

**O B L I G A T I O N M I N I M A L E A N N U E L L E
E T A L L È G E M E N T**

(S U I V I D E L A D É C I S I O N D - 2 0 1 4 - 0 6 5)

TABLE DES MATIÈRES

1	Mise en contexte	3
2	Historique réglementaire relatif aux OMA prévues au service de transport	4
3	Établissement des OMA de transport selon les conditions de service actuelles	5
3.1	OMA de transport pour les clients des tarifs D ₃ et D ₄	5
3.2	OMA de transport pour les clients des tarifs D ₁ et D ₅	6
4	L'importance des volumes déficitaires au 30 septembre 2014	6
5	La problématique relative à la dégressivité des OMA de transport	8
5.1	Correctifs envisageables à la problématique liée à dégressivité des OMA	10
5.1.1	Prolongation de la durée des contrats de transport	10
5.1.2	Augmentation du taux d'OMA	11
5.1.3	Élimination de la dégressivité des OMA de transport	12
6	Taux allégé applicable aux volumes de transport déficitaires	13
6.1	Les facteurs pris en compte lors de l'établissement du taux d'allègement	15
	Conclusion	16

1 MISE EN CONTEXTE

1 Dans sa décision D-2014-065 à l'issue de la phase 3 de la Cause tarifaire 2014, la Régie de
2 l'énergie (la « Régie ») soulignait que l'augmentation des échéances des contrats de transport
3 qui surviendra à la suite de la migration des approvisionnements à Dawn a modifié le contexte
4 tarifaire de telle sorte qu'il y ait lieu de revoir la méthode de fonctionnalisation des coûts de
5 transport non utilisé entre les services de transport et d'équilibrage de même que les modalités
6 relatives aux obligations minimales annuelles (OMA) de transport. Elle demandait qu'une séance
7 de travail soit tenue sur ces sujets.

8 « [23] **La Régie juge qu'à la lumière de ces nouveaux éléments, il y a lieu de revoir la**
9 **fonctionnalisation des coûts entre le transport et l'équilibrage pour les coûts de transport**
10 **non utilisé, de même que les modalités relatives aux OMA de transport prévues au texte des**
11 **Conditions de service et Tarif.**

12 [24] *Tenant compte de la complexité technique des éléments à traiter, la Régie demande au*
13 *Distributeur d'organiser rapidement une séance de travail avec les intervenants représentant les*
14 *consommateurs et des représentants de la Régie, au cours de laquelle les éléments suivants*
15 *seraient abordés :*

- 16 • *explication de la méthode de fonctionnalisation actuelle entre les fonctions fourniture,*
17 *transport et équilibrage;*
- 18 • *explication, selon la méthode actuelle, de la fonctionnalisation des coûts de transport non*
19 *utilisé de même que de la fonctionnalisation des revenus de revente associés à ce*
20 *transport;*
- 21 • *proposition d'une nouvelle méthode de fonctionnalisation pour les coûts du transport non*
22 *utilisé;*
- 23 • *proposition de nouvelles modalités dans le texte des Conditions de service et Tarif relatives*
24 *aux OMA du service de transport. »*

25 Conformément à cette demande, deux réunions techniques ont été tenues à l'automne 2014 au
26 cours desquelles ces différents sujets, incluant la problématique relative aux modalités
27 d'allègement des OMA de transport prévues aux *Conditions de service et Tarif*, ont fait l'objet
28 d'exposés. Dans le cadre de ces rencontres, les modifications envisagées aux *Conditions de*
29 *service et Tarif* ont été présentées.

30 Le texte qui suit présente la réflexion de Société en commandite Gaz Métro (« Gaz Métro ») à
31 l'égard des problématiques ayant trait aux modalités des OMA de transport et décrit les différents
32 correctifs qui sont envisagés.

1 Suite à sa réflexion, Gaz Métro prévoyait proposer des correctifs temporaires aux problématiques
2 relatives aux OMA de transport dans le cadre du présent dossier tarifaire. Cependant, étant donné
3 que :

- 4 > le déplacement des approvisionnements vers Dawn est prévu pour novembre 2016;
- 5 > des travaux sont présentement en cours concernant le développement d'une solution
6 globale touchant le tarif interruptible et les services de transport et d'équilibrage; et
- 7 > une preuve concernant ces travaux et les propositions en découlant sera déposée
8 prochainement dans le cadre du dossier portant sur l'allocation des coûts et la structure
9 tarifaire de Gaz Métro (R-3867-2013) pour application au 1^{er} octobre 2016,

10 Gaz Métro estime que les correctifs devraient faire partie de la solution globale qui sera proposée
11 dans le dossier R-3867-2013.

2 HISTORIQUE RÉGLEMENTAIRE RELATIF AUX OMA PRÉVUES AU SERVICE DE TRANSPORT

12 Depuis le dégroupement des tarifs en 2001, les clients au service continu peuvent acheter leur
13 service de transport directement d'un fournisseur plutôt que d'utiliser le service offert par
14 Gaz Métro.

15 Au moment de l'établissement du tarif de transport en 2001, la Régie a autorisé la mise en place
16 d'une OMA de transport équivalente à celle qui existait en tarification groupée chez les grands
17 clients. L'OMA de transport était requise pour protéger les revenus de transport du distributeur
18 qui étaient sujets à varier en fonction des volumes consommés alors que les coûts de transport
19 étaient presque entièrement fixes. L'OMA était facturée à la fin de l'année contractuelle comme
20 c'était le cas dans le contexte des tarifs groupés.

21 L'OMA des clients des tarifs D₃ et D₄ avait été fixée à 78 % du plus élevé du volume des douze
22 derniers mois du client ou de l'OMA définie pour la même période. Le pourcentage de 78 % avait
23 été déterminé de façon à maintenir les proportions fixes et variables des tarifs D₃ et D₄ pour
24 l'ensemble des services de distribution, de transport et d'équilibrage¹. Ces modalités tarifaires

¹ D-2001-78, page 18.

1 permettaient la réduction des OMA d'une année à l'autre dans les cas où les volumes consommés
2 étaient en baisse. On référerait alors à la dégressivité des OMA de transport.

3 Pour les clients du service interruptible, l'OMA avait été fixée à celle qui avait été convenue pour
4 le service de distribution.

5 Le nouveau service de transport prévoyait également une possibilité d'allègement du taux
6 applicable en cas de volumes déficitaires par rapport aux OMA lorsque le distributeur pouvait se
7 libérer, en tout ou en partie, de ses propres obligations de transport inutilisé.

8 Les modalités administratives relatives aux OMA de transport et à l'allègement de celles-ci,
9 prévues aux *Conditions de service et Tarif*, mises en place en 2001 sont essentiellement
10 inchangées depuis cette époque.

3 ÉTABLISSEMENT DES OMA DE TRANSPORT SELON LES CONDITIONS DE SERVICE ACTUELLES

11 L'OMA correspond au volume minimal que les clients s'engagent à payer annuellement, qu'ils
12 retirent ou non l'équivalent de ces volumes. Ainsi, à la fin d'une année contractuelle, le volume
13 déficitaire de chaque client est évalué et lui est facturé au prix moyen du service de transport
14 applicable au cours des douze derniers mois. Le volume déficitaire correspond à la différence
15 entre l'OMA établie pour une année donnée et les volumes effectivement retirés pour cette même
16 année.

3.1 OMA DE TRANSPORT POUR LES CLIENTS DES TARIFS D₃ ET D₄

17 Pour la première année, l'OMA de transport est égale aux volumes projetés multipliés par 78 %.
18 Pour chaque année contractuelle subséquente, l'OMA est égale aux volumes des 12 mois de
19 l'année précédente multipliés par 78 %. Si le volume des 12 mois de l'année précédente est
20 inférieur à l'OMA définie pour ces mêmes 12 mois, cette dernière OMA multipliée par 78 % devient
21 l'OMA de l'année courante.

22 Dans le cas où, pour l'année courante, un volume projeté a été convenu avec le client et que ce
23 volume est supérieur à la fois au volume de l'année précédente et à l'OMA définie pour la même

1 année, l'OMA de l'année courante est égale au volume projeté convenu avec le client multiplié
2 par 78 %.

3 L'évaluation des volumes déficitaires de chaque client ainsi que la facturation qui y est rattachée
4 se fait à la fin de l'année contractuelle respective de chaque client concerné. Cela permet aux
5 clients qui ont également une OMA sur le service de distribution de contrôler leur consommation
6 gazière selon une même période de référence.

3.2 OMA DE TRANSPORT POUR LES CLIENTS DES TARIFS D₁ ET D₅

7 Pour les clients des tarifs D₁ et D₅, l'OMA applicable pour chaque année contractuelle est celle
8 convenue au service de distribution.

4 L'IMPORTANCE DES VOLUMES DÉFICITAIRES AU 30 SEPTEMBRE 2014

9 Au cours de l'année se terminant le 30 septembre 2014, 28 clients ont présenté des volumes
10 déficitaires de transport qui totalisaient 10 148 776 m³. Parmi ces clients, 15 d'entre eux sont
11 clients du service interruptible et 13 sont clients du service continu. Le tableau suivant présente
12 le sommaire des informations relatives aux OMA de transport pour l'ensemble des tarifs. On
13 observe qu'aucun client du tarif D₁ n'a été en défaut d'OMA de transport pour l'année 2013-2014.

Tableau 1

Volume déficitaire des clients en défaut de leur OMA de transport

Tarifs	OMA (m ³)	Volumes réels des clients en défaut d'OMA (m ³)	Volumes déficitaires (m ³)
	(1)	(2)	(1) – (2)
303	1 043 924	898 930	144 994
304	1 601 836	1 075 735	526 101
305	1 193 582	37 803	1 155 779
Total D ₃	3 839 342	2 012 468	1 826 874
406	4 854 062	390 955	4 463 107
407	14 577 975	14 220 184	357 791
Total D ₄	19 432 037	14 611 139	4 820 898
505	10 030 016	9 062 421	1 057 408
506	7 250 000	6 790 647	462 736
508	1 651 848	1 863 006	1 483 919
535	3 865 496	3 415 597	496 941
Total D ₅	22 797 360	21 131 671	3 501 004
Total général	46 068 739	37 755 278	10 148 776

Source : Base de données Gaz Métro.

- 1 Les volumes déficitaires représentent une portion très marginale des volumes totaux de transport
- 2 comme en témoigne le tableau suivant.

Tableau 2

Volumes déficitaires en proportion des volumes totaux du service de transport

Tarifs	Volumes déficitaires (m ³)	Volume de transport (10 ³ m ³)	(%)
	(1)	(2)	(1)/(2)
D ₁	0	2 671 771	0,0
D ₃	1 826 874	196 921	0,9
D ₄	4 820 898	2 074 212	0,2
D ₅	3 501 004	591 513	0,6
Total général	10 148 776	5 534 417	0,2

Source : R-3916-2014, B-0241, Gaz Métro-9, Document 1, page 3 (extraction du système SAP de Gaz Métro).

1 Au total, les montants déboursés par les clients en défaut d'OMA totalisaient 1 046 000 \$² pour
2 l'année tarifaire 2013-2014. Ce montant représente 0,3 % des revenus totaux du service de
3 transport. Au cours des trois années précédentes, les montants déboursés par les clients en
4 défaut d'OMA représentaient environ 0,5 % des revenus du service de transport. Malgré que les
5 revenus provenant de la facturation des volumes déficitaires représentent une faible part des
6 revenus totaux de transport, les montants facturés peuvent être importants pour les clients dont
7 les volumes retirés sont inférieurs à leur obligation minimale contractuelle. Les modalités relatives
8 au calcul du taux applicable aux volumes déficitaires sont importantes pour les clients qui seront
9 affectés, même s'ils sont peu nombreux.

10 Les *Conditions de service et Tarif* prévoient la possibilité d'un allègement du tarif de transport
11 applicable aux volumes déficitaires. Cependant, pour l'année tarifaire 2013-2014, aucun
12 allègement n'a été appliqué pour la clientèle qui ne rencontrait pas son OMA.

5 LA PROBLÉMATIQUE RELATIVE À LA DÉGRESSIVITÉ DES OMA DE TRANSPORT

13 Dans une circonstance où les volumes diminuent d'une année à l'autre de sorte qu'ils soient
14 toujours inférieurs à l'OMA de l'année précédente, l'obligation minimale est ajustée à la baisse
15 chaque année. Lorsque cette situation se produit sur toute la période d'un contrat de cinq ans,
16 l'OMA à la cinquième année est fixée à un taux qui correspond à 29 % des volumes projetés à la
17 première année du contrat.

18 L'exemple suivant démontre comment le taux d'OMA peut décliner au cours d'une période de
19 cinq ans, qui correspond à la durée habituelle des contrats des clients des tarifs D₃ et D₄.

Tableau 3
Proportions appliquées aux volumes projetés de la première année

Années	1 ^{re} année	2 ^e année	3 ^e année	4 ^e année	5 ^e année
Taux d'OMA	78 %	78 %*78 % = 61 %	61 %*78 % = 47 %	47 %*78 % = 37 %	37 %*78 % = 29 %

² R-3916-2014, B-0241, Gaz Métro-9, Document 1, page 2.

1 Cette dégressivité possible des OMA de transport pose problème à deux égards :

- 2 > Dans un premier temps, la possibilité d'une dégressivité entraîne une érosion de la
3 garantie de revenus qui est accordée à Gaz Métro par l'OMA de transport. Au moment de
4 la migration des approvisionnements gaziers vers Dawn en 2016, Gaz Métro devra
5 s'engager à de nouveaux contrats de transport de longue durée (quinze ans). Le terme
6 des contrats existants qui seront renouvelés demeurera significativement plus court.
7 Gaz Métro garde ainsi une combinaison d'outils dans son portefeuille avec des contrats
8 de durée différente ce qui lui donne une certaine flexibilité afin d'éviter des coûts échoués
9 dans l'éventualité qu'un client diminue sa consommation dans le temps. La situation
10 deviendra tout de même plus contraignante suite au déplacement des
11 approvisionnements vers Dawn. Dans ce contexte, le fait que les contrats des clients aux
12 tarifs D₃ et D₄ soient au plus d'une durée de cinq ans et offrent une possibilité de réduire
13 les obligations minimales annuellement fragilise les revenus associés au service de
14 transport et augmente le risque de Gaz Métro de se retrouver avec des obligations de
15 transport excédentaires. Ces coûts excédentaires, souvent appelés coûts échoués,
16 doivent être récupérés auprès de la clientèle;
- 17 > La seconde problématique liée à la dégressivité des OMA découle de la façon dont les
18 coûts échoués de transport sont récupérés auprès de la clientèle. Présentement, les coûts
19 échoués du service de transport sont fonctionnalisés au service de transport jusqu'à
20 concurrence des OMA versées par les clients du service de transport. Les coûts échoués
21 excédant ces OMA de transport sont fonctionnalisés et récupérés par l'intermédiaire du
22 tarif d'équilibrage. Étant donné que les coûts d'équilibrage sont alloués en fonction des
23 profils d'utilisation, les clients de type chauffage se voient allouer une plus grande part
24 des coûts échoués de transport. Dans sa décision D-2014-065, la Régie se questionnait
25 sur l'opportunité de fonctionnaliser des coûts de transport non utilisés au service de
26 l'équilibrage qui touche davantage les clients dont les volumes présentent une variation
27 saisonnière forte. En effet, dans la situation actuelle, les coûts échoués générés par la
28 clientèle des tarifs D₃ et D₄ à profil stable sont récupérés principalement auprès des clients
29 des autres tarifs.

30 Idéalement les coûts échoués du service de transport devraient être récupérés auprès des clients
31 qui les ont causés. Cependant, les coûts de transport ne sont pas encourus de façon à garder

1 trace de la clientèle spécifique pour laquelle chaque outil est contracté. Les besoins en transport
2 sont évalués globalement et les outils pour les combler sont contractés sans qu'il soit possible
3 d'attribuer un ou des outils à une clientèle spécifique. Conséquemment, on ne peut isoler la part
4 des coûts échoués de transport attribuable aux clients des tarifs D₃ et D₄.

5.1 CORRECTIFS ENVISAGEABLES À LA PROBLÉMATIQUE LIÉE À DÉGRESSIVITÉ DES OMA

5 Gaz Métro considère trois correctifs possibles de la problématique découlant de la dégressivité
6 des OMA de transport :

- 7 > exiger des contrats de transport de plus longue durée pour couvrir un nombre d'années
- 8 qui se rapproche de l'engagement de Gaz Métro auprès des transporteurs;
- 9 > augmenter le taux de l'OMA des clients des tarifs D₃ et D₄ à plus de 78 %; et
- 10 > éliminer ou réduire l'aspect dégressif des OMA de transport.

5.1.1 Prolongation de la durée des contrats de transport

11 Présentement, la durée des contrats des services de transport et de distribution est la
12 même. La durée des contrats de transport des clients des tarifs D₃ et D₄ est d'un maximum
13 de cinq ans, à quelques exceptions près. Une option serait donc d'exiger des contrats
14 d'une durée plus longue au service de transport.

15 Dans un premier temps, cette option aurait le désavantage de produire un déséquilibre
16 pour les clients qui verraient leurs obligations liées pour différentes périodes de temps aux
17 services de distribution et de transport.

18 De plus, Gaz Métro est d'avis que sa clientèle serait peu encline à s'engager pour une
19 période de temps excédant cinq ans au service de transport, ou au service de distribution,
20 et encore moins aux deux services conjointement.

21 Ainsi, malgré que cette option offre un correctif acceptable d'un point de vue technique,
22 Gaz Métro est d'avis que la clientèle serait réticente à se plier à une telle exigence
23 concernant la durée des contrats. Pour cette raison, l'option apparaît peu intéressante.

5.1.2 Augmentation du taux d'OMA

1 Une seconde alternative serait de réduire la dégressivité des OMA de transport en
2 haussant la proportion de 78 % appliquée pour déterminer le niveau de l'OMA à un niveau
3 plus élevé.

4 Au moment du dégroupement des tarifs en 2001, la possibilité de fixer le taux d'OMA à
5 un niveau plus près de la proportion de frais fixes que Gaz Métro payait à TCPL, qui
6 s'élevait à 96 %, avait été considérée. Cependant, Gaz Métro estimait à l'époque « qu'il
7 est plus facile d'optimiser les coûts de transport et d'équilibrage que de distribution »³ et
8 ainsi proposait de maintenir le taux d'OMA à 78 % afin de conserver la proportion des frais
9 fixes et variables aux tarifs de distribution, transport et équilibrage.

10 Certains intervenants⁴ s'étaient opposés à l'établissement d'un taux d'OMA de 78 %
11 affirmant que le service de transport de Gaz Métro était plus attrayant que celui que le
12 distributeur contractait auprès de TCPL⁵. La Régie avait toutefois jugé que l'établissement
13 de l'OMA à 96 % des volumes prévus entraînerait une détérioration importante des
14 conditions de service offertes aux clients au moment du dégroupement et ainsi avait
15 donné raison à la proposition de Gaz Métro. Dans sa décision D-2001-78, la Régie avait
16 toutefois offert que « *le distributeur pourra adapter sa structure tarifaire en matière de*
17 *transport, le cas échéant, si le contexte « pipelinier » devait changer* »⁶.

18 Si le taux d'OMA de transport était augmenté à 90 %, la garantie de revenu de Gaz Métro
19 serait maintenue à un niveau plus élevé, même après cinq années consécutives de baisse
20 des volumes. Par exemple, un client dont les volumes diminueraient pendant toute la
21 durée de son contrat aurait tout de même, à la cinquième année, une obligation minimale
22 équivalente à 59 % des volumes projetés au moment de la signature du contrat. Le tableau
23 suivant présente le pourcentage d'OMA applicable à chaque année du contrat dans une
24 circonstance où le volume décline chaque année pendant cinq ans.

³ D-2001-78, page 18.

⁴ ACIG et ETCGS.

⁵ D-2001-78, page 32.

⁶ D-2001-78, page 66.

Tableau 4
Proportions appliquées aux volumes projetés de la première année

Années	1 ^e année	2 ^e année	3 ^e année	4 ^e année	5 ^e année
Taux d'OMA	90 %	90 % *90 %= 81 %	81 % *90 %=73 %	73 %*90 %=66 %	66 %*90 %=59 %

1 Cette option aurait l'avantage de maintenir le taux d'OMA à un niveau moyen qui est
2 comparable à celui qui est appliqué actuellement. En effet, sur cinq ans, le pourcentage
3 moyen de l'OMA serait de 73 % ce qui se rapproche du taux actuel de 78 %. Cependant,
4 cela laisserait très peu de latitude aux clients quant à une variation de leur consommation.

5.1.3 Élimination de la dégressivité des OMA de transport

5 Une alternative à l'option précédente serait d'éliminer la dégressivité des OMA pour les
6 quatre dernières années du contrat. Selon cette option, l'OMA serait fixée à 78 % des
7 volumes projetés de la première année. Pour les années subséquentes, l'OMA serait
8 maintenue au niveau d'origine.

9 Le tableau suivant illustre cette option.

Tableau 5
Proportions appliquées aux volumes projetés de la première année

Années	1 ^e année	2 ^e année	3 ^e année	4 ^e année	5 ^e année
Taux d'OMA	78 %	78 %	78 %	78 %	78 %

10 L'option de maintenir l'OMA à 78 % des volumes projetés de la première année a
11 l'avantage de protéger les revenus de transport de Gaz Métro dans un contexte où ses
12 propres engagements sont fixes pendant une longue période de temps. Aussi, elle
13 maintient le taux d'OMA à un taux auquel la clientèle des tarifs D₃ et D₄ a l'habitude.
14 Gaz Métro privilégie cette approche pour ces raisons, mais une étude d'impact sera
15 réalisée avant la présentation de la solution finale. Comme mentionné dans la mise en
16 contexte présentée à la section 1, Gaz Métro estime que les correctifs devraient faire
17 partie de la solution globale qui sera proposée dans le dossier R-3867-2013.

6 TAUX ALLÉGÉ APPLICABLE AUX VOLUMES DE TRANSPORT DÉFICITAIRES

1 La différence entre l'OMA d'un client et son volume retiré annuellement correspond à son volume
2 déficitaire. Selon l'article 13.1.3.3 des *Conditions de service et Tarif*, à la fin de chaque année
3 contractuelle, le volume déficitaire de chaque client est calculé et lui est facturé au taux moyen
4 de transport s'appliquant à la période contractuelle.

5 « Si, à la fin d'une année contractuelle, le client a retiré un volume inférieur à son OMA, le service
6 de transport lui sera facturé pour le volume déficitaire au prix de l'article 13.1.2.1. »

7 Il y a toutefois possibilité d'allègement. En effet, selon l'article 13.1.3.4 des *Conditions de service*
8 *et Tarif*, dans la mesure où Gaz Métro se dégage totalement ou partiellement de ses obligations
9 de transport, le taux applicable aux volumes déficitaires sera allégé :

10 « À moins que ce ne soit parce qu'il a remplacé le gaz naturel par une autre source d'énergie, le
11 distributeur allégera la facture des OMA du client s'il a pu se libérer en partie ou en totalité de ses
12 propres obligations relatives au service de transport. »

13 Lorsqu'en cours d'année, le distributeur remarque que les prévisions globales de consommation
14 ne se réalisent pas et qu'il est raisonnable de croire qu'elles ne se réaliseront pas, il révisé ses
15 besoins en capacité de transport et effectue des transactions d'optimisation afin d'écouler les
16 excédents de transport au meilleur prix possible. Ces opérations d'optimisation sont rapportées
17 au rapport annuel à la pièce traitant des coûts annuels du transport, de l'équilibrage et de la
18 distribution⁷. Ainsi, le distributeur conclut qu'une certaine partie des volumes non consommés
19 aura tout de même permis de générer des revenus de transport et allège donc la pénalité
20 applicable aux volumes déficitaires des clients, à moins que ce déficit découle du fait que les
21 clients aient remplacé le gaz naturel par une autre source d'énergie.

22 Présentement, l'allègement des OMA est déterminé en fonction de la différence entre le coût de
23 transport et les revenus résultant des transactions de reventes des contrats « firm transportation
24 long haul » (FTLH) effectuées au cours d'une année donnée.

25 Le taux d'allègement du tarif de transport est calculé au moment du rapport annuel, soit au
26 30 septembre de chaque année par l'équation suivante :

⁷ Par exemple, R-3916-2014, B-0039, Gaz Métro-9, Document 3, page 1.

1 **Équation 1 :**

2 Taux d'allègement du tarif de transport = $\frac{\text{Revenus de la vente du FTLH non utilisé}}{\text{Volume excédentaire de transport transigé}}$
3

4 Le taux applicable aux volumes déficitaires est donc obtenu par l'équation suivante :

5 **Équation 2 :**

6 Taux applicable sur les volumes déficitaires = Prix moyen de transport – Taux d'allègement du tarif de transport

7 Ce taux unitaire allégé applicable aux volumes déficitaires par rapport à l'OMA ne peut être
8 inférieur à zéro, c'est-à-dire que l'allègement ne peut excéder 100 % du prix moyen de transport
9 payé par le client au cours de sa période contractuelle.

10 La méthodologie permettant l'établissement du taux d'allègement a été définie lors du
11 dégroupement des tarifs⁸, dans un contexte où le service de transport était principalement
12 constitué de transport « long haul » (LH), d'Empress jusqu'au territoire de Gaz Métro. Le calcul
13 d'un taux d'allègement établi au rapport annuel de l'année antérieure en fonction des revenus
14 obtenus par la vente des capacités excédentaires de transport LH était alors apparu comme la
15 solution la plus appropriée. Cette façon de faire a été utilisée pour la première fois lors du Rapport
16 annuel 2001 (R-3474-2001, SCGM-6, Document 3) et est encore celle utilisée aujourd'hui.

17 Par contre, à partir de 2003, Gaz Métro a décontracté des capacités de transport LH et, en
18 remplacement, a contracté du transport « short haul » (SH) entre Dawn et son territoire. En
19 parallèle, Gaz Métro a contracté des achats de gaz naturel directement à Dawn pour moduler ses
20 approvisionnements en fonction de la demande. Le déplacement vers Dawn s'est par la suite
21 accentué et depuis la Cause tarifaire 2012, l'utilisation du transport SH ainsi que les achats à
22 Dawn ne sont plus limités à la période d'hiver, mais s'étalent sur l'année. Ce changement de
23 structure signifie que le transport LH ne représente plus qu'une portion des coûts totaux de
24 transport encourus pour desservir la clientèle, portion qui diminuera de plus en plus. Dans un
25 contexte faisant en sorte que ce sont les achats de fourniture à Dawn qui seront modulés, il
26 importe de redéfinir le calcul de l'allègement, tel qu'il a été mentionné lors de la Cause tarifaire
27 2013⁹.

⁸ R-3443-2000, SCGM-2, Document 3.

⁹ R-3809-2012, B-0070, Gaz Métro-1, Document 16, page 53.

1 Cependant jusqu'à ce déplacement, la méthode actuelle, bien qu'imparfaite, permet encore de
2 calculer un allègement raisonnable sur les OMA de transport, comme cela a été présenté lors du
3 Rapport annuel 2013¹⁰.

6.1 LES FACTEURS PRIS EN COMPTE LORS DE L'ÉTABLISSEMENT DU TAUX D'ALLÈGEMENT

4 Selon la méthode actuelle, l'allègement du taux applicable aux volumes déficitaires de transport
5 est déterminé en tenant compte uniquement des revenus des transactions de revente des
6 capacités FTLH. Dans les faits, Gaz Métro peut neutraliser les coûts échoués en effectuant des
7 cessions de transport FTSH ou en diminuant d'autres capacités de transport. Une hausse non
8 prévue de la demande de certains clients peut aussi permettre d'écouler les services de transport
9 acquis en prévision d'une demande non matérialisée par d'autres clients.

10 Ainsi, avec le déplacement de la structure d'approvisionnement vers Dawn, la récupération des
11 coûts échoués de transport ne passera pas nécessairement par des ventes de FTLH non utilisé,
12 mais pourrait résulter d'autres types de ventes, d'une variation de la demande ou des achats.

13 Il y a lieu de revoir l'indicateur permettant de déterminer les conséquences financières découlant
14 de la non-récupération des coûts de transport de sorte qu'il tienne compte de façon plus juste de
15 la capacité de Gaz Métro à pallier les variations journalière et saisonnière de la demande réelle.

16 Gaz Métro avait débuté une analyse concernant la façon d'alléger les OMA des clients en
17 situation de volumes déficitaires. Le trop-perçu ou manque à gagner annuel du service de
18 transport était alors apparu comme un bon indicateur afin de déterminer si Gaz Métro avait réussi
19 à optimiser ses coûts de transport en fonction des variations de la demande de la clientèle.
20 D'autres éléments étaient également considérés dans la méthodologie (cessions de transport,
21 revenus d'OMA prévus, etc.). Les travaux ont toutefois été interrompus temporairement afin de
22 prioriser l'offre globale qui sera présentée dans le cadre du dossier R-3867-2013, puisque les
23 modifications proposées influenceront possiblement la question de l'allègement.

¹⁰ R-3871-2013, B-0137, Gaz Métro-53, Document 1.

CONCLUSION

1 Gaz Métro prévoit limiter les possibilités de dégressivité d'OMA pour les tarifs D₃ et D₄ et lier la
2 possibilité d'allègement du taux applicable aux volumes déficitaires au solde du service de
3 transport observé en fin d'année (trop-perçus/manques à gagner).

4 Elle prévoit poursuivre son analyse et présenter une proposition détaillée concernant
5 l'établissement des OMA de transport et leur allègement dans le cadre de la révision de l'offre
6 interrompible et des services de transport et d'équilibrage qui seront déposées en phase 2 du
7 dossier R-3867-2013. La mise en application de tous les changements qui seront approuvés
8 devra prévoir un délai de quelques mois permettant les travaux de programmation par les
9 services informatiques.

10 **Gaz Métro demande à la Régie de prendre acte de sa réponse au suivi requis par la**
11 **décision D-2014-065 décrivant l'état de ses réflexions concernant l'établissement des OMA**
12 **de transport et modalités d'allègement qui s'y rapportent.**