

Régie de l'énergie

**Demande d'approbation du plan d'approvisionnement et de modification des
Conditions de service et Tarif de Société en commandite Gaz Métro à compter du
1er octobre 2017 – R-3987-2016, Phase 2**

**Mémoire de l'Association des Consommateurs Industriels de Gaz
(l'ACIG)**



**Préparé par
Esther Falardeau
Analyste**

26 mai 2017

Table des matières

1	INTRODUCTION.....	1
2	1. Stratégie visant à contenir les manques à gagner aux services de transport et	
3	d'équilibrage et à limiter leur impact tarifaire	1
4	1.1 Mise en contexte	1
5	1.2 Les causes identifiées des manques à gagner aux services de transport et	
6	d'équilibrage	3
7	1.3 Les écarts de prévision de la demande	4
8	1.4 L'application tardive des tarifs	6
9	1.5 Modalité de récupération des manques à gagner.....	7
10	1.5.1 Impact sur les prix de transport et d'équilibrage de récupérer les manques	
11	à gagner sur trois ans plutôt que sur une année.....	10
12	1.6 Stratégie en deux temps pour favoriser la stabilité et prévisibilité des tarifs de	
13	transport et d'équilibrage	13
14	2. Incitatif à la performance sur les transactions financières.....	14
15	2.1 Mise en contexte.....	14
16	2.2 Bref historique réglementaire	14
17	2.3 Transactions financières donnant lieu à une bonification	16
18	3. Garantie financière en transport exigible dans le cadre de projets industriels	
19	d'envergure	17
20	3.1 Les objectifs visés par la garantie	17
21	3.2 Les facteurs mitigeant le besoin d'exiger une garantie financière.....	17
22	3.2.1 Marge excédentaire de capacité de transport.....	17
23	3.2.2 Nouveaux services de Trans Canada.....	18
24	3.3 Solution alternative à la garantie financière	19
25	3.4 Établissement du montant de la garantie financière	21

1 INTRODUCTION

2 Dans sa décision procédurale D-2017-029, la Régie fixait l'échéancier réglementaire
3 pour l'examen de la seconde phase du présent dossier R-3987-2016 et identifiait les
4 enjeux suivants pour cette phase du dossier :

- 5 1- l'approvisionnement gazier sur l'horizon 2018-2021;
- 6 2- la rentabilité du plan de développement;
- 7 3- la prolongation du programme de flexibilité tarifaire;
- 8 4- la stratégie de conformité au Système de plafonnement et d'échange de droits
9 d'émission de gaz à effet de serre (SPEDE) ainsi qu'une proposition de
10 modifications comptables réglementaires et tarifaires en lien avec le service
11 SPEDE;
- 12 5- le Plan global en efficacité énergétique (PGEÉ) 2018-2020 ainsi qu'une
13 proposition de modification du traitement comptable des aides financières du
14 PGEÉ;
- 15 6- le Compte d'aide à la substitution d'énergies plus polluantes (CASEP);
- 16 7- les pièces portant sur les investissements, sur la base de tarification, sur la
17 structure de capital et le coût en capital, sur les coûts et les revenus, sur le
18 revenu requis et l'ajustement tarifaire;
- 19 8- la reconduction des indices de qualité de service et incitatifs à la performance;
- 20 9- l'incitatif à la performance sur les transactions financières visant l'optimisation
21 des outils d'approvisionnement;
- 22 10- la stratégie tarifaire, les grilles tarifaires ainsi que les modifications aux
23 Conditions de service et Tarif;
- 24 11- le suivi portant sur les résultats des balisages des charges d'exploitation.

25 Dans sa décision D-2017-046, la Régie reportait à une phase 3 la question de
26 l'attribution des capacités de liquéfaction réglementées et des capacités d'entreposage
27 de l'usine LSR.

28 L'ACIG soumet ses commentaires et recommandations relativement à certains sujets
29 retenus pour cette phase 2.

30 1. STRATÉGIE VISANT À CONTENIR LES MANQUES À GAGNER AUX SERVICES DE TRANSPORT 31 ET D'ÉQUILIBRAGE ET À LIMITER LEUR IMPACT TARIFAIRE

32 1.1 Mise en contexte

33 Au cours des trois dernières années, des manques à gagner importants ont été
34 encourus aux services de transport et d'équilibrage. Lorsque des manques à gagner ou

1 des trop-perçus sont constatés au rapport annuel, ceux-ci sont entièrement récupérés
2 de la clientèle ou retournée à celle-ci via les tarifs de la prochaine année. À l'exception
3 des manques à gagner de l'année 2014 qui ont été récupérés sur trois années, les
4 manques à gagner sont récupérés ou amortis sur une seule année.

5 Au cours des dernières années, la récupération de ces importants manques à gagner a
6 causé des chocs tarifaires et a compromis la capacité des clients à prévoir de façon
7 satisfaisante les tarifs de transport et d'équilibrage même quelques mois avant leur
8 entrée en vigueur. La stabilité et prévisibilité des tarifs ont donc été compromises,
9 notamment, par le fait que les manques à gagner ont généré une distorsion dans les
10 tarifs. Gaz Métro a pourtant établi que la stabilité et prévisibilité des tarifs sont des
11 grands objectifs visés de la tarification.¹ Ce principe est aussi reconnu dans tous les
12 ouvrages de référence traitant de la tarification des services publics. Pour la clientèle
13 industrielle à haut débit, qui opère souvent sur des marchés mondiaux hautement
14 compétitifs et dont les coûts de l'énergie représentent une large part des coûts
15 d'opération, les prévisions budgétaires à ce chapitre constituent un intrant de premier
16 ordre dans l'établissement de décisions stratégiques concernant la production de
17 l'année à venir.

18 Malgré que les manques à gagner et trop perçus ne puissent être entièrement évités, il y
19 a lieu de comprendre les facteurs qui les causent de façon à les contenir et de voir à
20 limiter leur impact tarifaire afin d'aider la clientèle à haut volume à établir des budgets
21 relatifs à aux coûts de l'énergie qui soient le plus réalistes et fiables possible.

22 Le tableau suivant présente les trop perçus et manques à gagner réalisés depuis 2012,
23 par service. On y observe que, entre 2012 et 2016, les soldes cumulatifs aux services
24 de transport et d'équilibrage présentent des manques à gagner de l'ordre de 48,3 M\$ et
25 53,4 M\$ respectivement. Par ailleurs, au service de distribution, le solde cumulatif pour
26 les mêmes années présente un trop perçu de l'ordre de 32,7 M\$.

27

¹ R-3867-2013, B-0006, page 8

1
2

Tableau 1
Trop perçus et manques à gagner par service

Années	Transport	Équilibrage	Distribution
2012	(19,4 M\$)	19,1 M\$	8,8 M\$
2013	1,6 M\$	(6,5 M\$)	(1,9 M\$)
2014	15,6 M\$	(44,0 M\$)	23,8 M\$
2015	(37,1 M\$)	6,8 M\$	1,7 M\$
2016	(9,0 M\$)	(28,8 M\$)	0,3 M\$
Solde 2012-2016	(48,3 M\$)	(53,4 M\$)	32,7 M\$

3
4

Sources : R-3992-2016, B-0010; R-3951-2015, B-0081; R-3916-2014, B-0008;
R-3871-2013, B-0007; R-3831-2012, B-0032

5
6
7

L'ACIG suggère qu'il y a lieu d'investiguer les causes des manques à gagner aux services de transport et d'équilibrage afin d'apporter les ajustements requis aux fins de les contenir dans l'avenir et limiter leur impact tarifaire.

8
9

1.2 Les causes identifiées des manques à gagner aux services de transport et d'équilibrage

10
11
12
13
14
15

Selon les justifications produites par le distributeur dans le cadre de ses rapports annuels, l'application tardive des tarifs et les écarts de prévision de la demande ont été les principaux facteurs expliquant la réalisation de manques à gagner aux services d'équilibrage et de transport au cours des dernières années. L'ACIG a demandé à Gaz Métro d'identifier quelles sont les autres principaux facteurs expliquant les manques à gagner observés au cours des dernières années.

16
17
18

En réponse à l'ACIG, Gaz Métro affirme que la hausse non anticipée des coûts d'approvisionnement est aussi un facteur ayant causé des manques à gagner au cours des dernières années.

19
20
21
22
23
24

« les manques à gagner aux services de transport et d'équilibrage résultent des écarts de revenus et de coûts réels par rapport aux revenus et aux coûts projetés. Tel que spécifié à la référence (iii) R-3992-2016, B-0010, page 1, les manques à gagner aux services de transport et d'équilibrage de l'exercice 2016 ont été occasionnés, en plus des écarts de prévision de la demande et de l'application tardive des tarifs, par la hausse des coûts d'approvisionnement. »²

² B-0219, page 6

1.3 Les écarts de prévision de la demande

En réponse à l'ACIG, Gaz Métro confirme que les volumes utilisés pour les fins d'établissement du prix du transport sont déterminés en tenant compte de la prévision de la demande après interruptions au scénario de base pour la première année du plan d'approvisionnement.³ Afin d'apprécier l'importance des écarts de prévision, on évalue l'importance des sur-estimations et des sous-estimations relativement aux volumes prévus.

Depuis 2004, la demande totale pour l'ensemble des clients toutes catégories confondues, a été sous-estimée 7 fois et surestimée 5 fois. Le tableau suivant présente les données se rapportant à l'écart entre la demande prévue et réelle, tirées des rapports annuels de Gaz Métro. L'écart de prévision moyen pour les années de 2007 à 2016 est de 4,1 %. On observe toutefois une amélioration de la justesse des prévisions au cours des cinq dernières années.

Écarts de prévision de la demande (Volumes réels – Volumes projetés)

Années	Surestimation (1) (10 ³ m ³)	Sous-estimation (1) (10 ³ m ³)	Demande prévue (3) (10 ³ m ³)	Écart de prévision (1)/(3) (%)
2004		214 248	5 261 671	4,1%
2005	251 213			4,5%
2006	Non disponible			
2007		438 343	5 811 895	7,5%
2008	32 774		5 837 642	0,6%
2009	45 331		5 174 833	0,9%
2010		713 124	4 723 890	15,1%
2011		416 453	5 044 586	8,3%
2012		264 724	5 151 504	5,1%
2013		58 003	5 430 572	1,1%
2014		73 111	5 608 585	1,3%
2015	16 618		5 703 830	0,3%
2016	22 617		5 648 729	0,4%
Gaz Métro – Moyenne 2012-2016				1,6 %
Gaz Métro – Moyenne 2006-2016				4,1 %

Sources : Analyse comparative des volumes normalisés, Projection et résultats réels, Rapports annuels de Gaz Métro

³ B-0219, page 5

1 Une étude de balisage effectuée par la firme Itron⁴ a comparé les écarts de prévision de
2 12 distributeurs gaziers des États-Unis et du Canada (l'étude est produite en annexe).
3 Les entreprises de gaz naturel ont été invitées à comparer leurs prévisions de la
4 demande pour 2013 (générée en 2012) contre les ventes normalisées de 2013. Les
5 erreurs de prévision moyennes pour les 12 distributeurs recensés sont présentées au
6 tableau qui suit.

7
8
9

Tableau 3
Balisage Nord-Américain
Moyenne des écarts de prévision

Segments de la clientèle	Moyenne des écarts de prévision 12 distributeurs Nord-Américains
Clients résidentiels	2,90 %
Clients commerciaux	3,95 %
Clients industriels	6,44 %
Total	2,31 %

10 Source : ITRON, 2014 Forecasting Benchmark Survey, page 17

11 On observe en général que les résultats de Gaz Métro se comparent assez bien au
12 résultat du balisage. La moyenne des écarts de prévision est de 1,6 % pour les 5
13 dernières années, ce qui est inférieur à la moyenne des écarts de prévision observée
14 pour les 12 distributeurs gaziers nord-américains. Les résultats par segments de marché
15 se comparent aussi avantageusement à ceux des autres distributeurs nord-américains.

16

⁴ Itron est une société mondiale de technologie et de services opérant dans les domaines de l'énergie et de l'eau. Itron fournit des solutions qui mesurent, gèrent et analysent l'énergie et l'eau.

1
2
3

Tableau 4
Écart de prévision de la demande par segment de marché
(Volumes réels – Volumes projetés)

	Clients PMD			Clients VGE		
	Écart de prévision (10 ³ m ³) (1)	Volumes prévus (10 ³ m ³) (2)	(1)/(2)	Écart de prévision (10 ³ m ³) (3)	Volumes prévus (10 ³ m ³) (4)	(3)/(4)
2 011	37 391	2 708 027	1,38%	113 208	1 392 109	8,13%
2 012	-4 934	2 642 932	-0,19%	25 5232	1 447 362	17,63%
2 013	9 482	2 644 532	0,36%	8 635	1 988 673	0,43%
2 014	123 450	2 612 436	4,73%	-7 367	2 319 901	-0,32%
2 015	3 435	2 717 977	0,13%	-36 037	2 574 973	-1,40%
2 016	-59 619	2 779 173	-2,15%	-35 096	5 326 674	-0,66%
Moyenne			0,71%			3,97%

4 Sources : Rapports annuels de Gaz Métro, Analyse comparative des volumes normalisés, Projection et
5 résultats réels,

6 Même si des améliorations peuvent toujours être apportées aux méthodes de prévision
7 et qu'il y a lieu de maintenir un exercice de vigie des mécaniques impliquées, la
8 performance de Gaz Métro au chapitre de la justesse de ses prévisions semble plutôt
9 bonne. De plus les mêmes prévisions de la demande sont à la base des tarifs de
10 distribution qui ont générés des trop-perçus plutôt que des manques à gagner, tel qu'en
11 témoigne le tableau 1. C'est donc que des facteurs autres que la prévision de la
12 demande sont à l'origine des manques à gagner en transport et en équilibrage.

13 Suite à son analyse ainsi qu'à sa participation à la séance de travail portant sur la
14 méthodologie de prévision de la demande, l'ACIG ne juge pas opportun de proposer des
15 mesures d'amélioration à ce chapitre. Bien au contraire, elle est satisfaite que la
16 méthodologie de prévision de la demande appliquée est raisonnable et qu'elle produit
17 des résultats satisfaisants.

18 **1.4 L'application tardive des tarifs**

19 Au cours des dernières années, une large part des manques à gagner a résulté du fait
20 que les tarifs de l'année antérieure (t-1) ont été appliqués pendant plusieurs mois de
21 l'année témoin (t). Notamment, Gaz Métro explique les manques à gagner observés
22 pour les années 2014 à 2016 par le fait que les tarifs de transport et d'équilibrage n'ont

1 pas été ajustés en temps opportun. Entre autres, les tarifs plus faibles de 2015 ont été
2 appliqués durant le premier trimestre de 2016, ce qui a entraîné un manque à gagner
3 important.

4 S'il advenait qu'il y ait retard similaire dans l'application des tarifs de 2018, un trop-
5 perçu au service de transport serait généré étant donné que le tarif de l'année 2017,
6 établi à 4,291 ¢/m³, est supérieur à celui de 3,757 ¢/m³ qui est prévu pour 2018. L'ACIG
7 estime qu'il y aurait aussi un trop-perçu au service d'équilibrage.

8 L'ACIG a demandé à Gaz Métro d'estimer quel serait l'effet d'un retard sur le manque à
9 gagner/trop perçu de transport et d'équilibrage pour 2018. En réponse, Gaz Métro a
10 simplement indiqué qu'elle poursuit avec la Régie un objectif de mise en application des
11 taux approuvés au 1er octobre 2017 et que, conséquemment, aucun manque à gagner
12 lié à une application tardive des tarifs n'est prévu pour l'exercice financier 2018.⁵ Le
13 distributeur n'a toutefois pas produit l'évaluation demandée.

14 L'ACIG estime qu'il est important de voir à ce que tout retard qui pourrait survenir dans
15 le traitement de la présente cause tarifaire ne mène pas à maintenir les tarifs de
16 transport et d'équilibrage de 2017 au-delà du 30 septembre afin d'éviter toute distorsion
17 tarifaire et de permettre une meilleure prévisibilité des tarifs.

18 L'ACIG demande à la Régie de s'assurer que l'application des tarifs de transport et
19 d'équilibrage de 2018 puisse se faire au 1^{er} octobre 2017 comme prévu afin d'éviter la
20 réalisation de manques à gagner ou de trop perçus découlant de l'application tardive
21 des tarifs pour la prochaine année.

22

23 **1.5 Modalité de récupération des manques à gagner**

24 L'amortissement des manques à gagner sur une période de trois années plutôt que sur
25 une période d'une année présente une façon de lisser l'impact tarifaire. Les manques à
26 gagner/trop perçus sont entièrement intégrés aux tarifs de l'année suivant leur
27 réalisation au rapport annuel étant donné qu'ils sont amortis sur une seule année. Ainsi,
28 pour l'année 2017 un total de 41,34 M\$ a été récupéré via le tarif de transport afin de
29 compenser le manque à gagner observé à ce service en 2015. C'est 15,7 % des coûts

⁵ B-0219, page 6

1 totaux de transport qui étaient attribuables aux manques à gagner dont 39,6 M\$ étaient
2 attribuables aux manques à gagner de 2015 spécifiquement.

3 On constate donc l'importance considérable que peut prendre la récupération des
4 manques à gagner dans l'établissement des tarifs pour les services de transport et
5 d'équilibrage. Pour 2018, c'est 22 % des coûts d'équilibrage et 6 % des coûts de
6 transport respectivement qui découlent des manques à gagner. C'est beaucoup.

7 **Tableau 5**
8 **Importance relative des manques à gagner dans les coûts de transport et d'équilibrage**

	Coûts totaux de transport (000 \$) (1)	Amortissement Transport (000 \$) (2)	(2)/(1) (%)	Coûts totaux d'équilibrage (000 \$) (3)	Amortissement Équilibrage (000 \$) (4)	(4)/(3) (%)
2016	431 485	(16 654)	NA	212 074	51 876	24,5 %
2017	263 430	41 340	15,7 %	138 005	7 817	5,7 %
2018	212 312	11 898	5,6 %	174 730	39 085	22,4 %

9 Sources : B-0127, B-0141, B-0142; R-3970-2016, B-0081, B-0081; R3879-2014, B-0515, B-0516.

10

11 Dans le cadre de la cause tarifaire 2016, Gaz Métro avait proposé que la récupération
12 du déficit des comptes de frais reportés (CFR) de transport et d'équilibrage soit étalée
13 sur une période de trois ans à partir de l'année 2015-2016. Par cette proposition, Gaz
14 Métro visait à atténuer l'impact tarifaire causé par les importants manques à gagner pour
15 l'année 2015-2016.

16 « [47] *Gaz Métro propose d'étaler la récupération des comptes de frais reportés (CFR)*
17 *de transport et d'équilibrage sur une période de trois ans, à partir de l'année 2015-2016.*
18 *Elle propose que ces CFR soient rémunérés au coût moyen du capital, afin de permettre*
19 *de niveler l'impact tarifaire, particulièrement pour le service d'équilibrage de l'année*
20 *2015-2016.* »⁶ (notre souligné)

21 Dans sa décision D-2015-177, la Régie approuvait cette demande.

⁶ R-3879-2014-A-0144, page 19.

1 « [93] La Régie autorise la disposition des CFR des services de transport et d'équilibrage
2 sur trois ans et leur rémunération au coût moyen du capital, afin de niveler l'impact
3 tarifaire, particulièrement pour le service d'équilibrage. »⁷

4

5 Par contre, dans le cadre du dossier R-3992-2016, Gaz Métro a indiqué que les
6 manques à gagner de l'année 2016 seraient entièrement récupérés au cours de l'année
7 2018 tout comme les manques à gagner de l'année 2015 avaient été entièrement
8 récupérés en un seul temps au cours de l'année 2017. Elle indique que sa demande
9 d'étaler la récupération des manques à gagner sur trois années ne visait que l'année
10 2014.

11 « Il importe de préciser que la décision D-2015-177 visait exclusivement l'exercice 2014.
12 En effet, la période d'amortissement est normalement d'un an. Afin de démontrer le
13 caractère exceptionnel de cette décision, Gaz Métro souligne que la Régie a approuvé
14 les tarifs et le coût de service de l'exercice 2017 intégrant la totalité des amortissements
15 relatifs au manque à gagner du service de transport ainsi que du trop-perçu du service
16 d'équilibrage réalisés au cours de l'exercice 2015. »⁸

17 Un retour sur les documents de la cause tarifaire 2017 permet de confirmer
18 qu'effectivement les manques à gagner du service de transport de 2015, s'élevant à
19 39,6 M\$ ont été récupérés entièrement en 2017, soit en une seule année⁹.

20 Au moment de sa demande d'intervention dans le dossier se rapportant aux résultats de
21 l'année tarifaire 2015¹⁰, l'ACIG avait exprimé son intention d'aborder la question des
22 modalités de récupération des manques à gagner afin de mesurer les pour et les
23 contres d'un amortissement sur trois années.

24 « L'ACIG a aussi l'intention de soumettre des commentaires relativement aux modalités
25 de récupération du manque à gagner encouru au service de transport pour l'année
26 2015. »¹¹

27 Dans sa décision procédurale, la Régie avait écarté le sujet des modalités de
28 récupération du manque à gagner de 37,1 M\$ au motif que la décision D-2015-177

⁷ R-3879-2014-A-0144, page 30

⁸ B-0127, page 4

⁹ R-3970-2016-B-0070

¹⁰ R-3951-2015

¹¹ R-3951-2015-C-ACIG-0002, paragraphe 10

1 prévoyait déjà la récupération du manque à gagner sur une période de trois années
2 plutôt qu'en une seule année.

3 « [15] D'autre part, en ce qui a trait aux modalités de récupération du manque à gagner
4 encouru au service de transport pour l'année 2015, la Régie a rendu, à cet égard, la
5 décision D-2015-177. Cette décision prévoit que la disposition des comptes de frais
6 reportés des services de transport et d'équilibrage s'effectuera sur une période de trois
7 ans. Elle exclut donc ce sujet de l'étude du présent dossier. »¹²

8 L'ACIG réitère donc, dans le présent dossier, qu'à son avis l'interprétation que fait Gaz
9 Métro de la décision D-2015-177 est erronée. En effet, au paragraphe 47 de la décision
10 D-2015-177, la demande de Gaz Métro concernant l'amortissement des comptes de
11 frais reportés des services de transport et d'équilibrage est sans ambiguïté. L'étalement
12 sur trois ans était demandé pour toutes les années à partir de 2015-2016.

13 L'ACIG estime qu'il est clair que la compréhension de la Régie dans cette décision est à
14 l'effet que l'amortissement des CFR de transport et d'équilibrage se fera dorénavant sur
15 trois années. Elle soutient que le fait d'amortir sur trois années aurait un effet bénéfique
16 pour la clientèle industrielle, favorisant la stabilité et prévisibilité des tarifs. Rappelons
17 que les coûts d'énergie des clients industriels peuvent représenter jusqu'à 30 % de leurs
18 coûts totaux d'opération. La capacité d'anticiper le plus justement possible ces coûts est
19 primordiale pour ces clients et constitue un intrant stratégique.

20 **1.5.1 Impact sur les prix de transport et d'équilibrage de récupérer les** 21 **manques à gagner sur trois ans plutôt que sur une année.**

22 Le tableau suivant présente le détail des manques à gagner des services de transport et
23 d'équilibrage des années antérieures qui seront récupérés dans les tarifs de 2018.

24 **Tableau 6**

25 **Amortissement se rapportant aux services de transport et d'équilibrage**

Manques à gagner	Amortissement		Période d'amortissement
	Transport	Équilibrage	
2014	2,302 M\$	8,353 M\$	3 ans
2016	9,595 M\$	30,731 M\$	1 an
Total	11,898 M\$	39,085 M\$	

26 Source : B-0127

¹² R-3951-2015-A-0005, page 6

1 Dans le cadre du rapport annuel 2016, l'ACIG a demandé à Gaz Métro de comparer
2 l'impact tarifaire qui découlerait du fait de récupérer les manques à gagner de 2016 sur
3 trois années plutôt que sur une seule année. Le distributeur n'a pas offert de réponse à
4 cette question. Dans le présent dossier, l'ACIG a de nouveau interrogé Gaz Métro
5 relativement l'impact tarifaire d'un amortissement sur trois années des manques à
6 gagner de 2016. Encore une fois, le distributeur n'a pas produit l'estimé demandé
7 n'estimant pas « utile » de le faire.

8 *« Gaz Métro n'estime pas utile de répondre à la question puisque, conformément aux*
9 *principes suivis pour établissement de la base de tarification de la cause tarifaire 2016*
10 *(dossier R-3879-2014), à la pièce B-0722, Gaz Métro 107, Document 1, page 8, et*
11 *approuvés par la décision D-2015-181, les trop-perçus ou manques à gagner en*
12 *transport et équilibrage sont amortis sur un an. »¹³*

13 Sur la base des informations produites au présent dossier, l'ACIG a produit sa propre
14 évaluation de l'effet de l'étalement des manques à gagner sur trois années plutôt que
15 sur une seule. L'ACIG estime que l'étalement des manques à gagner sur trois années
16 aurait l'effet de réduire la hausse tarifaire prévue à l'équilibrage de 45,7 M\$ à 25,2 M\$.
17 Au service du transport, la baisse tarifaire serait d'environ 35 M\$ plutôt que de 28,4 M\$.
18 Le tableau suivant présente les détails du calcul effectué pour établir ces impacts
19 tarifaires.

20

¹³ B-0203, page 2

1
2
3

Tableau 7
Ajustement tarifaire des services d'équilibrage et de transport pour l'année 2018
Effet de l'étalement des manques à gagner sur trois ans

	Amortissement 1 an (M\$)	Amortissement 3 ans (M\$)
Évolution du revenu requis du service d'équilibrage et ajustement tarifaire		
Hausse du coût des outils de transport fonctionnalisés à l'équilibrage	9,2	9,2
Hausse de la vente d'outils de SH à priori, fonctionnalisés à l'équilibrage	-3,7	-3,7
Manque à gagner de l'exercice 2016 à récupérer en 2018	30,7	10,2
Trop perçu de l'exercice 2015 à rembourser en 2017	7,2	7,2
5 Amortissement du compte stabilisation tarifaire - Température Équilibrage en 2017	-6,1	-6,1
Autres	-0,1	-0,1
Variation du revenu requis 2018 vs le revenu requis autorisé de 2017	37,2	16,7
La baisse des revenus d'équilibrage résultant de l'évolution des paramètres AHP, qui se traduit par un impact à la baisse des taux d'équilibrage personnalisés, principalement aux petit et moyen débits	8,5	8,5
Ajustement tarifaire du service d'équilibrage	45,7	25,2
Évolution du revenu requis du service de transport et ajustement tarifaire		
Baisse des coûts de transport prévus résultant du déplacement complet à Dawn en 2018	-19,6	-19,6
Cavalier tarifaire appliqué en réduction des coûts à la Cause tarifaire 2017	10	10
Manque à gagner de l'exercice 2016 à récupérer en 2018	9,6	3,2
Manque à gagner de l'exercice 2015 à récupérer en 2017	-39,6	-39,6
Autres	-1,1	-1,1
Variation du revenu requis 2018 vs le revenu requis autorisé de 2017	-40,7	-47,1
Baisse des revenus de transport résultant du déplacement complet à Dawn en 2018	12,3	12,3
Ajustement tarifaire du service de transport	-28,4	-34,8

4 Source : R-3987-2016, B-0077, page 8

5 L'ACIG soumet que la récupération sur trois années des manques à gagner des
6 services de transport et d'équilibrage contribuerait à atténuer les chocs tarifaires et
7 favoriserait la stabilité et prévisibilité des tarifs. Elle insiste sur l'importance que revêt la

1 stabilité et prévisibilité des tarifs pour la clientèle industrielle à grand débit dont les coûts
2 relatifs à l'énergie représentent une large part de leurs coûts totaux d'opération.

3 **1.6 Stratégie en deux temps pour favoriser la stabilité et prévisibilité des** 4 **tarifs de transport et d'équilibrage**

5 L'ACIG comprend que les modalités de récupération des manques à gagner
6 n'assureront pas à elles seules la stabilité et prévisibilité tarifaires aux services de
7 transport et équilibrage. C'est pourquoi elle propose une stratégie en deux temps, qui
8 vise à la fois la réduction des chocs tarifaires et le contrôle des facteurs à l'origine des
9 manques à gagner en fin d'année.

10 **Objectif 1 : Les causes des manques à gagner/ trop-perçus en transport et** 11 **équilibrage**

12 L'ACIG estime que les causes des manques à gagner aux services de transport et
13 d'équilibrage doivent être identifiées au moment du rapport annuel en fin d'année et
14 l'importance relative de ces causes doit être évaluée. Des correctifs permettant de
15 contenir ces manques à gagner doivent être activement élaborés et appliqués au
16 moment de la cause tarifaire suivante afin de favoriser le plus possible la stabilité et
17 prévisibilité des tarifs de transport et d'équilibrage

18 L'ACIG demande à la Régie d'exiger un suivi sur les causes des manques à
19 gagner/trop-perçus aux services de transport et d'équilibrage au prochain rapport annuel
20 incluant, le cas échéant, une analyse proposant des correctifs en vue de limiter ces
21 écarts.

22 **Objectif 2 : Atténuation de l'impact tarifaire des manques à gagner en transport et** 23 **équilibrage**

24 Afin de limiter l'impact tarifaire des manques à gagner observés, l'ACIG demande à la
25 Régie d'exiger l'amortissement sur trois années des trop-perçus et manques à gagner
26 des services de transport et d'équilibrage, conformément aux paragraphes 47 et 93 de
27 sa décision D-2015-177.

28 L'ACIG demande aussi à la Régie d'exiger que les prix de transport et d'équilibrage pour
29 2018 soient ajustés de façon à se conformer à sa décision D-2015-177.

30

1 **2. INCITATIF À LA PERFORMANCE SUR LES TRANSACTIONS FINANCIÈRES**

2 **2.1 Mise en contexte**

3 Dans le présent dossier, Gaz Métro rappelle qu'elle a déposé un document de réflexion
4 portant sur un nouvel indicateur de performance dans le cadre du dossier R-3993-2016.
5 Elle informe la Régie que, dans l'éventualité que la mise en application d'un nouvel
6 indicateur de performance sur les transactions soit retardée, elle adressera à la Régie
7 une demande relativement au maintien de l'incitatif actuellement en vigueur pour l'année
8 2018.

9 Dans son mémoire déposé dans le dossier R-3992-2016, l'ACIG a formulé un
10 commentaire concernant la bonification demandée en vertu de l'incitatif à la
11 performance sur les transactions financières pour l'année 2016. Notamment, l'ACIG a
12 fait valoir que la définition de ce que constitue une transaction financière mériterait d'être
13 précisée. Dans l'éventualité où l'incitatif présentement en place devrait être reconduit
14 pour l'année 2018, l'ACIG estime qu'il y aurait lieu de clarifier exactement quelles sont
15 les transactions financières donnant droit à une bonification.

16 Les paragraphes qui suivent reprennent les grandes lignes du commentaire formulé par
17 l'ACIG dans le cadre du dossier R-3992-2016 concernant la nécessité d'une mise à jour
18 de la définition des grands types de transactions sur les outils de transport.

19 **2.2 Bref historique réglementaire**

20 Au moment de l'adoption du mécanisme incitatif de 2007, la Régie approuvait, dans sa
21 décision D-2007-47, des modalités relativement au partage des trop-perçus et des
22 manques à gagner réalisés aux services de transport et d'équilibrage. Le texte du
23 mécanisme distinguait deux grands types de transactions soit, les transactions
24 financières et les transactions opérationnelles. À cette époque, une bonification pouvait
25 être accordée à Gaz Métro pour les deux types de transactions. La distinction entre les
26 transactions opérationnelles et financières est importante puisque seules les
27 transactions financières donnent maintenant droit à une bonification.

28 En effet, dans le cadre de la cause tarifaire 2013, Gaz Métro a proposé de maintenir
29 l'incitatif à la performance sur les transactions financières et de retirer l'incitatif basé sur
30 les transactions opérationnelles. Ainsi, les trop-perçus des transactions opérationnelles
31 sont maintenant entièrement remis aux clients tandis qu'une bonification correspondant

1 à 10 % des revenus réels des transactions financières constatées au rapport annuel est
2 appliquée.

3 De l'avis de l'ACIG, la Régie n'a reconnu, qu'une seule définition de ce qui distingue les
4 transactions opérationnelles des financières, laquelle est énoncée comme suit dans
5 l'annexe de la décision D-2007-47 :

6 **Transactions opérationnelles** : « *lesquelles visent à vendre des outils de transport et*
7 *d'équilibrage non requis en cours d'année pour répondre à la demande prévue au plan*
8 *d'approvisionnement approuvé par la Régie dans le cadre du dossier tarifaire.* »¹⁴

9 **Transactions financières** : « *sont des transactions sur des outils de transport et*
10 *d'équilibrage n'ayant pas d'effet net sur la quantité totale des outils de transport et*
11 *d'équilibrage disponibles sur une base annuelle (par exemple des prêts d'espace*
12 *d'entreposage ayant pour objectif d'optimiser l'utilisation des outils d'entreposage).* »¹⁵

13 Dans sa décision D-2013-054, la Régie a retenu une formule de bonification sur les
14 transactions financières correspondant à 10 % des revenus réels de ces transactions
15 observées au rapport annuel. Dans cette décision, la Régie reconfirmait que la définition
16 des transactions financières devait être celle approuvée dans le cadre du mécanisme
17 incitatif de 2007.

18 « Par conséquent, la Régie accueille favorablement les éléments suivants de la
19 proposition de Gaz Métro et ordonne en conséquence :

- 20 - Que tous les trop-perçus et manques à gagner en transport et en équilibrage
21 soient remis aux clients ou récupérés de ceux-ci en fonction du montant
22 établi pour chaque service, après application des comptes de frais reportés
23 existants ;
24 - Que les revenus des transactions opérationnelles ne soient plus soumis au
25 partage et soient versés, le cas échéant, en totalité aux clients;
26 - Que les transactions d'optimisation financières, telles que définies à l'annexe
27 de la décision D-2007-47, fassent l'objet d'un calcul distinct.

28 Enfin la Régie retient comme incitatif à la performance pour l'année tarifaire 2013, une
29 formule de bonification correspondant à 10 % des revenus réels des transactions
30 financières constatées au rapport annuel.»¹⁶ (notre souligné)

¹⁴ Dossier R-3693-2009, décision D-2007-47, annexe, p. 19, lignes 27 à 29.

¹⁵ Dossier R-3693-2009, décision D-2007-47, annexe, p. 19, lignes 30 à 33.

¹⁶ D-2013-054, page 9.

1 **2.3 Transactions financières donnant lieu à une bonification**

2 Dans le cadre du dossier du rapport annuel 2016 (R-3992-2016), Gaz Métro a rapporté
3 avoir effectué 130 transactions financières dont 56 étaient sujettes à bonification.

4 L'ACIG a questionné l'inclusion de certaines ventes de transport Dawn-EDA et Dawn-
5 Parkway à titre de transactions financières donnant lieu à une bonification étant donné
6 que celles-ci constituaient des ventes finales de capacités ayant un effet sur la quantité
7 totale d'outils de transport disponibles. De l'avis de l'ACIG ces transactions ne peuvent
8 pas être considérées comme des transactions financières étant donné qu'elles ont
9 clairement l'effet de réduire la quantité totale d'outils de transport disponibles.

10 Au moment de déposer le présent mémoire, la Régie n'avait pas encore produit sa
11 décision dans le dossier du rapport annuel 2016. Quelle que soit la décision de la Régie
12 relativement à l'admissibilité des ventes finales de transports Dawn-EDA et Dawn-
13 Parkway à la bonification pour 2016, l'ACIG estime qu'une mise à jour de la définition de
14 ce que constitue une transaction financière donnant lieu à bonification est requise.

15 En réponse à une question de l'ACIG demandant une clarification à ce chapitre, Gaz
16 Métro n'a pu donner une réponse satisfaisante, tel qu'en témoigne l'extrait suivant :

17 « Veuillez dresser la liste des transactions financières visées par l'incitatif c'est à dire des
18 transactions donnant lieu à une bonification.

19 *Réponse :*

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

23 Le contexte actuel, marqué par d'importantes capacités excédentaires de transport, est
24 propice à une réévaluation de ce qui constitue une transaction financière donnant lieu à
25 une bonification et de ce qui constitue une transaction opérationnelle n'y donnant pas
26 droit.

27 L'ACIG demande à la Régie d'exiger qu'une mise à jour des définitions des deux grands
28 types de transactions soit produite assortie d'une liste des transactions spécifiques qui
29 peuvent être considérées comme des transactions financières donnant lieu à une
30 bonification.

1 **3. GARANTIE FINANCIÈRE EN TRANSPORT EXIGIBLE DANS LE CADRE DE PROJETS**
2 **INDUSTRIELS D'ENVERGURE**

3 Gaz Métro propose d'exiger une garantie financière des nouveaux clients industriels afin
4 de protéger la clientèle existante des risques financiers inhérents aux coûts échoués en
5 transport. Cette garantie procurerait une protection avant l'entrée en vigueur du contrat
6 de consommation dans le cadre duquel le grand client sera assujéti à une OMA. La
7 garantie demandée sera évaluée à 75 % de la valeur de la pointe prévue.

8 **3.1 Les objectifs visés par la garantie**

9 Gaz Métro estime que cette exigence permettra de protéger sa clientèle contre les
10 risques de coûts échoués en transport et favorisera l'implantation de projets industriels
11 d'envergure au Québec.

12 Notamment, Gaz Métro justifie le besoin d'exiger une garantie financière en raison des
13 nouvelles règles de TransCanada relatives à l'obtention de capacités de transport
14 additionnelles. Selon les règles de TransCanada présentement en vigueur, des
15 garanties financières sont exigées ainsi qu'un engagement contractuel sur une période
16 de 15 années pour toute nouvelle capacité de transport nécessitant la construction
17 d'infrastructures.

18 **3.2 Les facteurs mitigeant le besoin d'exiger une garantie financière**

19 **3.2.1 Marge excédentaire de capacité de transport**

20 Dans le cadre de sa récente Politique énergétique 2030, le gouvernement du Québec a
21 prévu une marge de manœuvre en appui au développement industriel en permettant à
22 Gaz Métro d'acquérir un excédent de capacité de transport pouvant représenter jusqu'à
23 10 % du volume de gaz naturel qu'il prévoit distribuer au Québec.

24 Le Gouvernement a justifié cette mesure par le fait que, devant la saturation des
25 gazoducs qui alimentent le Québec, de grandes entreprises industrielles, qui souhaitent
26 s'installer au Québec ou convertir leur procédé au gaz naturel, éprouvaient des
27 difficultés à garantir d'avance leur approvisionnement en gaz naturel. Le gouvernement
28 a pallié à ce problème en adoptant un amendement à la Loi sur la Régie de l'énergie
29 permettant à Gaz Métro de détenir une marge excédentaire de capacité de transport

1 pouvant aller jusqu'à 10% des livraisons prévues, afin de favoriser le développement
2 des activités industrielles.

3 En ce sens, l'ACIG estime que les mesures qui ont été appliquées pour favoriser
4 l'implantation de projets industriels au Québec constituent une forme de garantie qui
5 permet de répondre aux besoins éventuels des grands clients. En réponse à l'ACIG,
6 Gaz Métro admet que les capacités excédentaires actuelles permettraient effectivement
7 de répondre aux besoins éventuels des grands clients. Gaz Métro indique cependant
8 que la garantie servirait de gage du « sérieux » des grands clients dans leur projet.

9 *« Toutefois, l'exigence d'une garantie financière, au-delà de la mitigation d'éventuels*
10 *coûts échoués, est aussi un gage de sérieux du projet et de ses promoteurs.*
11 *Conséquemment, Gaz Métro entend demander une garantie financière aux nouveaux*
12 *grands clients en toutes circonstances. »*

13 Il semble donc que la garantie ne soit pas requise pour assurer la disponibilité de
14 capacités excédentaires de transport autant que pour s'assurer du sérieux des grands
15 projets industriels. L'ACIG estime que toute garantie devrait être en lien avec un risque
16 financier réel. Elle estime que la capacité excédentaire de transport exigée par le
17 Gouvernement en vertu de la Politique énergétique du Québec couvre les risques
18 financiers associés à une croissance de la demande qui proviendrait d'un projet
19 industriel.

20 **3.2.2 Nouveaux services de Trans Canada**

21 TransCanada a récemment déposé à l'Office national de l'énergie une demande visant
22 l'autorisation d'un nouveau service de transport longue durée à prix fixe qui relierait les
23 carrefours d'échange Empress et Dawn et qui vise à contrer la sous-utilisation du réseau
24 existant de TransCanada en raison de l'engouement pour les nouveaux bassins de
25 Marcellus et de l'Utica au sud de Dawn. L'approbation de cette demande permettra aux
26 producteurs de l'Ouest de pouvoir compétitionner dans le marché de l'Est. Le tarif de ce
27 service est établi à 0,77 \$/GJ/jour et se compare à un taux de 1,8325 \$/GJ (soit 1,6562
28 \$/GJ/ auquel s'ajoute la provision des coûts d'abandon de 0,1760 \$/GJ) pour le service
29 FT de Empress à Dawn pour un contrat d'une année. En contrepartie du taux réduit de
30 0,77 \$/GJ, Trans Canada exige un engagement contractuel de 10 ans avec une
31 possibilité de réduire la durée du contrat à compter de la cinquième année.

32 Ces très récents développements favorisent l'accessibilité à des capacités de transport
33 de TCPL à des conditions avantageuses et portent à croire que, dans l'éventualité qu'un

1 grand client industriel se présente, celui-ci pourrait contracter les capacités requises
2 directement auprès du transporteur. S'il advenait que le nouveau client industriel préfère
3 contracter son transport directement de Gaz Métro, il pourrait certainement être
4 avantageux pour tous de permettre à un client industriel existant de se retirer sans
5 cession du service de transport du distributeur afin de contracter directement auprès de
6 TCPL ou auprès de son fournisseur. Ce client existant viendrait, dans les faits, rendre sa
7 capacité de transport disponible au nouveau client industriel sans que Gaz Métro n'ait à
8 s'engager pour de la capacité additionnelle.

9 **3.3 Solution alternative à la garantie financière**

10 L'ACIG estime que la demande de Gaz Métro à l'effet qu'une garantie financière soit
11 exigée des nouveaux grands clients industriels est prématurée. Gaz Métro justifie sa
12 demande par le fait qu'elle aurait possiblement à encourir certains coûts advenant
13 l'abandon de demande faite à un transporteur. En réponse à la Régie, Gaz Métro
14 indique que les « *Precedent Agreement* signés par Gaz Métro dans le passé offraient
15 toujours la possibilité d'être résiliés en échange du paiement de certains coûts. Les
16 coûts varient en fonction du moment auquel la résiliation prend place. Gaz Métro croit
17 toutefois que le montant de la garantie est suffisant pour couvrir les coûts encourus
18 durant la première année »¹⁷.

19 L'ACIG estime que, dans l'éventualité qu'un projet industriel d'envergure se présente, la
20 clientèle industrielle actuelle devrait avoir l'option de rendre disponible au nouveau client
21 la capacité de transport qui est détenue pour elle par Gaz Métro et de s'approvisionner
22 sur le marché ou de contracter directement auprès de TCPL. Seulement dans
23 l'éventualité qu'aucun client industriel existant n'opte de se retirer du service de
24 transport de Gaz Métro sans cession de capacité, le distributeur pourrait-il alors
25 envisager de contracter de nouvelles capacités auprès de TCPL.

26 Le nouveau service prix fixe longue durée vers Dawn de TCPL ouvre la voie à de
27 nouvelles opportunités pour les clients industriels de contracter des capacités de
28 transport, soit directement auprès des transporteurs ou même sur le marché secondaire.
29 L'ACIG soumet que, dans l'éventualité que les capacités de transport disponibles soient
30 insuffisantes pour rencontrer les besoins d'un nouveau projet industriel, Gaz Métro

¹⁷ B-0201, page 30.

1 devrait d'abord offrir à sa clientèle industrielle existante la possibilité de se retirer du
2 service de transport du distributeur sans cession avant de contracter des capacités
3 additionnelles auprès des transporteurs (Union Gas et TCPL).

4 La clientèle industrielle existante devrait avoir la possibilité de se retirer du service de
5 Gaz Métro et ainsi rendre disponible la capacité existante au bénéfice de tout nouveau
6 client industriel qui opérerait pour le service de transport du distributeur. Si l'on permettait
7 aux clients existants de libérer la capacité de transport requise pour le nouveau client
8 industriel, Gaz Métro n'aurait nul besoin de contracter davantage de transport et
9 l'ensemble de la clientèle en serait indemne.

10 L'ACIG demande à la Régie d'exiger que les conditions et modalités de retrait du service
11 de transport sans cession soient modifiées afin de permettre un retrait partiel du service
12 de transport du distributeur sans cession.

13 L'ACIG rappelle que les Conditions de Service actuellement en vigueur permettraient à
14 Gaz Métro d'offrir aux clients la possibilité de contracter une capacité de transport si cela
15 est rentable et opérationnellement possible.

16 « 12.2.3.2 *Préavis d'entrée*

17 *Le client qui désire fournir son service de transport doit en informer le distributeur par*
18 *écrit au moins 60 jours à l'avance.*

19 *Nonobstant le respect ou non par le client du préavis exigé au présent article, ce dernier*
20 *ne pourrait fournir son service de transport que s'il était rentable et opérationnellement*
21 *possible pour le distributeur de l'accepter. » (notre soulignement)*

22 Le fait d'allouer à un nouveau client, une capacité de transport rendue disponible par un
23 client existant qui se retirerait du service de transport de Gaz Métro constitue selon
24 l'ACIG une circonstance où le retrait est rentable pour l'ensemble de la clientèle et
25 opérationnellement possible.

26 L'ACIG note aussi que Gaz Métro est en mesure d'offrir une coexistence de livraisons
27 en franchise et à Dawn, notamment afin de favoriser l'accès au gaz naturel renouvelable
28 produit au Québec¹⁸. L'ACIG soumet qu'un assouplissement des conditions de Service
29 permettant à un client de livrer une partie de son approvisionnement à Dawn et une
30 autre partie en franchise, peu importe la provenance de la production, éviterait à Gaz

¹⁸ B-0011

1 Métro de contracter de nouvelles capacités de transport provenant de Dawn auprès de
2 Union Gas et de TCPL.

3 L'ACIG estime que la demande de Gaz Métro à l'effet qu'une garantie financière soit
4 exigée des nouveaux grands clients industriels est prématurée. Les très récentes offres
5 de service de TCPL ouvrent la voie à de nouvelles opportunités pour les clients
6 industriels de contracter des capacités de transport, soit directement auprès des
7 transporteurs ou même sur le marché secondaire. De plus, la marge excédentaire de
8 capacité de transport nouvellement approuvée dans le cadre de la *Politique énergétique*
9 *2030* et intégrée à l'article 72 de la Loi sur la Régie de l'énergie, vise expressément à
10 garantir l'approvisionnement en gaz naturel dans l'éventualité de nouveaux projets
11 industriels. Il a été établi que les éventuels coûts échoués liés à cette capacité
12 excédentaire seront répartis à l'ensemble de la clientèle selon les règles de répartition
13 en place. L'ACIG estime que l'exigence d'une garantie financière par Gaz Métro, alors
14 qu'elle n'y est pas elle-même contrainte par TCPL, n'est pas justifiée. Pour ces raisons,
15 l'ACIG s'oppose à la demande de Gaz Métro.

16 **3.4 Établissement du montant de la garantie financière**

17 Pour déterminer le montant de la garantie financière à sécuriser auprès du client
18 potentiel, Gaz Métro propose d'utiliser une formule très similaire à celle utilisée pour
19 établir l'OMA en transport. La garantie financière correspondrait à 75 % de la valeur de
20 la pointe prévue pour le futur client.

21 Dans l'éventualité qu'une garantie financière soit requise, l'ACIG estime que la valeur de
22 celle-ci doit comporter un lien réel avec tout préjudice financier qui pourrait découler de
23 la résiliation d'une entente avec un transporteur (precedent agreement). En réponse à
24 l'ACIG, Gaz Métro soumet que le calcul de la garantie financière ne tient pas compte de
25 probabilité de coûts échoués et que « *le montant exigé apparaît suffisant pour Gaz*
26 *Métro pour couvrir les frais de développement encourus la première année pour la*
27 *construction de nouvelles infrastructures et qui pourraient devoir être remboursés par*
28 *Gaz Métro en raison de l'abandon du projet du nouveau client industriel.* »¹⁹

29 L'ACIG s'interroge sur le fait que la garantie financière ne soit pas en lien avec les frais
30 de résiliation que Gaz Métro pourrait réellement avoir à déboursier. L'ACIG estime que le

¹⁹ B-0203, page 7

1 principe de causalité devrait s'appliquer dans la présente circonstance et que, par voie
2 de conséquence, toute garantie financière devrait être directement en lien avec le
3 préjudice financier réel qui pourrait découler de l'abandon du projet d'un nouveau client
4 industriel.

5 Dans l'éventualité qu'une garantie financière soit exigée, l'ACIG soumet que le montant
6 demandé devra être en lien avec un éventuel préjudice financier qui découleraient de la
7 résiliation d'un « Precedent Agreement ». La formule actuelle établissant le montant de
8 la garantie financière est basée sur la valeur de la pointe prévue du futur client
9 industrielle et n'est pas en lien avec le préjudice financier éventuel qui découlerait d'une
10 résiliation de contrat.

11