approvisionnement en 2022-2023.  
4 Elle souhaite donc contracter 602 10<sup>3</sup>m<sup>3</sup> (22 817 GJ/j) dans le cadre du NCOS 2022 de TCPL  
5 afin de combler partiellement ce déficit. Énergir est d'avis qu'il est prudent de contracter cette  
6 capacité puisqu'il faudrait que la demande de pointe s'abaisse très significativement au cours  
7 des prochaines années pour ne pas justifier la capacité demandée. Advenant une telle situation,  
8 Énergir dispose d'une certaine flexibilité contractuelle qui lui permettrait de s'adapter à une  
9 éventuelle fluctuation des besoins et ce, tout en réduisant les coûts unitaires d'approvisionnement  
10 en ne renouvelant pas des outils plus onéreux que la capacité contractée lors du NCOS 2022.

11 **Énergir demande à la Régie d'approuver les caractéristiques du contrat découlant de la**  
12 **soumission pour les capacités de transport déposée auprès de TCPL dans le cadre du**  
13 **NCOS 2022.**

## ANNEXE 1

ANALYSE DES OUTILS APPROVISIONNEMENT DISPONIBLES  
PROJECTION 2023-2037, en 10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>/j

Année	Description	Échéance	CT2020 (AN 4)													
			2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
<b>Approvisionnement</b>																
<b>Transport</b>																
3	Transport FTLH Empress-EDA (NBJ)	2030-12-31	1 927	1 927	1 927	1 927	1 927	1 927	1 927	1 927	-	-	-	-	-	-
4	Transport FTLH Empress - NDA (NBJ)	2030-12-31	264	264	264	264	264	264	264	264	-	-	-	-	-	-
5		2030-12-31	53	53	53	53	53	53	53	53	-	-	-	-	-	-
6	Transport FTSH Dawn/EDA	2024-10-31	1 320	1 320	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7		2024-10-31	872	872	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8	Transport STS-Pkwy/GMI	2024-10-31	3 313	3 313	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9		2024-10-31	676	676	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10		2024-10-31	1 188	1 188	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11		2024-10-31	528	528	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12	Transport FTSH Parkway-EDA	2024-10-31	1 715	1 715	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13		2031-10-31	6 312	6 312	6 312	6 312	6 312	6 312	6 312	6 312	6 312	-	-	-	-	-
14		2031-10-31	1 029	1 029	1 029	1 029	1 029	1 029	1 029	1 029	1 029	-	-	-	-	-
15		2031-10-31	515	515	515	515	515	515	515	515	515	-	-	-	-	-
16		2031-10-31	2 243	2 243	2 243	2 243	2 243	2 243	2 243	2 243	2 243	-	-	-	-	-
17		2032-10-31	955	955	955	955	955	955	955	955	955	955	-	-	-	-
19	Transport FTSH-Parkway-NDA	2031-10-31	405	405	405	405	405	405	405	405	405	-	-	-	-	-
20	Marché Secondaire - Dawn/EDA	2024-10-31	2 164	2 164	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
21	Transport FTSH Parkway-EDA - Open se	2041-10-31	602	602	602	602	602	602	602	602	602	602	602	602	602	602
22	<b>Total Transport</b>		<b>26 081</b>	<b>26 081</b>	<b>14 304</b>	<b>12 061</b>	<b>1 558</b>	<b>602</b>	<b>602</b>	<b>602</b>	<b>602</b>					
<b>Autres approvisionnements</b>																
23	Réception en franchise (GNR) (Note 1)		69	99	141	201	286	408	581	828	828	828	828	828	828	828
24	Clients fournissant leur transport et Biogaz		252	252	252	252	252	252	252	252	252	252	252	252	252	252
25	St-Flavien		1 543	1 543	1 543	1 543	1 543	1 543	1 543	1 543	1 543	1 543	1 543	1 543	1 543	1 543
26	Pointe-du-Lac		1 624	1 624	1 624	1 624	1 624	1 624	1 624	1 624	1 624	1 624	1 624	1 624	1 624	1 624
27	Usine LSR		5 835	5 835	5 835	5 835	5 835	5 835	5 835	5 835	5 835	5 835	5 835	5 835	5 835	5 835
28	Refonte service interruptible - Volet C		528	528	528	528	528	528	528	528	528	528	528	528	528	528
29	Interruption liquéfaction GM GNL		297	297	297	297	297	297	297	297	297	297	297	297	297	297
30	Outil de maintien et fiabilité LSR		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
31	<b>Total approvisionnements</b>		<b>36 229</b>	<b>36 259</b>	<b>24 524</b>	<b>24 584</b>	<b>24 670</b>	<b>24 791</b>	<b>24 965</b>	<b>25 212</b>	<b>22 968</b>	<b>12 465</b>	<b>11 510</b>	<b>11 510</b>	<b>11 510</b>	<b>11 510</b>

Note 1 Hypothèse de croissance de GNR de 42,5% annuellement pour atteindre 5% de la demande annuelle moyenne en 2030 (5% de la demande annuelle moyenne de la dernière année de la CT-2020 utilisée pour 2030)