

**MÉMOIRE DE LA FÉDÉRATION CANADIENNE DE L'ENTREPRISE
INDÉPENDANTE (FCEI)**

**DEMANDE RELATIVE AU DOSSIER GÉNÉRIQUE PORTANT SUR L'ALLOCATION
DES COÛTS ET LA STRUCTURE TARIFAIRE DE GAZ MÉTRO**

**Préparé dans le cadre du dossier
R-3867-2013 Phase 2B volet 2
de la Régie de l'énergie du Québec**

**Par
Antoine Gosselin**

Le 25 février 2022

1) Introduction

Dans le contexte du déplacement à Dawn et de la signature de contrats de transport de long terme, Gaz Métro (« Énergir ») a proposé, lors de la Cause tarifaire 2014, des modifications aux modalités d'entrée et de sortie du service de transport du distributeur. Ces changements avaient pour objectif de prémunir les utilisateurs du service de transport du distributeur des impacts financiers négatifs des migrations de clients entre les services de transport du distributeur et du client.¹

Eu égard à l'entrée au service du distributeur, Énergir demandait un préavis plus long.

Eu égard à la sortie du distributeur, Énergir demandait l'introduction de la notion de rentabilité. Elle définissait ainsi la notion de rentabilité.

« Si Gaz Métro cédait une portion de sa capacité de transport entre Dawn et son territoire, le prix moyen du service de transport augmenterait et les clients utilisant son service de transport s'en trouveraient pénalisés. Il s'agirait donc d'une situation non rentable. »²

La Régie approuvait ces modifications par sa décision D-2014-032.

Dans le cadre de la Cause tarifaire 2015, Énergir proposait des modifications additionnelles au préavis d'entrée afin de pouvoir accepter la migration au service de transport du distributeur malgré le non-respect du préavis s'il lui était possible de fournir le transport. Énergir ne recommandait toutefois pas d'introduire la notion de rentabilité à cette clause, arguant notamment son obligation de desservir et les bénéfices potentiels à long terme de la migration.

La FCEI recommandait pour sa part à la Régie d'introduire la notion de rentabilité dans le cas des entrées au service de transport comme c'était déjà le cas pour les sorties du service de transport et de s'assurer qu'elle trouve une application concrète.³

Dans sa décision D-2015-181, la Régie approuvait les modifications proposées par Énergir, mais demandait à Énergir de fournir une analyse sur la notion de rentabilité en son application.

« [73] En ce qui a trait aux conditions d'entrée et de sortie du service de transport du Distributeur, la Régie demande à Gaz Métro de fournir, lors du prochain dossier tarifaire, une analyse portant sur l'application concrète de la notion de rentabilité globale, soit pour les services de fourniture, transport, équilibrage et distribution, sur la durée de vie du contrat de transport, basée sur des critères de rentabilité, objectifs et leur application, tel que demandé par la FCEI. Cette rentabilité devrait être conciliée avec l'obligation de desservir de Gaz Métro. »

¹ R-3837-2013, pp. 36 à 41

² R-3837-2013, p. 39

³ R-3879-2014, C-FCEI-0081, pp. 7 à 11

La proposition d'Énergir au présent dossier vise à répondre à cette demande.

2) Proposition d'Énergir

Entrée au service de transport

L'article 12.1.4.1 actuel prévoit que le client doit donner un préavis avant le 1^{er} mars pour intégrer le service de transport du distributeur au 1^{er} novembre. En deçà de ce préavis, Énergir offrira le transport au client s'il lui est possible de le faire.

Énergir propose d'ajouter une pénalité de 20% au tarif de transport pour une période de 12 mois lorsque le préavis n'est pas donné avant le 1^{er} mars.

Sortie du service de transport

Énergir propose également une modification à l'article 14.1.4.2 relatif au préavis de sortie du service de transport consistant à en retirer la notion de rentabilité introduite en 2014.

« 12.1.43.2 Préavis de sortie

Sous réserve de l'article 12.2.1, le client qui ne désire plus se prévaloir du service de transport du distributeur pour fournir le service lui-même doit en informer ce dernier par écrit au moins 60 jours à l'avance.

Nonobstant le respect ou non par le client du préavis exigé au présent article, ce dernier ne pourrait se retirer du service de transport du distributeur que s'il était ~~rentable et~~ ~~opérationnellement~~ possible pour le distributeur de l'accepter. »⁴

Énergir considère que sa proposition constitue un compromis entre la protection de la clientèle et la possibilité d'offrir de la flexibilité à cette dernière. Elle propose également de retirer la notion de rentabilité de l'article 12.4.1.2 des Conditions de service et tarifs (CST) relatif aux sorties du service de transport.

La FCEI note cependant qu'Énergir maintient la référence à la notion de rentabilité à l'article 12.2.3.1 sans toutefois indiquer comment il compte l'appliquer comme le demandait la Régie dans sa décision D-2015-181.

3) Position de la FCEI

Sortie du service de transport

Comme exprimé dans les dossiers antérieurs, la FCEI est préoccupée par l'impact des migrations entre les services de transport d'Énergir et du client sur les clients qui utilisent le service de transport d'Énergir. Elle estime que les règles de migrations ne doivent pas favoriser les arbitrages

⁴ B-0683, p. 56

de court terme par des clients profitant de conjonctures favorables sur le marché secondaire pour réduire leur coût de transport au détriment du reste de la clientèle ou revenant au service de transport d'Énergir, encore une fois aux frais de l'ensemble de la clientèle lorsque les conditions du marché secondaire sont défavorables.

Lors de la Cause tarifaire 2015, la FCEI était, au départ, généralement satisfaite de la proposition d'Énergir relative au préavis de sortie du service de transport notamment parce que, selon sa compréhension, la possibilité de sortie du service sans cession de transport était abolie et que le transport cédé devait être d'une durée similaire à la durée moyenne des contrats du portefeuille d'Énergir. Ces dispositions avaient le double avantage d'éviter un impact financier pour les clients demeurant au service de transport d'Énergir, de limiter la possibilité d'arbitrage et, par le fait même, l'intérêt des clients envers les migrations.

Toutefois, lors de l'audience, les témoins d'Énergir avaient ouvert la porte à des sorties du service de transport sans cession. Ils estimaient que le deuxième alinéa de l'article 13.2.3.1 leur permettait d'accepter des départs sans cession lorsque cela était rentable et opérationnellement possible.

« R. ... deuxième alinéa de l'article, qui commence par 7 « Nonobstant... », en fait, ce qui est, ce qu'on dit ici est que :

Nonobstant l'alinéa qui précède et dans la mesure où il est rentable et opérationnellement possible pour le distributeur de l'accepter, le client en service de distribution D1, D3 ou D4 pourra fournir directement son service de transport après avoir transmis une demande préalablement au distributeur selon les délais prescrits à l'article 13.2.3.2.

Donc la possibilité de se retirer du service de transport sans cession est couverte ici par cet article-là. Alors, si c'est rentable pour notre clientèle d'accepter leur départ sans cession, on va le permettre. Donc, c'est le point que je voulais vous faire valoir. »⁵

En réponse à cette clarification, la FCEI avait recommandé que la cession obligatoire soit appliquée même lorsque Énergir faisait face à un besoin accru de transport.⁶ En effet, dans un contexte de prix du transport avantageux sur le marché secondaire, cette interprétation ouvrait la porte à un des arbitrages au détriment du reste de la clientèle dès lors qu'Énergir doit renouveler ou acquérir des moyens de transport additionnels, ce qui survient sur une base régulière.

Dans le présent dossier, la FCEI a questionné Énergir quant à la possibilité de sortie du service de transport sans cession dans des circonstances similaires. Sa réponse à la question 1.8 semble toutefois différer de celle donnée lors de la Cause tarifaire 2015 en dépit du fait qu'aucune modification ne soit proposée à l'article 12.2.3.1 (anciennement 13.2.3.1).

⁵ R-3879-2014, A-0127, p. 185

⁶ R-3879-2014, C-FCEI-0084, p. 4

« 1.8 Veuillez indiquer s'il est envisagé qu'Énergir permette à un client de quitter le service de transport sans cession de capacité si le distributeur fait face à des besoins de transport additionnels, lors d'une révision à la hausse du besoin de la journée de pointe ou de la marge excédentaire, par exemple. Le cas échéant, veuillez indiquer quelles dispositions des Conditions de service et tarifs proposés permettraient un tel départ sans cession.

Réponse : Non, la cession de transport au client permet à la clientèle d'être indifférente par rapport au choix du client de quitter le service de transport du distributeur ou de rester. Que le client reste ou que la capacité prévue pour le client lui soit cédée, les coûts marginaux relatifs aux besoins additionnels d'outils resteront inchangés. »⁷

Du point de vue de l'intérêt des clients, la FCEI est satisfaite par l'interprétation donnée en réponse à la question 1.8. Elle considère qu'une telle pratique, combinée à la durée de cession de 5 ans prévue à l'article 12.2.3.1.1, protégerait adéquatement la clientèle des effets négatifs des arbitrages que pourraient faire certains clients, et ce, même en l'absence de la notion de rentabilité. Si cette interprétation devait être retenue, la FCEI estime qu'il ne serait pas nécessaire de maintenir la notion de rentabilité lors des cessions de capacité.

Toutefois, la FCEI n'est pas convaincue que cette interprétation soit compatible avec le troisième alinéa de l'article 12.2.3.1.

« 12.2.3.1 Cession de la capacité de transport détenu par le distributeur Le client qui désire se retirer du service de transport du distributeur se voit céder de façon permanente la capacité de transport déjà détenue pour lui par le distributeur. Le client paie alors directement le transporteur pour le service de transport ainsi acquis.

Exceptionnellement, toutefois, un client qui désire se retirer en tout ou en partie du service de transport du distributeur pour acheter du gaz naturel renouvelable produit en franchise ne se verra pas céder de capacité de transport pour cette portion de sa consommation. Toutefois, s'il cesse sa consommation de gaz naturel renouvelable produit en franchise en deçà d'une période de 60 mois, il se verra céder de façon permanente la capacité de transport pour la période résiduelle.

Nonobstant l'alinéa qui précède et dans la mesure où il est rentable et opérationnellement possible pour le distributeur de l'accepter, le client en service de distribution D1, D3 ou D4 pourra fournir directement son service de transport après avoir transmis une demande préalablement au distributeur selon les délais prescrits à l'article 12.2.3.2. »

Elle est préoccupée par la possibilité qu'Énergir revienne éventuellement à son interprétation initiale de cet alinéa, ce qui ouvrirait à nouveau la porte à des migrations sans cession.

⁷ B-0690, p. 3

Ainsi, la FCEI recommande d'accepter la proposition d'Énergir eu égard à l'article 12.1.4.2 à condition que soit également retiré le troisième alinéa de l'article 12.2.3.1 de manière à rendre les CST conformes à la réponse donnée à la question 1.8 et s'assurer que la sortie du service de transport d'Énergir s'accompagne systématiquement d'une cession de capacité.

Subsidiairement, si cet alinéa et la possibilité de sortie sans cession devaient être maintenus, la FCEI demande le maintien de la notion de rentabilité à l'article 12.1.4.2. Dans ce cas, une compensation devrait être versée par le client afin que le prix moyen du service de transport n'augmente pas du fait de cette migration. La FCEI estime que cette compensation pourrait être raisonnablement évaluée sur la base d'une estimation du coût du transport sur le marché secondaire en comparant un plan d'approvisionnement avec le client au service de transport à un plan d'approvisionnement sans le client au service de transport. La FCEI suggère que cette compensation soit applicable pendant 24 mois.

Entrée au service de transport

Tout comme pour les sorties du service de transport du distributeur, l'entrée à ce service par un client pour arbitrer des conditions défavorables associées à son propre transport est susceptible d'engendrer des coûts indus pour la clientèle utilisant ce service. En ce sens, l'inclusion de la notion de rentabilité à l'article 12.1.4.1 est pleinement justifiée sur le plan économique. Tout comme pour la sortie du service de transport sans cession, une compensation devrait être versée par le client afin que le prix moyen du service de transport n'augmente pas du fait de cette migration. La FCEI estime que cette compensation pourrait également être raisonnablement évaluée sur la base d'une évaluation du coût du transport sur le marché secondaire. La FCEI suggère que cette compensation soit applicable pendant 24 mois.

Selon la FCEI, la proposition d'Énergir ne permet pas de pallier ce problème adéquatement puisqu'elle offre la possibilité au client d'entrer au service du distributeur sans qu'il doive compenser la clientèle pour la hausse imposée au tarif.

Cela étant dit, la FCEI estime que si sa recommandation relative à la sortie du service de transport est retenue, les sorties du service de transport seront rares et, par incidence, les entrées également. Par conséquent, les demandes d'entrée au service de transport du distributeur seraient probablement principalement le fait de nouveaux clients ayant fait le choix, au début de leur abonnement, d'utiliser leur propre transport et qui, en fonction de l'évolution du marché du transport, voudraient réviser leur position. **Dans ce contexte, la FCEI estime qu'il serait acceptable de ne pas maintenir la notion de rentabilité à l'article 12.1.4.1 relatif à l'entrée au service de transport.**

Toutefois, si la recommandation principale de la FCEI relative à la sortie du service de transport n'était pas retenue, elle recommande le maintien et la mise en application de la notion de rentabilité à l'article 12.1.4.1.

4) Sommaire des recommandations

Les recommandations de la FCEI eu égard à l'entrée et à la sortie du service de transport d'Énergir peuvent donc être résumées ainsi.

Accepter les recommandations d'Énergir eu égard au retrait de la notion de rentabilité des articles 12.1.4.1 et 12.1.4.2 à condition que l'alinéa 3 de l'article 12.2.3.1 soit également retiré des CST de manière à ce que les sorties du service de transport d'Énergir s'accompagnent systématiquement de cessions de capacité.

Subsidiairement, maintenir la notion de rentabilité aux articles 12.1.4.1 et 12.1.4.2 et les rendre applicables pendant 24 mois sur la base d'une évaluation du coût du transport sur le marché secondaire.