

Réponse de Société en commandite Gaz Métro (Gaz Métro)
à la demande de renseignements n° 3 de l'ACIG

ÉTABLISSEMENT DU REVENU REQUIS EN TRANSPORT ET ÉQUILIBRAGE

1. Références:

- (i) B-0114, page 1
- (ii) B-0127, page 1, lignes 16 et 17
- (iii) R-3879-2014, A-0144, D-2015-177, page 19
- (iv) R-3879-2014, A-0144, D-2015-177, page 30

Préambule

- (i) À la référence (i) on peut y lire que des montants de 11,988 M\$ et de 39,085 M\$ sont inclus aux revenus requis des services de transport et d'équilibrage respectivement. Ces montants correspondent à l'amortissement des frais reportés et actifs intangibles se rapportant à ces services.
- (ii) À la référence (ii), on peut y lire que l'amortissement alloué aux services de transport et d'équilibrage provient des manques à gagner réalisés au cours de l'année 2016. Un manque à gagner de 30,731 M\$ est inclus au revenu requis d'équilibrage alors qu'un manque à gagner de 9,6M\$ est inclus au revenu requis de transport.
- (iii) « [47] *Gaz Métro propose d'étaler la récupération des comptes de frais reportés (CFR) de transport et d'équilibrage sur une période de trois ans, à partir de l'année 2015-2016. Elle propose que ces CFR soient rémunérés au coût moyen du capital, afin de permettre de niveler l'impact tarifaire, particulièrement pour le service d'équilibrage de l'année 2015-2016.* » (notre souligné)
- (iv) « [93] *La Régie autorise la disposition des CFR des services de transport et d'équilibrage sur trois ans et leur rémunération au coût moyen du capital, afin de niveler l'impact tarifaire, particulièrement pour le service d'équilibrage.* »

Questions:

- (i) Dans le cadre de la cause tarifaire 2016, Gaz Métro avait proposé que la récupération du déficit des comptes de frais reportés (CFR) de transport et d'équilibrage soit étalée sur une période de trois ans à partir de l'année 2015-2016 (ref (iii)). Dans sa décision D-2015-177, la Régie approuvait cette demande (ref(iv)). Veuillez justifier que les manques à gagner des services de transport et d'équilibrage pour l'année 2016 soient amortis sur une année seulement plutôt que sur trois années pour les fins de l'établissement du revenu requis de ces services.

Réponse :

Dans la cause tarifaire 2016 (dossier R-3879-2014), à la pièce B-0595, Gaz Métro-16, Document 5, page 12, Gaz Métro demande à la Régie d'approuver « *...une période de récupération des comptes de frais reportés aux services de transport et d'équilibrage établis au rapport annuel 2014 sur une période de trois ans, portant intérêt au coût moyen du capital.* » Nous soulignons.

Dans la décision D-2015-177, la demande sur laquelle la Régie se prononce est aussi clairement précisée aux paragraphes [21] et [24]. Ainsi, comme mentionné en réponse à la question 2.1 à la pièce B-0127, Gaz Métro-44, Document 2, du dossier R-3992-2016, la décision D-2015-177 visait exclusivement l'exercice 2014.

En effet, la période d'amortissement est normalement d'un an. Afin de démontrer le caractère exceptionnel de cette décision, Gaz Métro souligne que la Régie a approuvé les tarifs et le coût de service de l'exercice 2017 intégrant la totalité des amortissements relatifs au manque à gagner du service de transport ainsi que du trop-perçu du service d'équilibrage réalisés au cours de l'exercice 2015. De la même façon, les manques à gagner des services d'équilibrage et de transport de l'exercice 2016 sont entièrement récupérés au cours de l'exercice 2018.

- (ii) Veuillez estimer quel serait le prix de transport tel qu'établi à la pièce B-0141 si le manque à gagner 2016 en transport était amorti sur trois années plutôt qu'une. Veuillez aussi estimer l'effet tarifaire global par tarif pour ce service.

Réponse :

Gaz Métro n'estime pas utile de répondre à la question puisque, conformément aux principes suivis pour l'établissement de la base de tarification de la Cause tarifaire 2016 (dossier R-3879-2014), à la pièce B-0722, Gaz Métro-107, Document 1, page 8, et approuvés par la décision D-2015-181, les trop-perçus ou manques à gagner en transport et en équilibrage sont amortis sur un an.

- (iii) Veuillez estimer quel serait les prix d'équilibrage tel qu'établi à la pièce B-0142 si le manque à gagner 2016 en équilibrage était amorti sur trois années plutôt qu'une. Veuillez aussi estimer l'effet tarifaire global par tarif pour ce service.

Réponse :

Veuillez vous référer à la réponse précédente.

**CAVALIER EN TRANSPORT POUR RÉCUPÉRER LES COÛTS RELATIFS
AU MAINTIEN DES CAPACITÉS MINIMALES DE TRANSPORT**

2. Références:

- (i) B-0139, Annexe 1, page 1
- (ii) R-3879-2014 Phases 3 et 4, D-2015-181, page 27

Préambule

- (i) À la référence (i), le coût de maintien de la capacité FTLH minimale est évalué. Celui-ci est obtenu à partir de coûts unitaires pour la fourniture, la compression et le transport.
- (ii) « [16] À cet égard, le Distributeur propose une méthodologie qui consiste à évaluer la différence entre le coût unitaire global de livrer le gaz d'Empress vers la franchise de Gaz Métro et le coût de livraison à partir de Dawn. Cette comparaison se fait sur la base d'hypothèses établies pour les prix de fourniture, de compression et de transport, sur une base annuelle et porte sur une capacité de transport minimale de 85 000 GJ/jour .
[17] Gaz Métro indique avoir scindé cette capacité minimale à contracter entre FTLH-GMIT EDA (75 000 GJ/jour) et FTLH-GMIT NDA (10 000 GJ/jour) de manière à refléter les coûts de transport et de compression de ces tronçons. Le Distributeur propose d'appliquer un taux uniforme de maintien de la capacité minimale pour l'ensemble de sa clientèle, sans distinction de zone.
[18] Ce taux unitaire est obtenu en divisant le coût de maintien de capacité minimale par les volumes projetés au moment du dossier tarifaire pour l'ensemble de la clientèle, incluant les volumes des clients qui détiennent leur propre service de transport. »

Questions:

- 2.1 Veuillez fournir la source des coûts de fourniture, de compression et de transport utilisés pour estimer le coût du maintien de la capacité de FTLH minimale et qui sont présentés au tableau de l'annexe 1 de la référence (i). Au besoin veuillez fournir le détail des calculs.

Réponse :

Les sources des prix des différents services sont :

- Les prix de fourniture à Dawn et à Empress proviennent de la pièce B-0079, Gaz Métro-6, Document 1, page 39, Tableau 5, année 2017-2018.
- Pour chacun des tronçons, les prix de compression sont obtenus en multipliant le prix de fourniture par les ratios de compression respectifs. Les ratios de compression représentent la moyenne annuelle arithmétique des taux de compression projetés pour chacun des mois de l'année témoin.

- Les taux de transport utilisés pour les différents tronçons sont présentés à la pièce B-0079, Gaz Métro-6, Document 1, Annexe 4, page 2. Il est à noter que les taux des tronçons à partir de Dawn représentent la somme des primes fixes des tronçons Dawn-Parkway et Parkway GMIT EDA / NDA.

2.2 Veuillez indiquer comment ont été fixées les capacités minimales requises, de $1\,927\,10^3\text{m}^3$ et $317\,10^3\text{m}^3$, pour chacune des zones GMIT-EDA et GMIT-NDA respectivement.

Réponse :

Initialement, la capacité de transport FTLH de $2\,243\,10^3\text{m}^3/\text{jour}$ ($85\,000\text{ GJ}/\text{jour}$) à maintenir à la suite de l'Entente intervenue entre TCPL et les distributeurs Enbridge, Union Gas et Gaz Métro était prévue être scindée en $1\,979\,10^3\text{m}^3/\text{jour}$ ($75\,000\text{ GJ}/\text{jour}$) vers GMIT EDA et $264\,10^3\text{m}^3/\text{jour}$ ($10\,000\text{ GJ}/\text{jour}$) vers GMIT NDA.

Dans le cadre de la Cause tarifaire 2014¹, Gaz Métro a expliqué comment elle avait scindé la capacité minimale à détenir entre les zones GMIT EDA et GMIT NDA, soit de détenir les besoins pour répondre à la demande de pointe de la zone GMIT NDA considérant les capacités détenues sur le tronçon Parkway-GMIT NDA.

Cependant, comme il est mentionné dans le dossier R-3879-2014 à la pièce B-0614, Gaz Métro–103, Document 1, page 85, lignes 9 à 22, les capacités ont été réduites respectivement à $1\,927\,10^3\text{m}^3/\text{jour}$ ($73\,000\text{ GJ}/\text{jour}$) vers GMIT EDA et $317\,10^3\text{m}^3/\text{jour}$ ($12\,000\text{ GJ}/\text{jour}$) vers GMIT NDA. Cette répartition des capacités entre les deux zones permet de minimiser le coût total du FTLH.

GARANTIES FINANCIÈRES EN TRANSPORT

3. Références:

- (i) B-0150, page 6
- (ii) Politique énergétique 2030, page 55
- (iii) B-0150-, page 6

¹ R-3837-2013, B-0291, Gaz Métro-23, Document 40, section 3.3

Préambule

(i) « Par ailleurs, le Gouvernement du Québec a aussi été interpellé par ces enjeux liés à l’approvisionnement gazier empêchant l’implantation de projets industriels d’envergure, alors que ces derniers pourraient engendrer des bénéfices importants pour la clientèle de Gaz Métro et pour le développement économique du Québec. »

(ii) Le texte suivant est tiré de la Loi sur la Régie de l’énergie afin de mettre en application la Politique énergétique du Québec et citée en référence (ii). C’est un extrait de l’article 72 de cette Loi.

« À l’exception des réseaux privés d’électricité, tout titulaire d’un droit exclusif de distribution d’électricité ou de gaz naturel doit préparer et soumettre à l’approbation de la Régie, suivant la forme, la teneur et la périodicité fixées par règlement de celle-ci, un plan d’approvisionnement décrivant les caractéristiques des contrats qu’il entend conclure pour satisfaire les besoins des marchés québécois après application des mesures d’efficacité énergétique. Le plan doit tenir compte (...)

Pour l’approvisionnement en gaz naturel:

a) de la marge excédentaire de capacité de transport que le titulaire estime nécessaire pour favoriser le développement des activités industrielles, cette marge ne pouvant excéder 10% de la quantité de gaz naturel que ce titulaire prévoit livrer annuellement; »

(iii) « Face à cette nouvelle réalité, Gaz Métro propose une mesure appropriée et cohérente afin de s’assurer de protéger la clientèle existante des risques financiers inhérents aux coûts échoués en transport et ce, tout en répondant aux impératifs gouvernementaux de développement et de croissance économique du Québec »

Questions:

3.1. La Loi sur la Régie de l’énergie permet à Gaz Métro de contracter une marge excédentaire de capacité de transport à cette marge ne pouvant excéder 10 % de la quantité de gaz naturel qu’il prévoit distribuer. Veuillez confirmer que Gaz Métro dispose présentement de plus de 10 % de capacités de transport excédentaire pour faire face à une éventuelle augmentation de la demande de clients industriels. Le cas échéant, veuillez confirmer que Gaz Métro dispose des outils qui pourraient être requis par les éventuels nouveaux clients. Veuillez élaborer au besoin.

Réponse :

Gaz Métro le confirme. La suffisance d’outils disponibles comparativement à la marge excédentaire est mentionnée à la pièce B-0079, Gaz Métro-6, Document 1 à la page 9.

- 3.2. La capacité excédentaire d'outils de transport dont dispose Gaz Métro pour la prochaine année ne constitue-t-elle pas une forme de garantie qui permet de répondre aux besoins éventuels des grands clients? Veuillez élaborer.

Réponse :

Les capacités excédentaires actuelles permettraient effectivement de répondre aux besoins éventuels des grands clients. C'est pourquoi d'ailleurs Gaz Métro n'envisage pas de demander aux Transporteurs de construire de nouvelles infrastructures sauf si un nouveau grand client industriel devait se manifester et que les capacités requises feraient en sorte que la marge de capacité excédentaire de 10 % autorisée par la Politique énergétique 2030 ne serait plus disponible. Toutefois, l'exigence d'une garantie financière, au-delà de la mitigation d'éventuels coûts échoués, est aussi un gage de sérieux du projet et de ses promoteurs. Conséquemment, Gaz Métro entend demander une garantie financière aux nouveaux grands clients en toutes circonstances.

- 3.3. Veuillez indiquer si les garanties financières seront exigées même si les capacités requises par le nouveau client peuvent être desservies par les capacités excédentaires détenues par Gaz Métro. Dans l'affirmative, veuillez justifier.

Réponse :

La garantie financière requise par Gaz Métro n'est pas tant pour couvrir les coûts des capacités excédentaires actuelles que pour les coûts encourus pour la construction de nouvelles infrastructures afin de reconstituer la marge de 10 % des capacités excédentaires requises à la suite de l'attribution de celles-ci à un nouveau grand client. Elle est également un gage du sérieux du projet de ce dernier.

- 3.4. Veuillez indiquer si les garanties financières seront exigées même si les capacités contractées pour le nouveau client ne requièrent pas la construction de nouvelles infrastructures. Dans l'affirmative, veuillez justifier.

Réponse :

Cette situation est hautement improbable considérant la dynamique de marché actuelle et le niveau de saturation des infrastructures en amont de la franchise de Gaz Métro. Ceci dit, si les capacités devaient être déjà existantes, Gaz Métro devrait les contracter des Transporteurs afin de reconstituer sa marge de 10% et donc prendre des obligations contractuelles présentant un certain coût advenant l'abandon du projet industriel du nouveau grand client. Dans ce contexte, la garantie financière apparaît toujours pertinente.

ÉTABLISSEMENT DU MONTANT DE LA GARANTIE FINANCIÈRE

4. Références:

- (i) B-0150, page 7,
- (ii) B-0150, page 9

Préambule

- (i) L'extrait suivant reproduit la formule de calcul que Gaz Métro propose utiliser pour établir le montant de la garantie financière qui serait exigée des clients industriels.

$$\text{Garantie financière } t (\$) = (\text{Prix } T_t \times \text{Volume annuel pointe} \times 75 \%)$$

Où $\text{Prix } T_t = \text{prix de transport du service de Gaz Métro à l'année } t ;$

$$\text{Volume annuel de pointe} = P \times 365 ;$$

$$P = \text{Pointe de consommation projetée}$$

- (ii) L'extrait suivant, tiré de la référence (ii), illustre l'application de la formule de calcul proposée pour l'établissement de la garantie financière :

La première étape serait de calculer le montant de la garantie financière qui serait demandée au client. Ainsi, en supposant un tarif de transport de 3,789 ¢/m³ ou l'équivalent de 1 \$/GJ, le montant de la garantie financière reviendrait à 13,7 M\$.

$$\text{Garantie financière } t (\$) = (\text{Prix } T_t \times \text{Volume annuel pointe} \times 75 \%)$$

$$13,7 \text{ M\$} = (3,789 \text{ ¢/m}^3 \times 1\,320\,000 \text{ m}^3 \times 365 \times 75 \%)$$

Questions:

- 4.1. Veuillez expliquer comment le calcul de la garantie financière prend en compte la probabilité que Gaz Métro subisse un préjudice en termes de coûts échoués de transport découlant directement du nouveau client auquel une garantie est demandée.

Réponse :

Le calcul de la garantie financière ne tient pas compte de probabilité. Le montant exigé apparaît suffisant pour Gaz Métro pour couvrir les frais de développement encourus la première année pour la construction de nouvelles infrastructures et qui pourraient devoir être remboursés par Gaz Métro en raison de l'abandon du projet du nouveau client industriel.

- 4.2. Veuillez confirmer que la garantie ne sera requise qu'auprès de nouveaux clients de Gaz Métro et non auprès de clients existants qui prévoiraient une expansion de leurs installations.

Réponse :

Veuillez vous référer à la réponse à la question n° 15.1 de la demande de renseignement n° 6 de la Régie, à la pièce Gaz Métro-18, Document 1.

5. Référence:

- (i) B-0150, page 8

Préambule

- (i) *« Toutefois, afin d'assurer une saine gestion de ses nouvelles demandes de desserte majeure et de ses capacités de transport, Gaz Métro propose de réserver les capacités demandées par un nouveau client une fois que celui-ci aura signé un contrat et garanti de manière satisfaisante la valeur déterminée de sorte à détenir toute l'assurance requise avant de s'engager à long terme auprès des Transporteurs »*

Questions:

- 5.1. L'ACIG comprend que, selon la proposition de Gaz Métro, des capacités de transport seront attribuées à des clients industriels spécifiques et réservées pour ceux-ci. Veuillez confirmer ou corriger au besoin. Dans l'affirmative, veuillez indiquer si des capacités de transport pourraient être réservées pour des clients industriels existants qui envisagent des projets d'expansion. Veuillez élaborer.

Réponse :

Gaz Métro confirme que pour les nouveaux grands projets industriels des capacités de transport seraient réservées à la suite de la réception de la garantie financière en transport. Pour ce qui est des clients industriels existants, veuillez vous référer à la réponse à la question n° 15.1 de la demande de renseignements n° 6 de la Régie, Gaz Métro-18, Document 1.

- 5.2. De l'avis de Gaz Métro, quelles sont les désavantages pour la clientèle existante du fait de réserver des capacités de transport à des clients spécifiques?

Réponse :

Gaz Métro ne voit pas de désavantage significatif à réserver des capacités de transport pour un client spécifique. À tout événement, il s'agit du souhait du gouvernement afin d'encourager le développement industriel et économique au Québec.

INCITATIF À LA PERFORMANCE SUR LES TRANSACTIONS FINANCIÈRES

6. Références:

- (i) GM-6, document 4, page 1

Préambule

- (i) « *Cet incitatif consiste à appliquer une bonification de 10 % des revenus réels des transactions financières sous réserve que les transactions de plus de 12 mois, ou s'étendant au-delà du 30 septembre d'une année donnée, ne puissent être considérées comme des transactions financières d'optimisation.* »

Questions:

- 6.1 Veuillez dresser la liste des transactions financières visées par l'incitatif c'est-à-dire des transactions financières donnant droit à une bonification.

Réponse :

Toutes transactions, autres qu'opérationnelles, sont définies comme des transactions financières visant l'optimisation des outils d'approvisionnement et sont assujetties à la bonification selon les modalités actuelles de l'incitatif à la performance.

À chaque rapport annuel, Gaz Métro produit un document spécifique détaillant les transactions réalisées au cours de l'année². On retrouve la définition générique suivante pour les transactions financières :

Les transactions dont le motif est financier ne peuvent se faire que si Gaz Métro n'est pas opérationnellement contrainte par ces transactions. Ces transactions sont donc possibles lorsqu'une opportunité de marché se présente à un moment et à un endroit où Gaz Métro dispose d'un outil qui n'est pas pleinement utilisé par la demande de ses clients et qu'elle peut être financièrement favorable.

² À titre d'exemple, veuillez vous référer au Rapport annuel 2016, R-3992-2016, B-0060, Gaz Métro-12, Document 2

Ainsi, tout outil d'approvisionnement qui n'est pas pleinement utilisé pourrait être transigé dans le marché, si des opportunités sont présentes. Les types de transactions généralement effectuées sont :

1. cession ou vente de capacité de transport pour les capacités détenues par Gaz Métro. Historiquement, ces actions pouvaient viser les capacités LH ou SH;
2. échange de gaz naturel entre deux points géographiques où Gaz Métro peut transiger. Historiquement, les principaux points d'échange étaient Dawn, Parkway, EDA, NDA;
3. prêt d'espace au site d'entreposage de Union Gas.

Certaines opportunités peuvent également se présenter dans le temps. Ce fut le cas de services de TCPL qui ont temporairement vu le jour, mais qui ne sont plus applicables aujourd'hui : Mécanisme d'allègement du risque des contrats de STS (STS-RAM) et Dawn Ovrerrun Service-Must Nominated (DOS-MN).

Il est à noter que certaines transactions peuvent également permettre de réduire les coûts d'approvisionnements qui auraient été autrement encourus, n'eût été ces transactions. Les coûts ainsi évités ne sont pas assujettis à la bonification selon les modalités actuelles de l'incitatif à la performance.

Gaz Métro demeure à l'affût de toute opportunité de marché qui serait financièrement favorable pour sa clientèle. Elle maintient à cet effet des relations d'affaires avec les fournisseurs qui sont présents dans le marché gazier.

- 6.2 Veuillez dresser la liste des transactions d'optimisation qui ne donnent pas droit à une bonification.

Réponse :

Selon les modalités actuelles de l'incitatif à la performance, seules les transactions financières sont assujetties à une bonification.

Quant aux transactions opérationnelles, elles ne donnent pas droit à une bonification selon les modalités actuelles de l'incitatif à la performance. Veuillez vous référer à la section 9 de la pièce B-0079, Gaz Métro-6, Document 1 pour une description complète de ces transactions.

PLAN D'APPROVISIONNEMENT

7. Références:

- (i) B-0121, pages 1 et 2
- (ii) B-0079, page 85
- (iii) B-0121, page 1

Préambule

- (i) Aux lignes 30 de la page 1 et 18 de la page 2 des tableaux à la référence (i), on peut y lire que Gaz Métro transfère les pertes découlant de la vente de transport excédentaire qui étaient attribuées à l'équilibrage vers le transport.
- (ii) « Un excédent d'outils est observé et Gaz Métro a donc intégré au plan d'approvisionnement 2018 des ventes a priori d'une capacité totale de 2 866 103m³/jour (86 600 GJ/jour) en période d'hiver ».
- (iii) À la référence (iii) Gaz Métro n'indique aucune vente de transport non utilisé ou a priori.

Question:

7.1. Veuillez décrire la règle de fonctionnalisation qui s'applique présentement relativement aux pertes/gains sur les ventes de transport excédentaire pour chacun des outils de transport suivant. Veuillez préciser et produire les références réglementaires les plus récentes qui s'y rapportent :

- Outils de transport long haul;
- Outils de transport short haul Dawn;
- Outils de transport short haul Parkway;
- Tous les autres outils de transport.

Réponse :

La règle de fonctionnalisation pour les pertes/gains de vente de transport est calquée sur celle de la fonctionnalisation des coûts entre les services de transport et d'équilibrage actuellement en vigueur. Cette méthode est détaillée en réponse à la question 19.1 de la demande de renseignements n° 6 de la Régie (Gaz Métro-18, Document 1).

De façon sommaire, cette méthode a pour effet de diviser les coûts d'approvisionnement en deux groupes : les coûts des outils qui permettent de répondre à une demande moyenne annuelle (coûts de transport) et les coûts des autres outils permettant de répondre à la demande saisonnière (coûts d'équilibrage). Ainsi lorsque des ventes d'outils de transport sont réalisées, le revenu qui en découle est imputé dans le service où son coût a été fonctionnalisé.

À l'origine, lors du dégroupement des services en octobre 2001, les pertes/gains sur les ventes de transport étaient liées à des ventes de transport LH. Puisque le transport LH répond à la demande

moyenne annuelle, son coût ainsi que le revenu de vente sont fonctionnalisés au service de transport. Par ailleurs, l'excédent de la perte/gain net qui en découle par rapport aux revenus d'OMA est transféré au service d'équilibrage. Cette méthodologie est supportée par la décision de la Régie D-2015-125. Le fait de conserver une portion des coûts équivalents à l'OMA au service de transport découle du fait que ces revenus sont intégrés au service de transport.

Depuis quelques années, et plus particulièrement avec le déplacement à Dawn, le portefeuille d'outils de transport s'est diversifié. Ainsi, des pertes/gains peuvent désormais être réalisés à partir d'autres outils que le LH. De telles transactions ont d'ailleurs été prévues dans les plus récents dossiers tarifaires :

- ✓ Au dossier tarifaire 2017, les coûts et les revenus pour une vente de transport excédentaire d'un outil SH-D ont été fonctionnalisés au service de l'équilibrage, correspondant à la fonctionnalisation de ce type de transport. La Régie a approuvé cette fonctionnalisation par l'approbation des tarifs de l'année 2017 dans sa décision D-2016-156.
- ✓ Au dossier tarifaire 2018, Gaz Métro a prévu une vente de transport SH-P, dont le coût de la capacité excédentaire et les revenus afférents se retrouvent au service de l'équilibrage, tel qu'indiqué à la pièce B-0121, page 2. Pour de plus amples détails sur les revenus et les coûts de cette transaction, veuillez vous référer à la réponse aux questions 20.1 et 20.2 de la demande de renseignements n° 6 de la Régie, à la Gaz Métro-18, Document 1.

Il est à noter que les facteurs de fonctionnalisation entre les services sont établis à la Cause tarifaire et ne sont pas révisés lors de l'examen au rapport annuel, conformément à la décision D-2014-064 de la Régie.