

**RAPPORT D'AVANCEMENT DU PROJET
D'INCLURE PLUS D'UN POINT DE
LIVRAISON POUR LES CLIENTS DÉSIRANT
FOURNIR LEUR PROPRE GAZ NATUREL
(suivi de la décision D-2010-144)**

TABLE DES MATIÈRES

	Page
INTRODUCTION.....	3
1. La problématique.....	3
2. Le contexte récent.....	5
3. Réflexions à ce jour.....	7
4. Suivi des travaux.....	8

1 *service dégroupé de transport devra être revue, le cas échéant, pour l'adapter à un contexte de*
2 *multi-pipeline¹. »*

3 Le contexte a effectivement changé et au cours des dernières années, Gaz Métro a décontracté
4 certaines capacités de contrats de transport ferme auprès de TCPL. Les capacités de transport
5 « Firm Transportation Short Haul » (FTSH) à partir de différents points de livraison (notamment
6 Dawn et Parkway) ainsi que les livraisons de tierces parties en territoire font maintenant partie
7 intégrante de la planification des approvisionnements gaziers sur une base annuelle plutôt que
8 restreinte à la période d'hiver.

9 Dans un premier temps, ceci a pour résultat que les capacités de transport FTLH ne sont
10 maintenant plus équivalentes à la moyenne annuelle des besoins de transport, le transport
11 longue distance ne représentant plus qu'une portion des coûts totaux de transport encourus
12 pour desservir la clientèle. Cette problématique est détaillée à la pièce Gaz Métro-12,
13 Document 1, section 4 où la structure d'approvisionnement gazier depuis le dégroupement,
14 l'effet sur les coûts et la fonctionnalisation de ceux-ci entre les services de transport et
15 d'équilibrage ainsi que les modifications proposées pour rectifier la situation y sont décrits.

16 Dans un deuxième temps, l'évolution du contexte d'approvisionnement gazier a évidemment un
17 effet sur la gestion des clients fournissant leur propre gaz naturel et aujourd'hui, les clients sont
18 limités à une livraison à Empress s'ils veulent utiliser le service de transport du distributeur.
19 Gaz Métro doit maintenir le transport pour les desservir à partir de ce point de livraison et peut
20 décontracter les capacités FTLH jusqu'à la limite des volumes requis pour répondre à la
21 demande des clients qui ont choisi d'utiliser le service de transport de Gaz Métro. Le contexte
22 multipoints de livraison pourrait offrir à Gaz Métro des occasions de décontracter davantage ses
23 capacités sur TCPL mais en autant que les clients fournissant leur propre gaz naturel puissent
24 se déplacer d'Empress vers un ou plusieurs points de livraison et que les capacités soient
25 disponibles.

26 Finalement, les réflexions qui seront présentées et discutées en groupe de travail pour
27 éventuellement faire l'objet de propositions de modifications au service de transport devront
28 tenir compte du contexte multipipeline qui se développe hors du territoire de Gaz Métro mais

¹ R-3443-2000, SCGM-2, Document 1, section 4

1 également des nouvelles sources d'approvisionnement actuelles et à venir au sein même du
2 territoire de Gaz Métro. En effet, même s'il semble actuellement peu probable que des projets
3 de gaz de shale voient rapidement le jour au Québec, il n'en est pas de même pour les projets
4 de biométhane, dont certains sont déjà en production. Même si les règles actuelles permettent
5 aux clients en achat direct, en service de distribution continu, de livrer leur gaz naturel dans le
6 territoire de Gaz Métro², il n'en est pas de même pour les clients interruptibles. Ces derniers
7 sont donc limités dans leurs choix d'approvisionnement et la situation peut se complexifier pour
8 un client en combinaison tarifaire (continu-interruptible).

9 La définition du service de transport, valable à l'époque du dégroupement, doit donc être
10 réfléchi à nouveau. Une première étape a été complétée, soit la revue de la fonctionnalisation
11 entre les coûts de transport et d'équilibrage. L'obligation de livraison à Empress demeure
12 toutefois à l'étape des réflexions.

13 **2. Le contexte récent**

14 De façon plus précise, Gaz Métro a énoncé dans sa stratégie d'approvisionnement de la Cause
15 tarifaire 2011 (R-3720-2010, Gaz Métro-4, Document 1, section 7.2), son intention de se
16 rapprocher de son territoire afin de contrecarrer l'augmentation importante des coûts de
17 transport FTLH de TCPL et, en conséquence, réduire les coûts de transport et équilibrage.

18 Afin de permettre cette restructuration, il doit y avoir, d'une part, l'ouverture du marché de
19 transport en aval de Dawn par TCPL. Tel que mentionné à la pièce Gaz Métro-4, Document 1,
20 section 7.1, à ce jour, TCPL n'a pas rendu disponible des capacités de transport vers GMi EDA
21 autrement qu'à un point de livraison à Empress. Cette option ne peut donc pas être envisagée
22 pour l'instant.

23 Il doit également y avoir, d'autre part, une modification des règles pour la clientèle en service de
24 fourniture avec ou sans transfert de propriété (clients en achat direct), principalement quant à
25 l'obligation pour la clientèle de livrer leur gaz naturel à Empress ou dans le territoire de
26 Gaz Métro. En effet, en fonction des règles actuelles des *Conditions de service et Tarif*, les

² L'article 18.3 des *Conditions de service et Tarif* prévoit des exceptions quant à la définition des clients du service continu qui peuvent se retirer des services de transport et d'équilibrage du distributeur. À titre indicatif, Gaz Métro aimerait souligner qu'elle a proposé, dans le cadre du présent dossier tarifaire, une modification de cette clause (Gaz Métro-14, Document 1, section 2.1.4).

1 clients en achat direct qui utilisent le transport de Gaz Métro doivent livrer le gaz naturel
2 (incluant le gaz de compression) à Empress. Gaz Métro doit détenir des capacités de transport
3 entre Empress et GMi EDA pour les livraisons de ces clients. Il y a donc une contrainte quant à
4 la capacité minimale de transport longue distance à maintenir.

5 Avec la stratégie d'approvisionnement appliquée à la Cause tarifaire 2012, Gaz Métro a atteint
6 cette capacité minimale à détenir, en fonction des volumes projetés pour les clients en achat
7 direct. La modification aux règles devient donc incontournable si Gaz Métro veut avoir de la
8 flexibilité dans sa gestion des sources d'approvisionnement.

9 À la Cause tarifaire 2011, Gaz Métro mentionnait :

10 *« Une telle modification serait toutefois majeure et remettrait en question la totalité des principes*
11 *tarifaires et administratifs mis en place lors du dégroupement des tarifs quant aux services de*
12 *compression, transport et équilibrage. Il s'agit ici d'une option qui ne peut être mise en place à*
13 *court ou moyen terme. De plus, les clients qui ont signé une entente de fourniture à prix fixe avec*
14 *un fournisseur spécifique sont liés par des contrats ayant Empress comme point de livraison, ces*
15 *contrats ont des durées de un à cinq ans. Les clients en achat direct peuvent également être liés*
16 *par des contrats de plus d'un an; Gaz Métro n'a toutefois pas l'information pour ces clients. Des*
17 *modifications aux points de livraison devront donc prendre en considération ces particularités. La*
18 *venue possible de nouvelle source d'approvisionnement en franchise modifiera le contexte gazier*
19 *au Québec et par le fait même les choix que la clientèle aura à faire, ce qui aura également un*
20 *impact sur l'offre de service à développer³. »*

21 L'ouverture du marché en aval de Dawn par TCPL ainsi que la modification aux règles de
22 livraison pourraient entraîner une modification de la structure d'approvisionnement par un
23 déplacement des capacités de transport requises vers d'autres points qu'Empress et,
24 potentiellement, réduire les coûts de transport.

25 Malgré le fait qu'actuellement, il ne semble pas y avoir d'ouverture du marché en aval de Dawn,
26 les règles de livraison des clients en achat direct doivent être revues. En effet, Gaz Métro ayant
27 atteint le niveau minimal de transport longue distance à détenir, elle pourrait se retrouver dans
28 une situation délicate s'il y avait une migration importante des clients vers le service en achat
29 direct. Elle devra alors choisir entre les alternatives suivantes :

³ R-3720-2010, Gaz Métro-4, Document 1, page 63

- 1 • refuser la migration des clients; ou
- 2 • contracter du transport FTLH.

3 La première solution est inacceptable d'un point de vue commercial. De l'autre côté, la seconde
4 solution entraînera une vente ou un non-renouvellement des capacités de transport FTSH afin
5 de respecter les directives quant au niveau des outils d'approvisionnement à détenir pour
6 rencontrer la demande continue en journée de pointe et les besoins de l'hiver extrême. Or, en
7 fonction du contexte gazier actuel, des prix élevés de FTLH et des différentiels de lieu
8 « avantageux » à Dawn, il est plus économique d'être positionné à Dawn qu'à Empress. Cette
9 alternative résulterait en une structure d'approvisionnement probablement plus onéreuse
10 qu'actuellement.

11 La modification des règles pourrait potentiellement solutionner la problématique si elles
12 permettent une redistribution des points de livraison des clients en achat direct et des clients
13 utilisant le service de fourniture de Gaz Métro, tout en maintenant une équité dans l'allocation
14 des coûts de transport et la tarification qui y est afférente.

15 Il est également à noter que certains clients et fournisseurs de service ont commencé à
16 demander à Gaz Métro de permettre des livraisons à d'autres points qu'Empress et le territoire
17 de Gaz Métro. Ces clients recherchent donc une flexibilité accrue du côté de l'offre de service
18 de Gaz Métro.

19 **3. Réflexions à ce jour**

20 Dans sa décision D-2010-144, la Régie demandait à Gaz Métro de former un groupe de travail
21 pour se pencher sur « la question du nombre de jours d'interruption et des principes
22 d'établissement du tarif d'équilibrage pour la clientèle interruptible ». Les résultats des
23 discussions du groupe de travail et les propositions de Gaz Métro, le cas échéant, se trouvent à
24 la pièce Gaz Métro-12, Document 1.

25 En plus des éléments mentionnés dans la décision de la Régie, d'autres sujets connexes ont
26 été abordés en groupe de travail, soit la fonctionnalisation des coûts liés aux capacités de
27 transport et aux achats à Dawn entre les services de transport et d'équilibrage. Les réflexions
28 du groupe de travail ont eu comme résultat la proposition de modifications quant à la

1 fonctionnalisation des coûts entre les services de transport et d'équilibrage (voir Gaz Métro-12,
2 Document 1, section 4.2). Dans la perspective de cette fonctionnalisation entre les coûts des
3 services de transport et de l'équilibrage, les discussions du groupe de travail au sujet de
4 l'équilibrage ont évidemment traité des répercussions sur le service de transport. Le sujet des
5 multipoints de livraison a inévitablement fait l'objet de certains commentaires, les sujets étant
6 étroitement liés.

7 Gaz Métro a proposé au groupe de travail de mettre de côté les réflexions ou commentaires liés
8 au sujet des multipoints de livraison et de statuer initialement sur les concepts de
9 fonctionnalisation et d'allocation entre les catégories de clients. À la base, Gaz Métro a le souci
10 de ne pas mettre en place des principes qui seraient à revoir lors de l'évaluation d'une structure
11 à plusieurs points de livraison pour la clientèle en achat direct. Gaz Métro a donc gardé en tête
12 cet élément dans l'élaboration des modifications proposées à la fonctionnalisation des coûts
13 entre le transport, l'équilibrage pointe et l'équilibrage espace, telles que présentées à la pièce
14 Gaz Métro-12, Document 1.

15 **4. Suivi des travaux**

16 Tel que mentionné précédemment, la modification des règles de livraison pour les clients en
17 achat direct est incontournable mais aura pour conséquence de remettre en question les
18 principes tarifaires des services de Gaz Métro. Elle entend poursuivre ses réflexions sur le
19 service de transport au cours de l'été 2011.

20 À l'automne 2011, Gaz Métro poursuivra les rencontres du groupe de travail sur les principes de
21 l'allocation des coûts d'équilibrage et de leur tarification et présentera aussi le fruit de ses
22 réflexions sur le service de transport. Des propositions quant à des modifications éventuelles
23 aux divers services seront présentées, soit dans le cadre du dossier tarifaire 2013 ou
24 ultérieurement, selon le degré d'avancement des travaux et la faisabilité de la mise en place
25 des modifications. Ces modifications de structures et applications des divers services offerts à
26 la clientèle devront permettre la pérennité des changements, tout en considérant l'équité entre
27 les clients et les impacts tarifaires.