

**FONCTIONNALISATION DES COÛTS ENTRE
LES SERVICES DE TRANSPORT ET
D'ÉQUILIBRAGE
(SUIVI DE LA DÉCISION D-2015-105)**

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION..... 3

1 CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT DU GAZ NATUREL 7

**2 FONCTIONNALISATION DES COÛTS ENTRE LE TRANSPORT
ET L'ÉQUILIBRAGE 8**

3 RÉFLEXIONS EN COURS ET SOLUTIONS ENVISAGÉES 11

 3.1 Molécule 12

 3.2 Transport 12

 3.3 Effet sur la Cause tarifaire 2015..... 15

CONCLUSION 19

ANNEXE 1

INTRODUCTION

1 Dans la décision D-2014-065, la Régie de l'énergie (la « Régie ») soulevait le fait que plusieurs
2 éléments avaient modifié le contexte tarifaire relatif au transport et à l'équilibrage. Elle soulignait
3 entre autres l'augmentation des échéances des contrats de transport entre Société en
4 commandite Gaz Métro (« Gaz Métro ») et TransCanada PipeLines Limited (TCPL) et le
5 déplacement de la structure d'approvisionnement vers Dawn.

6 La Régie mentionnait :

7 « [23] [...] **il y a lieu de revoir la fonctionnalisation des coûts entre le transport et l'équilibrage**
8 **pour les coûts de transport non utilisé, de même que les modalités relatives aux OMA de**
9 **transport prévues au texte des Conditions de service et Tarif. »**

10 La Régie demandait également au distributeur d'organiser une séance de travail au cours de
11 laquelle les éléments suivants seraient abordés :

12 « [24] [...]

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

21 De même, dans la décision D-2014-165, la Régie réitérait sa demande :

22 « [67] Dans sa décision D-2014-065^{note omise}, la Régie demandait au Distributeur de revoir la
23 fonctionnalisation des coûts entre le transport et l'équilibrage pour les coûts de transport non utilisé
24 et d'organiser des séances de travail sur ce sujet. **La Régie demande au Distributeur d'élargir**
25 **la réflexion lors de ces rencontres et de discuter de l'ensemble des éléments découlant de**
26 **l'application de la méthode de fonctionnalisation pouvant avoir des impacts sur les tarifs**
27 **des différents services, dont notamment les trop-perçus et les manques à gagner constatés**
28 **en fin d'année. »**

29 Les séances de travail concernant la fonctionnalisation des outils d'approvisionnement
30 demandées par la Régie dans ses décisions D-2014-065 et D-2014-165 se sont déroulées les

1 4 septembre et 12 novembre 2014. Lors de ces rencontres, Gaz Métro a traité initialement de la
2 fonctionnalisation des coûts d'achats de gaz naturel et déposé à cet effet une preuve dans le
3 cadre du présent dossier¹. Par la suite, elle a exposé les principes à la base de la méthode de
4 fonctionnalisation actuelle entre les services de transport et d'équilibrage. Elle a aussi présenté
5 différents exemples d'application de ces principes et a expliqué la façon dont les trop-perçus et
6 les manques à gagner sont actuellement traités. Certaines solutions envisagées ont également
7 été exposées. Un des constats importants à la suite des analyses effectuées a toutefois été que
8 l'approche selon laquelle des éléments tarifaires sont modifiés à la pièce, en vase clos, ne permet
9 pas d'établir des tarifs reflétant complètement la causalité des coûts. Pour pouvoir répondre à
10 l'ensemble des préoccupations, une solution globale doit être présentée. C'est pourquoi
11 Gaz Métro a proposé de traiter la fonctionnalisation des coûts entre le transport et l'équilibrage
12 dans la phase 2 du dossier R-3867-2013.

13 En effet, l'examen de divers sujets, soit :

- 14 - la fonctionnalisation des coûts de transport et d'équilibrage (D-2014-065 et D-2014-165);
- 15 - la ventilation des trop-perçus et des manques à gagner en transport et en équilibrage
16 (D-2014-065 et D-2014-165);
- 17 - le traitement des OMA de transport et de l'allègement (D-2014-065 et D-2014-165);
- 18 - la tarification des coûts reliés au maintien de la capacité minimale de FTLH à contracter
19 (D-2014-064);
- 20 - la tarification des coûts de flexibilité opérationnelle (D-2012-175);
- 21 - le seuil d'accessibilité aux tarifs d'équilibrage personnalisés (D-2011-182);
- 22 - les prix minimum et maximum d'équilibrage (D-2011-182 et D-2013-115);
- 23 - la migration de la clientèle interruptible entre les services interruptible et continu
24 (D-2014-201);
- 25 - la marge de manœuvre de 2 % du volume souscrit pour les clients en combinaison tarifaire
26 (D-2014-201);

¹ B-0421, Gaz Métro-16, Document 1, section 4.

1 - la révision de l'offre interruptible (D-2014-201)²;

2 - etc.,

3 menait à des solutions qui s'opposaient parfois ou ne permettaient pas d'établir un lien de
4 causalité clair.

5 La tarification des coûts d'approvisionnement en fonction du lien de causalité doit être considérée
6 au-delà de la simple fonctionnalisation des coûts. Pour y arriver, Gaz Métro doit revoir la causalité
7 de tous les coûts de la chaîne d'approvisionnement ainsi que sa façon de tarifier les services de
8 transport et d'équilibrage.

9 Par exemple, si les coûts alloués à un service ne sont pas équitables pour un type de clientèle
10 en fonction de l'allocation et de la tarification actuelles, alors l'allocation et le tarif doivent être
11 revus³. Également, l'application de taux minimum et maximum à l'équilibrage témoigne d'une
12 cassure du lien de causalité.

13 Un exercice complet de détermination du lien de causalité entre l'ensemble des coûts
14 d'approvisionnement est donc nécessaire, et non pas seulement un exercice de séparation des
15 coûts entre les services de transport et d'équilibrage. Cet exercice doit toucher les éléments
16 abordés par la Régie dans ses décisions des dernières années, mais également les éléments qui
17 n'ont pas été revus depuis le dégroupement des tarifs afin de compléter un travail global sur
18 l'ensemble des coûts d'approvisionnement et éviter dans la mesure du possible les ajustements
19 à la pièce, qui comportent généralement une efficacité plus limitée.

20 Gaz Métro a donc entrepris de réévaluer complètement la causalité des coûts de la chaîne
21 d'approvisionnement dans le but d'établir de nouveaux tarifs pour chaque composante qui
22 tiennent compte du contexte actuel, mais qui fonctionneront également dans un contexte où la
23 structure d'approvisionnement serait entièrement déplacée vers Dawn.

² L'offre interruptible est étroitement liée aux coûts d'approvisionnement. Puisque la capacité interruptible vient interagir directement avec les achats d'outils d'approvisionnement, une révision complète de la causalité de ces coûts doit absolument inclure les coûts reliés à la capacité interruptible. C'est pourquoi Gaz Métro veut inclure la révision du tarif pour le service interruptible dans une preuve globale sur la causalité des coûts d'approvisionnement et leur tarification.

³ Certains de ces coûts ont déjà été identifiés par la Régie dans les derniers dossiers : coût du transport non utilisé relié à une baisse de consommation d'un client important et coût de la flexibilité opérationnelle.

1 À ce jour, Gaz Métro a déjà effectué plusieurs réflexions et envisagé certaines solutions pour les
2 tarifs de transport et d'équilibrage. Des rencontres ont également eu lieu en juin 2015 avec des
3 clients membres de l'ACIG afin de tester des éléments de la nouvelle offre interruptible. D'autres
4 rencontres sont prévues à la mi-septembre 2015. Gaz Métro entend déposer la preuve globale
5 sur la fonctionnalisation et la tarification des coûts d'approvisionnement à l'automne 2015.

6 Dans sa décision D-2015-105, la Régie mentionne :

7 « [10] La Régie considère que l'étude de la fonctionnalisation est un enjeu majeur ayant des
8 impacts tarifaires importants. Elle se questionne sur la pertinence du report annoncé par Gaz Métro
9 à la pièce B-0443. En effet, le Distributeur affirme que le dossier 2016 est le dernier dossier tarifaire
10 avant le déplacement des approvisionnements vers Dawn. Ainsi, le report de cet enjeu rendrait son
11 étude non pertinente.

12 [11] En conséquence, la Régie demande à Gaz Métro de déposer, dans le cadre de la phase 3 du
13 dossier tarifaire 2015, au plus tard le 14 juillet 2015, la preuve sur la fonctionnalisation des coûts
14 entre les services de transport et d'équilibrage, tel que demandé aux paragraphes 66 à 68 de la
15 décision D-2014-165. La Régie fixera ultérieurement un échéancier pour le traitement de cet
16 enjeu. »

17 Gaz Métro comprend les préoccupations de la Régie et est consciente qu'un besoin de
18 clarification sur la nature des coûts d'approvisionnement est souhaitable pour le présent dossier
19 tarifaire. Malheureusement, Gaz Métro n'est pas en mesure, à l'heure actuelle, de déposer une
20 preuve complète et cohérente, étant donné l'ensemble des sujets qui doivent être traités
21 simultanément afin d'obtenir une solution globale viable. Par contre, Gaz Métro peut faire part,
22 de façon sommaire, de ses réflexions et des solutions envisageables à ce jour concernant la
23 fonctionnalisation des coûts entre les services de transport et d'équilibrage. Il est à noter que les
24 sujets abordés ici seront repris et expliqués davantage dans la preuve globale qui sera déposée
25 dans le cadre de la phase 2 du dossier R-3867-2013.

Déplacement à Dawn

26 Comme mentionné d'entrée de jeu, le contexte dans lequel évoluent les approvisionnements
27 gaziers a été modifié dans les dernières années, en raison entre autres du déplacement de la
28 structure d'approvisionnement vers Dawn. Cependant, les éléments qui seront discutés dans la
29 présente preuve ainsi que dans la preuve globale qui sera déposée dans le cadre du dossier
30 R-3867-2013 ne sont pas tributaires du déplacement à Dawn. Sans être parfaites, les méthodes
31 de fonctionnalisation et de tarification en place peuvent être maintenues après le
32 1^{er} novembre 2016, date annoncée du déplacement de la structure d'approvisionnement. Elles

1 doivent toutefois être revues afin d'améliorer le reflet de la causalité des coûts et cette révision
2 est nécessaire, qu'il y ait déplacement ou non. Ainsi, l'étude de l'enjeu sur la fonctionnalisation
3 demeure pertinente malgré son report dans le dossier R-3867-2013 afin que l'analyse des coûts
4 d'approvisionnement et la tarification de ceux-ci se fassent globalement.

1 CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT DU GAZ NATUREL

5 Au Québec, comme il y a peu de gaz naturel produit localement, la distribution du gaz naturel
6 nécessite une chaîne d'approvisionnement à partir du producteur. Pour que le gaz naturel puisse
7 être acheminé jusqu'en franchise, il faut également que des pipelines de transport soient
8 disponibles depuis les sites de production.

9 Essentiellement, les sites de production sont ceux situés dans l'Ouest, desquels le gaz naturel
10 produit est acheminé à AECO puis à Empress, ou encore ceux situés dans le nord-ouest des
11 États-Unis, dans les États de New York et de la Pennsylvanie, dont la production est redirigée
12 vers les distributeurs gaziers de l'Est. Les principaux carrefours d'échange de fourniture au
13 Canada sont ceux d'AECO/Empress et de Dawn. Entre les points d'Empress, de Dawn et la
14 franchise de Gaz Métro se situe le réseau principal de TCPL et de Union Gas qui permet
15 d'acheminer le gaz naturel jusqu'au réseau de distribution de Gaz Métro.

16 Dans sa plus simple expression, la chaîne d'approvisionnement se résume en trois
17 composantes :

18 i) Molécule : pour qu'un client puisse alimenter ses appareils, la molécule de gaz naturel
19 est absolument nécessaire. Celle-ci est achetée auprès du producteur ou du
20 revendeur;

21 ii) Transport : comme il n'y a que peu de gaz naturel produit directement au Québec, le
22 transport du gaz naturel doit être effectué à partir des carrefours d'échange où se
23 transige la molécule (Empress, Dawn); et

24 iii) Réseau de distribution : pour alimenter l'ensemble de la clientèle, un réseau de
25 distribution complexe avec de multiples conduites de gaz naturel, de postes de
26 livraisons, en milieux rural et urbain, est requis.

1 Jusqu'au dégroupement des tarifs, un seul service tarifaire incluait les coûts de transport et de
2 distribution, alors que la molécule faisait l'objet d'une composante distincte. Au 1^{er} octobre 2001,
3 dans le cadre des travaux entourant le dégroupement des tarifs (R-3443-2000), les composantes
4 de la chaîne d'approvisionnement ont été dégroupées selon les services suivants⁴ :

5 Molécule :

6 - service de fourniture et ajustement d'inventaire de la fourniture;

7 Transport :

8 - service de compression et ajustement d'inventaire de la compression⁵,

9 - service de transport et ajustement d'inventaire du transport,

10 - service d'équilibrage;

11 Distribution :

12 - Services de distribution.

13 Au fil des années, le changement de la structure d'approvisionnement (déplacement vers Dawn
14 et taux de TCPL non représentatifs du marché) a amené Gaz Métro à proposer des modifications
15 aux méthodes approuvées lors du dégroupement. Par contre, les changements ont par la suite
16 suscité des questions additionnelles concernant le partage plus précis des coûts entre les
17 services de transport et d'équilibrage.

2 FONCTIONNALISATION DES COÛTS ENTRE LE TRANSPORT ET L'ÉQUILIBRAGE

18 Pour pouvoir élaborer une solution globale, Gaz Métro a d'abord dû revenir à la base afin de
19 déterminer les raisons pour lesquelles la méthode de fonctionnalisation des coûts de transport et
20 d'équilibrage utilisée lors du dégroupement ne fonctionnait plus lorsque les achats de molécule à
21 Dawn ont constitué une portion importante des achats totaux de molécule. Puis, Gaz Métro a
22 étudié pourquoi, malgré les modifications proposées à la méthode, des questionnements
23 demeurent.

⁴ Les ajustements reliés aux inventaires de fourniture, compression et transport font l'objet d'un service distinct depuis le 1^{er} octobre 2004.

⁵ La composante « gaz de compression » est dégroupée depuis le 1^{er} octobre 1998.

1 Les paragraphes qui suivent présentent un résumé des éléments analysés. Une explication plus
2 complète de l'ensemble des éléments analysés dans ce suivi sera présentée dans la preuve
3 globale qui sera déposée dans le cadre du dossier R-3867-2013.

4 La façon de fonctionnaliser les coûts entre le transport et l'équilibrage remonte à la décision
5 D-97-047. Dans cette décision, la Régie retenait la **méthode de la demande moyenne et de**
6 **l'excédent** proposée par Mme Sharon L. Chown, au nom de Approvisionnement Montréal,
7 Santé et Services Sociaux (AMSSS), dans le dossier R-3323-95⁶.

8 Selon cette méthode, les tarifs de transport et d'équilibrage doivent être équitables pour les clients
9 de tout type de profil de consommation. La méthode de la demande moyenne et de l'excédent
10 est relativement simple :

- 11 - La demande moyenne (la consommation réelle de la clientèle) permet de déterminer les
12 coûts associés au transport; elle est associée à un coefficient d'utilisation (CU) de 100 %,
13 soit l'équivalent d'une consommation complètement stable, ce qui assure l'équité des
14 tarifs.
- 15 - L'excédent à la demande moyenne, peu importe sa nature (outil de transport ou
16 d'entreposage), doit être associé à l'équilibrage.

17 Une description plus complète de la méthode de la demande moyenne et de l'excédent est
18 présentée à l'annexe 1.

19 Lors de l'application initiale de cette méthode, au 1^{er} octobre 2001, Gaz Métro ne considérait au
20 service de transport que les coûts associés à l'achat de transport FTLH. Cette façon de faire
21 permettait de respecter le principe selon lequel les coûts de transport sont équivalents à un CU
22 de 100 %. Par contre, cette méthode ne fonctionnait que dans le contexte particulier
23 d'approvisionnement de l'époque (achat de transport FTLH du fournisseur seulement, achat de
24 la molécule en grande majorité à AECO, cession des excédents en sus du besoin de molécule
25 en franchise et des besoins d'injection dans les sites d'entreposage, transfert des coûts de
26 transport excédentaire à l'équilibrage). De plus, la quantité d'achats de molécule quotidienne était

⁶ Dossier R-3323-95, Cigma, Evidence of Sharon L. Chown on behalf of Approvisionnement-Montréal and Novagas Clearinghouse limited.

1 plutôt stable puisque les achats étaient envoyés directement pour consommation ou encore au
2 site d'entreposage chez Union Gas, à Dawn.

3 Cependant, la structure d'approvisionnement de molécule a été modifiée par la suite en raison
4 d'achats de plus en plus importants à Dawn. Des capacités de transport FTLH ont été
5 décontractées et remplacées entre autres par des capacités de transport FTSH entre Dawn ou
6 Parkway et la franchise. Dans ce nouveau contexte, le respect du CU de 100 % pour le transport
7 FTLH n'était plus équivalent à la demande moyenne de la clientèle. Afin de maintenir
8 l'équivalence avec le tarif FTLH à 100 % de CU, les quantités de transport requises pour répondre
9 à la demande moyenne étaient considérées à un coût équivalent à celui du transport FTLH. Cela
10 entraînait toutefois un transfert des coûts d'équilibrage vers les coûts de transport puisque les
11 coûts réels de transport de Dawn étaient inférieurs au transport FTLH. En conséquence, un client
12 à consommation 100 % stable, qui se serait approvisionné à Empress et à Dawn dans les mêmes
13 proportions que Gaz Métro, aurait payé beaucoup moins cher que ce qui lui était facturé au tarif
14 de transport.

15 Pour redresser cette situation, Gaz Métro a proposé une modification à la méthode de
16 fonctionnalisation lors de la Cause tarifaire 2012⁷. Les coûts de transport sont désormais
17 déterminés en considérant les différents coûts reliés aux capacités de transport requises pour
18 répondre à la moyenne annuelle de la demande projetée, plutôt qu'à partir du coût de transport
19 FTLH uniquement. Ceci a permis de rétablir des tarifs de transport et d'équilibrage plus
20 équitables. Pour la clientèle 100 % stable, le tarif de transport de Gaz Métro était alors plus près
21 de ce qu'elle aurait payé si elle s'approvisionnait dans la même proportion que Gaz Métro en
22 transport FTSH et FTLH. Cette méthode est celle encore en place aujourd'hui.

23 La méthode actuelle comporte cependant une problématique particulière : alors que le transport
24 FTLH est utilisé à 100 %, le transport FTSH, quant à lui, sert également à équilibrer la demande
25 annuelle⁸. Durant l'été, les capacités ne sont pas pleinement utilisées. L'équivalent d'un CU de
26 100 % peut être calculé à la cause tarifaire en considérant le transport FTLH et en ajoutant les
27 quantités de transport requises pour répondre à la demande moyenne. Mais la mécanique de
28 calcul ne permet plus d'assurer que le coût correspondra à un équivalent de 100 % de CU au

⁷ Voir Cause tarifaire 2012, R-3752-2011, B-0197, Gaz Métro-12, Document 1, section 4.

⁸ Voir à ce sujet la pièce R-3837-2013, B-0256, Gaz Métro-2, Document 4, section 4.

1 rapport annuel. Ainsi, les coûts réellement versés au transport en fin d'année peuvent être
2 moindres ou encore excéder les coûts équivalents à un CU de 100 % dans une proportion
3 importante.

4 Donc, dans le présent contexte d'approvisionnement, aucune des méthodes de fonctionnalisation
5 des coûts (initiale ou actuelle) ne respecte intégralement les principes énoncés dans la preuve
6 originale sur la méthode de la demande moyenne et de l'excédent. La méthode initiale ne le
7 permettait pas, car elle avait été élaborée pour un contexte particulier sans permettre de flexibilité
8 et la méthode actuelle ne respecte pas le principe de la demande moyenne au rapport annuel
9 pour la fonctionnalisation des coûts de transport, à moins d'introduire une réévaluation de la
10 demande moyenne annuelle et des outils pour y répondre lors du rapport annuel. Cette approche
11 avait été proposée par Gaz Métro dans le dossier R-3837-2013, B-0256, Gaz Métro-2,
12 Document 4, section 4, mais n'a pas été retenue par la Régie.

13 En admettant que la méthode de la demande moyenne et de l'excédent soit une méthode juste
14 de fonctionnalisation des coûts, alors Gaz Métro doit trouver une façon de fonctionnaliser les
15 coûts de transport permettant de respecter les éléments suivants :

- 16 - principe de la demande moyenne (100 % de CU);
- 17 - possibilité d'achats de molécule à des points multiples; et
- 18 - respect du principe de la demande moyenne autant à la cause tarifaire qu'au rapport
19 annuel.

20 Pour ce faire, la méthode initiale issue du dégroupement des tarifs ne peut être simplement
21 ajustée. Gaz Métro travaille donc à revoir complètement les mécaniques de calcul et
22 d'allocation des coûts d'approvisionnement.

3 RÉFLEXIONS EN COURS ET SOLUTIONS ENVISAGÉES

23 Pour bien analyser la preuve sur la demande moyenne et l'excédent, Gaz Métro a examiné la
24 dynamique des coûts d'approvisionnement. Comme mentionné à la section 1,
25 l'approvisionnement est composé de trois fonctions différentes : l'achat, le transport et la
26 distribution de la molécule de gaz naturel. Comme la distribution de gaz naturel a fait l'objet d'un

1 examen de la causalité des coûts dans un dossier récent (phase 1 du dossier R-3867-2013),
2 Gaz Métro s'est plutôt attardée à l'achat et au transport de la molécule de gaz naturel.

3 Au niveau de l'approvisionnement gazier, il y a essentiellement deux grands rôles : acheter la
4 molécule et s'assurer de pouvoir la transporter en franchise selon le besoin quotidien de la
5 clientèle. Le transport de la molécule selon la demande quotidienne est appelé ci-après
6 « **transport effectif** »⁹.

3.1 MOLÉCULE

7 Gaz Métro achète une certaine portion de gaz naturel à l'avance et l'entrepasse au site de Union
8 Gas à Dawn et/ou encore la transporte jusqu'aux sites d'entreposage en franchise. Elle prévoit
9 également des achats saisonniers à coût variable et des achats « spot ».

10 Pour assurer un traitement équitable entre la clientèle au service de fourniture de Gaz Métro
11 (clients en gaz de réseau) et la clientèle qui effectue ses achats en fonction d'un profil uniforme
12 (clients en achat direct), Gaz Métro transfère certains coûts liés à l'achat de molécule vers les
13 coûts de transport et d'équilibrage. En ce sens, Gaz Métro utilise la formule de la demande
14 moyenne et de l'excédent pour le service de fourniture : le coût d'un approvisionnement à un CU
15 de 100 % en fonction de la consommation moyenne est attribué au service de fourniture à l'aide
16 d'indices de prix, alors que la différence (l'excédent dans la méthode) est transférée dans les
17 coûts d'équilibrage. Toujours en accord avec cette méthode, les coûts du site d'entreposage à
18 Dawn, qui permet à Gaz Métro d'acheter de la molécule à l'avance et d'équilibrer le besoin de
19 molécule des clients effectuant leurs propres achats, sont également fonctionnalisés dans les
20 coûts d'équilibrage.

21 La méthode de fonctionnalisation des achats de molécule est analysée à la pièce B-0421,
22 Gaz Métro-16, Document 1, section 4.

3.2 TRANSPORT

23 Dans le cas du transport effectif, Gaz Métro pourrait répondre à la demande quotidienne en
24 utilisant uniquement des outils de transport, sans faire appel à de l'entreposage. Cela l'obligerait
25 toutefois à contracter des quantités importantes de transport sur une base annuelle afin de

⁹ Les outils permettant le transport effectif comprennent à la fois les pipelines de TCPL et les sites d'entreposage en franchise.

1 répondre à une demande de pointe qui ne dure que quelques jours, générant ainsi des coûts
2 échoués élevés. Pour répondre à la demande quotidienne, il peut être plus économique à long
3 terme de remplacer des outils de transport par des sites d'entreposage en franchise (les sites
4 d'entreposage hors franchise ne permettent pas de réduire les outils de transport). Lorsque
5 possible, cela permet de réduire les coûts totaux en transportant d'avance une partie de la
6 molécule quand les outils de transport ne sont pas entièrement utilisés. Le CU des outils de
7 transport est alors plus élevé et le coût par unité consommée en franchise est réduit.

8 Comme la molécule de gaz naturel doit obligatoirement passer par le réseau de pipelines de
9 TCPL, peu importe le point d'achat hors du Québec, la prévision d'achat doit considérer les
10 conditions d'utilisation établies par TCPL. Le transport de TCPL est à coût fixe annuel, peu
11 importe le niveau d'utilisation réel. Puisque les capacités de transport ferme peuvent être limitées
12 et qu'il n'y a qu'un seul réseau pour approvisionner le Québec, la liquidité du marché du transport
13 n'est pas assurée en hiver. Par conséquent, afin d'assurer la sécurité d'approvisionnement de la
14 clientèle, le plan d'approvisionnement doit considérer, pour les achats d'outils de transport ferme,
15 la demande maximale de pointe. Dans le cas où des outils de transport sont remplacés par des
16 sites d'entreposage en franchise pour réduire les coûts, alors le plan d'approvisionnement doit
17 également considérer l'effritement de ces sites d'entreposage afin que les outils puissent subvenir
18 aux besoins de l'hiver entier (la demande maximale en fonction d'un hiver extrême).

19 Dans un cas comme dans l'autre, les outils permettant d'assurer le transport effectif de la
20 molécule sont contractés afin de répondre à une demande maximale et non pour répondre à un
21 besoin de « transport » ou d' « équilibrage ». Par conséquent, au moment où ces outils sont
22 contractés, leurs coûts ne peuvent être séparés entre les deux sous-fonctions transport et
23 équilibrage.

24 La méthode de fonctionnalisation des coûts entre le transport et l'équilibrage approuvée lors du
25 dégroupement des tarifs, soit la demande moyenne et l'excédent, répond uniquement à un besoin
26 tarifaire. La méthode de la demande et de l'excédent permet de dissocier la portion des coûts qui
27 doit être tarifée en fonction du volume (CU de 100 %) de celle qui doit être tarifée en fonction du
28 profil de consommation. Ce processus est analogue au processus utilisé pour les coûts de la
29 molécule. Seulement, contrairement aux coûts de molécule qui peuvent être déterminés par
30 indice, la distinction des coûts pour une portion stable (à un CU de 100 %) et des coûts
31 excédentaires est difficile à effectuer au niveau des autres coûts d'approvisionnement.

1 Contrairement aux coûts d'achats de molécule, la liquidité sur le marché du transport à court
2 terme est limitée et les coûts sont contractés d'avance. Par conséquent, une hausse de la
3 demande maximale peut engendrer une augmentation du coût unitaire des coûts
4 d'approvisionnement. En général, les variations de la demande affectent surtout les coûts
5 directement dans le plan d'approvisionnement gazier, au moment de la cause tarifaire. Dans une
6 méthode qui respecte la demande moyenne et l'excédent, ces hausses de coûts reliées aux outils
7 de transport et d'entreposage en franchise ne généreront habituellement que peu d'écarts entre
8 le rapport annuel et la cause tarifaire étant donné que la plupart de ces outils sont achetés à
9 l'avance à un prix prédéterminé. Par contre, puisque la méthode actuelle de fonctionnalisation ne
10 respecte pas la demande moyenne au rapport annuel, comme il a été expliqué à la section 2,
11 certains coûts reliés au transport effectif de la molécule peuvent se retrouver au mauvais service
12 par le biais du trop-perçu ou du manque à gagner, même lorsque les coûts totaux sont inchangés
13 entre la cause tarifaire et le rapport annuel.

14 Selon l'analyse de Gaz Métro, la méthode de la demande moyenne et de l'excédent est une
15 méthode adéquate pour séparer les coûts à tarifier en fonction du volume de ceux à tarifier en
16 fonction du profil de consommation pour la majorité des coûts d'approvisionnement (achat et
17 transport effectif de la molécule). Les exemples de l'annexe 1 permettent de démontrer que cette
18 méthode isole bien les coûts entre la clientèle à consommation stable et la clientèle à
19 consommation saisonnière.

20 Comme les coûts de transport effectif de la molécule sont en tant que tels indissociables et
21 comme la méthode de la demande moyenne et de l'excédent est une approche tarifaire,
22 **Gaz Métro envisage éventuellement proposer de ne plus subdiviser chacun des coûts des**
23 **outils d'approvisionnement directement entre les services de transport et d'équilibrage,**
24 tel que cela est présenté à la pièce B-0312, Gaz Métro-21, Document 9, page 2. De toute façon,
25 cette séparation des coûts ne peut être effectuée directement en considérant la nature des coûts
26 et doit déjà reposer sur des hypothèses. Par exemple, dans la méthode actuelle,
27 l'ordonnancement des outils est utilisé pour placer, selon leur utilisation, les outils les uns à la
28 suite des autres et séparer les coûts : les coûts reliés aux capacités de transport requises pour
29 répondre à la moyenne annuelle de la demande projetée sont fonctionnalisés au service de
30 transport et les autres coûts sont fonctionnalisés au service d'équilibrage. Par contre, cet
31 ordonnancement tient compte d'un portefeuille d'outils achetés à l'avance et de besoins qui

1 excèdent la demande moyenne, les outils étant achetés pour répondre à la demande maximale
2 théorique (besoin d’approvisionnement basé sur la demande en service continu en journée de
3 pointe ou selon l’hiver extrême). Par conséquent, l’utilisation de l’ordonnancement fait en sorte
4 que les coûts alloués au service de transport au rapport annuel diffèrent de la demande moyenne.

5 Pour tenir compte de cette réalité, Gaz Métro propose plutôt de considérer les coûts
6 d’approvisionnement issu du besoin de transport effectif dans leur entièreté et de les présenter
7 sur une même pièce au moment de la cause tarifaire, que ces coûts soient reliés à des outils de
8 transport ou d’entreposage. Par la suite, pour bâtir deux tarifs séparés, **Gaz Métro envisage**
9 **éventuellement proposer de calculer un coût relié à la demande annuelle en utilisant la**
10 **même logique que celle du coût de la molécule : calculer un coût moyen théorique pour**
11 **répondre à la demande annuelle en fonction d’un profil stable (100 % CU).**

12 Par contre, contrairement au prix de la molécule, il n’y a pas d’indice de prix de transport
13 disponible puisque ce marché n’est pas transparent. La solution envisagée pour le moment est
14 donc l’utilisation du coût moyen en fonction des coûts de Gaz Métro.

15 Gaz Métro évalue présentement deux façons de calculer ce coût moyen : à partir de l’ensemble
16 des coûts d’approvisionnement reliés au transport effectif ou uniquement à partir du coût des
17 outils de transport contractés pour une période minimale d’un an. D’autres analyses doivent être
18 faites avant d’en arriver à une solution finale. La section 3.3 présente tout de même une
19 évaluation des impacts que pourraient avoir l’application d’une nouvelle fonctionnalisation basée
20 sur le coût moyen.

3.3 CALCUL DU COÛT MOYEN ET EFFET SUR LA CAUSE TARIFAIRE 2015

21 Gaz Métro a identifié deux façons de calculer le coût moyen. Dans la première méthode, le coût
22 moyen est évalué à partir de l’ensemble des outils nécessaires pour répondre à la demande en
23 journée de pointe¹⁰. Ces outils comprennent tous les outils de transport ainsi que les sites
24 d’entreposage en franchise. Dans la seconde méthode, Gaz Métro calcule le coût moyen
25 uniquement à partir des outils de transport qui pourraient permettre d’approvisionner une clientèle
26 ayant un profil de consommation stable. Les coûts des outils de transport saisonniers (service
27 STS, transport saisonnier) et les coûts des outils d’entreposage sont exclus. Dans les deux

¹⁰ Pour la Cause tarifaire 2015, le besoin d’approvisionnement a été déterminé selon la demande de la journée de pointe.

1 méthodes, les coûts d'équilibrage reliés à la fourniture sont exclus (transfert F au É, site
2 d'entreposage de Union Gas). Ces exemples sont sommaires et contiennent des hypothèses qui
3 seront expliquées avec plus de détails dans la preuve globale qui sera déposée dans le cadre du
4 dossier R-3867-2013.

5 Le tableau 1 présente le calcul permettant d'allouer les coûts de transport et d'entreposage en
6 fonction de l'ensemble des outils nécessaires pour répondre à la journée de pointe.

Tableau 1
Coûts des outils pour la journée de pointe¹¹

| | Coût (000 \$) | |
|---|--------------------------|-------------------------|
| Outils de transport | 457 869 | |
| Sites entreposage en franchise | 25 238 | |
| Variation d'inventaire | (2 456) | |
| Gaz utilisé dans les opérations | (5 652) | |
| Optimisations | (23) | |
| Total | 474 977 | |
| Capacité de pointe (10 ³ m ³) | 34 404 ¹² | |
| Capacité annuelle basée sur la pointe (10 ³ m ³) | 12 557 460 ¹³ | |
| Coût moyen (\$/m ³) | 0,0378 | |
| | Coût moyen | Méthode actuelle |
| | CT2015 | CT 2015 |
| Taux unitaire des outils pour la journée de pointe (\$/m ³) | 0,0378 | |
| Consommation (incluant GNL) (10 ³ m ³) | 5 595 177 | 5 595 177 |
| Coûts transport (000 \$) ¹⁴ | 211 634 | 400 567 |
| Coûts équilibrage (000 \$) | 308 500 | 119 567 |

7 Cette méthode diminue considérablement les coûts de transport tout en haussant les coûts
8 d'équilibrage. L'utilisation totale des coûts des outils pour la journée de pointe considère

¹¹ Les coûts présentés incluent l'effet du pass-on en transport au 1^{er} février 2015. Ils ont été calculés sans tenir compte de la fonctionnalisation actuelle et des comptes de frais reportés.

¹² R-3879-2015, B-0047, Gaz Métro-7, Document 1, p. 97.

¹³ 34 404 x 365 jours.

¹⁴ Aux fins du calcul, l'ajustement d'inventaire a été exclu.

1 l'ensemble des coûts, incluant le coût des outils d'entreposage en franchise. Par contre, pour que
2 ces outils soient rentables, ils doivent coûter moins cher que les outils de transport qui
3 permettraient de répondre au même besoin de pointe. Cette méthode vient donc considérer dans
4 le coût moyen les économies reliées aux sites d'entreposage en franchise, ce qui diminue le coût
5 moyen global des outils.

6 Le tableau 2 présente le calcul permettant d'allouer les coûts de transport et d'entreposage en
7 fonction du coût des outils de transport qui pourraient alimenter la consommation de clients
8 stables.

Tableau 2
Coûts des outils de transport pour consommation stable

| Outil de transport | Coût de l'outil ¹⁵ | | | | Autres coûts trans- mission ¹⁶ | Coût fuel désaisonnalisé ¹⁷ | Diff. de lieu désaisonn- nalisé (base Empress) ¹⁸ | Total à coût équivalent pour une utilisation stable | |
|--|-------------------------------|--------------------------------|----------------|-------------------|---|---|---|---|-------------------|
| | TJ | 10 ³ m ³ | (000 \$) | \$/m ³ | | | | \$/m ³ | \$/m ³ |
| TCPL LH zone Est | 114 116 | 3 011 771 | 238 094 | 0,0791 | | 0,0041 | | 0,0831 | 250 327 |
| TCPL LH zone Nord | 9 268 | 244 612 | 14 515 | 0,0593 | 0,0118 | 0,0030 | | 0,0742 | 18 147 |
| Échange LH zone Nord | 365 | 9 633 | 532 | 0,0552 | 0,0118 | 0,0030 | | 0,0701 | 675 |
| TCPL SH Dawn | 40 150 | 1 059 646 | 31 092 | 0,0293 | | 0,0013 | 0,0261 | 0,0567 | 60 067 |
| TCPL SH Parkway | 23 725 | 626 155 | 16 091 | 0,0257 | | 0,0011 | 0,0261 | 0,0529 | 33 126 |
| Échange LH zone Est | 17 740 | 468 198 | 23 483 | 0,0502 | | 0,0041 | | 0,0542 | 25 384 |
| Échange SH Dawn | 29 930 | 789 918 | 19 714 | 0,0250 | | 0,0013 | 0,0261 | 0,0523 | 41 314 |
| Total | 235 294 | 6 209 933 | 343 521 | 0,0553 | 0,0005 | 0,0029 | 0,0104 | 0,0691 | 429 040 |
| | | | | | Coût moyen CT 2015 | | Méthode actuelle CT2015 | | |
| Taux unitaire des outils de transport pour consommation stable (m ³) | | | | | 0,0691 | | - | | |
| Consommation (incluant GNL) (10 ³ m ³) | | | | | 5 595 177 | | 5 595 177 | | |
| Coût transport (000 \$) ¹⁹ | | | | | 386 567 | | 400 567 | | |
| Coût équilibrage (000 \$) | | | | | 133 567 | | 119 567 | | |

¹⁵ Primes fixe et variable des outils seulement.

¹⁶ Coûts de Champion Pipeline.

¹⁷ R-3879-2014, B-0258, Gaz Métro-7, Document 1, annexe 3, p. 3 * 3,87 (Prix de la fourniture 2015).

¹⁸ R-3879-2014, B-0258, Gaz Métro-7, Document 1, tableau 30.

¹⁹ Aux fins du calcul, l'ajustement d'inventaire a été exclu.

1 Pour la Cause tarifaire 2015, cette méthode vient également diminuer les coûts de transport et
2 augmenter les coûts d'équilibrage, mais l'impact est moindre que celui obtenu en appliquant la
3 méthode présentée au tableau 1. La raison principale de cette variation est que des outils de
4 transport saisonnier à coût élevé ne sont pas inclus dans l'allocation du coût de transport. Par
5 contre, contrairement à la méthode où le coût moyen est évalué à partir de tous les outils de
6 transport effectif (tableau 1), les économies réalisées par le remplacement d'outils de transport
7 par des outils d'entreposage en franchise sont toutes allouées à l'équilibrage.

8 L'avantage principal de ces deux méthodes de coût moyen est que le calcul peut s'effectuer tout
9 aussi facilement lors de la cause tarifaire qu'au rapport annuel. En effet, pour chaque méthode,
10 il suffit de remplacer les volumes et les coûts prévus lors de la cause tarifaire par les volumes et
11 les coûts réels obtenus au rapport annuel. Ces méthodes ne requièrent pas de revoir au rapport
12 annuel la répartition de chacun des outils entre le transport et l'équilibrage contrairement aux
13 méthodes basées sur l'ordonnement des outils.

14 Malgré que les deux méthodes permettent de considérer la demande moyenne, autant à la cause
15 tarifaire qu'au réel, le calcul du coût moyen à partir des outils de transport pouvant desservir une
16 clientèle à consommation stable (tableau 2) semble mieux dissocier les coûts entre les profils de
17 consommation. Ainsi, l'outil de transport qui pourrait servir à la consommation stable dont le coût
18 équivalent est le plus faible coûte 5,23 ¢/m³. Le résultat du coût moyen de l'ensemble des outils
19 de transport effectif (tableau 1) donne un coût moindre à 3,78 ¢/m³. La clientèle ne pourrait pas
20 s'approvisionner en transport à ce coût et donc l'application de la méthode présentée au tableau 1
21 rendrait le dégroupement du service de transport inefficace, puisque ce prix inférieur à celui du
22 marché favoriserait indûment le distributeur.

23 La méthode du coût moyen en fonction des coûts des outils de transport pouvant alimenter une
24 demande stable permet une séparation juste des coûts en fonction des profils de consommation.
25 Cette méthode permet d'obtenir un tarif qui reflète le coût d'un approvisionnement sans
26 considérer l'effet de la saisonnalité. Les coûts excédentaires liés à la saisonnalité peuvent alors
27 être tarifés en fonction du profil de consommation de la clientèle. En allouant les coûts pour que
28 ceux-ci reflètent l'utilisation des outils faite par la clientèle, la causalité des coûts ne peut qu'être
29 préservée.

1 Par contre, bien que fonctionnelle et raisonnable pour établir un tarif de transport, cette allocation
2 ne règle pas l'ensemble des problématiques énumérées en introduction. Même si elle permet une
3 tarification juste pour le transport, la causalité des coûts excédentaires incluse dans l'équilibrage
4 doit aussi être étudiée. En effet, malgré que la plupart des coûts d'équilibrage soient reliés au
5 profil de consommation, certains coûts particuliers inscrits à l'équilibrage n'ont pas de lien étroit
6 avec le profil de consommation. Par exemple, l'achat d'outils en fonction d'une demande prévue
7 qui se concrétise au réel de façon différente peut engendrer des coûts échoués. Ces coûts sont-
8 ils vraiment reliés au profil de consommation? En ce qui a trait à la flexibilité opérationnelle, celle-
9 ci est nécessaire autant l'été que l'hiver. Par définition, cela vient automatiquement exclure un
10 lien de causalité basé sur la saisonnalité de la demande. Au-delà de l'allocation des coûts entre
11 le transport et l'équilibrage, il y a donc un travail important à compléter pour en arriver à des tarifs
12 qui reflètent mieux la causalité des coûts.

13 Enfin, des ajustements qui n'ont pas été considérés ici seront nécessaires avant de pouvoir
14 utiliser la méthode du coût moyen des outils de transport permettant de desservir la demande
15 stable. L'arrêt de la fonctionnalisation directe d'outils entre les coûts de transport et d'équilibrage
16 nécessite des ajustements au niveau du calcul de l'inventaire, des frais reportés, de l'ajustement
17 d'inventaire de transport, du traitement des OMA et des coûts échoués et possiblement d'autres
18 éléments des coûts d'approvisionnement.

CONCLUSION

19 L'analyse de la fonctionnalisation des coûts entre le transport et l'équilibrage a démontré que la
20 résolution des problématiques entourant cet exercice ne peut être effectuée sans considérer
21 l'ensemble des éléments qui composent les tarifs de transport et d'équilibrage.

22 La méthode de la demande moyenne et de l'excédent retenue lors du dégroupement des tarifs
23 permet de bien allouer les coûts d'approvisionnement entre deux profils de consommation : la
24 portion consommée en fonction d'un profil stable (volumes) et la portion excédentaire (profil de
25 consommation). Gaz Métro estime que ce principe de base doit être maintenu. Toutefois, les
26 modifications apportées à la fonctionnalisation des coûts de transport et d'équilibrage au cours
27 des dernières années ont amené un certain décalage entre la méthode théorique et l'application
28 de celle-ci.

1 En se basant sur la méthode de la demande moyenne et de l'excédent, Gaz Métro a donc
2 présenté une nouvelle approche basée sur le coût moyen des outils d'approvisionnement pour
3 allouer au service de transport des coûts qui représentent l'équivalent d'un profil à CU de 100 %
4 et ce, autant à la cause tarifaire qu'au rapport annuel. En fonction de cette approche, tous les
5 autres coûts, incluant les coûts échoués, se retrouveraient alors à l'équilibre. D'autres analyses
6 doivent toutefois être faites avant d'en arriver à une solution finale, notamment au niveau du calcul
7 de l'inventaire, des frais reportés et de l'ajustement d'inventaire.

8 Des analyses supplémentaires sont également requises afin que la tarification des deux services
9 combinés (transport et équilibre) soit juste et raisonnable. Ce travail permettra de déterminer
10 la causalité de l'ensemble des éléments du coût de ces deux services. Les éléments qui auront
11 été identifiés comme n'ayant pas de lien de causalité avec le profil saisonnier ne pourront être
12 tarifés en fonction du profil de consommation. Des modifications seront donc apportées à la fois
13 à la fonctionnalisation et à la tarification des coûts dans les services de transport et d'équilibre.

14 Gaz Métro travaille présentement sur une solution globale qui intégrera l'ensemble des éléments
15 tarifaires concernant les services de transport et d'équilibre. La révision de l'offre interruptible
16 a également été ajoutée à l'analyse, celle-ci ayant un impact direct sur les outils
17 d'approvisionnement gazier. En fonction du calendrier réglementaire actuel, Gaz Métro prévoit
18 livrer ce travail d'envergure à l'automne 2015. Les sujets faisant l'objet du présent suivi y seront
19 repris et davantage expliqués.

20 En attendant que la solution globale soit développée, Gaz Métro estime que la méthode de
21 fonctionnalisation actuelle doit être maintenue. Bien qu'imparfaite, cette méthode permet tout de
22 même d'estimer une répartition des coûts entre les services de transport et d'équilibre et
23 demeure valable avant et après le déplacement à Dawn.

24 **Gaz Métro demande à la Régie de prendre acte de la réponse au suivi requis par la décision**
25 **D-2015-105.**

ANNEXE 1

Méthode de la demande moyenne et de l'excédent

1 Afin de bien comprendre la proposition de la demande moyenne et de l'excédent, Gaz Métro
2 reprend ici les grandes lignes du raisonnement derrière cette méthode d'allocation des coûts
3 entre les services de transport et d'entreposage.

4 Dans sa preuve²⁰, Mme Chown explique que les coûts de transport doivent être fonctionnalisés
5 en fonction de la demande moyenne (100 % CU) sans quoi le tarif sera inéquitable. Tout excédent
6 à la demande moyenne est alors considéré comme un coût d'équilibrage. Elle donne l'exemple
7 suivant :

Chez un distributeur ayant deux périodes de consommation dans l'année, il n'y a qu'un seul client consommant 50 unités de façon uniforme pour chaque période pour un total de 100 unités. À un prix de transport de 100 \$ par unité, le coût total par période pour acheminer le gaz naturel à ce client est de 5 000 \$.

Chez le même distributeur, un deuxième client consommant 0 unité dans la première période et 100 unités dans la deuxième période vient s'ajouter. Le distributeur doit alors approvisionner 50 unités dans la première période et 150 unités dans la deuxième période. Le prix de l'entreposage d'une période à l'autre est de 60 \$ par unité en franchise.

Les options du distributeur pour l'acheminement du gaz naturel seraient alors les suivantes :

- acheter 150 unités de transport toute l'année pour 15 000 \$ par période; et
- acheter 100 unités de transport toute l'année pour 10 000 \$ par période et entreposer 50 unités dans la première période pour 3 000 \$, pour un total de 13 000 \$.

8 Dans cet exemple, en utilisant la demande moyenne (équivalent 100 % CU), alors 100 unités
9 sont allouées aux coûts de transport, pour un total de 10 000 \$. Comme chaque client consomme
10 la même quantité annuelle, cette facture sera divisée en deux, soit 5 000 \$ pour le premier client
11 et 5 000 \$ pour le deuxième client. L'excédent des coûts, soit 3 000 \$, est alloué à l'équilibrage.
12 En fonction des règles de répartition de l'équilibrage entre clients, comme le premier client a une
13 consommation uniforme, il ne se verra pas allouer de coût et donc, le deuxième client recevra

²⁰ Dossier R-3323-95, Cigma, Evidence of Sharon L. Chown on behalf of Approvisionnement-Montréal and Novagas Clearinghouse limited.

1 une facture de 3 000 \$ pour l'équilibrage. Toute autre répartition aurait été inéquitable pour l'un
2 ou l'autre des clients.

3 Mme Chown notait également dans sa preuve que la capacité totale de transport contractée
4 auprès de TCPL était supérieure à la demande moyenne de la clientèle. À ce moment, les coûts
5 pour le transport contracté de façon additionnelle à la demande moyenne constituaient des coûts
6 d'équilibrage.

7 Pour illustrer cette situation, reprenons l'exemple précédent, avec une modification :

L'entreposage d'une période à l'autre ne peut se faire en franchise. Ainsi, le coût de transport additionnel à l'entreposage au lieu hors franchise d'une période à l'autre est de 50 \$, pour un coût total d'entreposage d'une période à l'autre de 110 \$.

Les options du distributeur pour l'acheminement du gaz naturel seraient alors les suivantes :

- acheter 150 unités de transport toute l'année pour 15 000 \$ par période; et
- acheter 100 unités de transport toute l'année pour 10 000 \$ par période et entreposer 50 unités dans la première période pour 5 500 \$, pour un total de 15 500 \$ par période.

8 Dans cet exemple modifié, le distributeur est en meilleure position lorsqu'il achète 150 unités de
9 transport toute l'année. Malgré un CU de 66,6 % seulement, le distributeur économise 500 \$ par
10 période par rapport à l'option de l'entreposage. Dans ce cas-ci, le distributeur substitue
11 l'entreposage par du transport supplémentaire. Heureusement pour le premier client, en fonction
12 de la demande moyenne, seulement l'équivalent de 100 % de CU sera imputé en transport, soit
13 100 unités pour un total de 10 000 \$. Ce premier client continuera donc à recevoir une facture de
14 5 000 \$. L'excédent à l'équivalent de 100 % de CU sera alloué à l'équilibrage, soit 5 000 \$ et le
15 deuxième client recevra une facture de 10 000 \$ pour son utilisation, ce qui est tout à fait
16 équitable. Encore une fois, toute autre répartition aurait été non seulement inéquitable pour le
17 client, mais aurait également éloigné le tarif de transport du prix du marché.