

**Mémoire de la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI)**

**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**

**Préparé dans le cadre du dossier  
R-3987-2016  
de la Régie de l'énergie du Québec**

**Par  
Antoine Gosselin, économiste**

**Le 22 février 2016**

## **1. Introduction**

Présentement, un client peut choisir d'utiliser le service de fourniture de Gaz Métro pour l'ensemble de sa consommation ou de se procurer lui-même sa fourniture. Il en va de même du service de transport. La présente demande de Gaz Métro vise à faire modifier les règles entourant le choix de service de fourniture et de transport de manière à ce que les clients puissent combiner les services de fourniture et transport de Gaz Métro et leur propre service. Suivant la décision D-2016-187 de la Régie, la portée des modifications proposées est limitée aux clients qui souhaitent consommer du gaz naturel renouvelable (GNR).

La FCEI n'est pas opposée aux objectifs poursuivis par les modifications. Cependant, elle craint que ces dernières n'ouvrent la porte à un contournement des règles de migration en place par certains clients au détriment du reste de la clientèle dont en particulier les plus petits clients.

## **2. Contexte**

Au cours des dernières années, les changements structurels survenus dans le domaine du gaz naturel ont modifié considérablement la réalité des approvisionnements de Gaz Métro. Cela est particulièrement vrai en ce qui concerne les contrats de transport avec TCPL qui ont désormais des échéances beaucoup plus longues. Cela implique une hausse importante du risque pour les clients de Gaz Métro. En effet, si les ventes devaient s'avérer plus faibles que prévu, Gaz Métro pourrait se retrouver avec des coûts échoués de transport qui devraient être supportés par la clientèle. Un autre risque est que des clients quittent le service de transport du distributeur pour fournir leur propre transport.

Ce risque de migration est particulièrement important pour les clients captifs du service de transport de Gaz Métro. Heureusement, des règles existent qui font en sorte que les clients qui souhaitent quitter le service de transport doivent accepter de se voir céder des

capacités de transport détenues par Gaz Métro pour les desservir ayant une durée résiduelle moyenne environ égale à la durée moyenne du portefeuille de Gaz Métro. Cela a pour effet de protéger les clients captifs du service de transport contre le risque de migration. La Régie a reconduit ce principe dans la décision D-2015-181.<sup>1</sup> Deux exceptions existent toutefois à cette règle de cession.

**« 12.2.3.1 Cession de la capacité de transport détenue par le distributeur**

*À moins que ce ne soit pour acheter du gaz naturel renouvelable produit sur le territoire du distributeur, le client qui désire se retirer du service de transport du distributeur se voit céder de façon permanente la capacité de transport déjà détenue pour lui par le distributeur. Le client paie alors directement le transporteur pour le service de transport ainsi acquis.*

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

Premièrement, un client peut se retirer du service de transport de Gaz Métro sans se voir céder de capacité s'il est rentable et opérationnellement possible pour Gaz Métro de l'accepter.

Deuxièmement, un client peut se retirer du service de transport de Gaz Métro sans se voir céder de capacité si la sortie du service vise à acquérir du gaz naturel renouvelable en franchise.

---

<sup>1</sup> Paragraphes 76 à 92.

Bien qu'elle juge que cette dernière exception s'accompagne d'un risque de coût échoué assimilable à une baisse de consommation, elle ne s'y est pas opposée dans le cadre du dossier R-3879-2014 estimant que celui-ci était faible considérant les contraintes liées à l'achat de GNR en franchise. Or, les modifications demandées dans le présent dossier facilitent beaucoup l'achat de GNR ce qui ajoute un risque de migration au risque existant.

Si le marché secondaire du transport devenait attrayant, les dispositions proposées pourraient être utilisées comme échappatoires aux règles de cession de capacité. La FCEI estime que le potentiel d'un coût de transport faible sur le marché secondaire ne devrait pas être sous-estimé. Le dernier rapport annuel montre que les reventes de transport a priori en 2015-2016 se sont faites à 42% du tarif de TCPL.<sup>2</sup> De plus, les orientations gouvernementales en termes de réserve de capacité de transport sont susceptibles de conduire à un surplus de capacité de transport permanent sur le marché secondaire. Ces deux facteurs font craindre un marché secondaire plus abordable que le tarif de TCPL à long terme. La durée moyenne actuelle des contrats de transport du portefeuille de Gaz Métro étant supérieure à 10 ans, l'incitatif financier à utiliser cette échappatoire n'en serait que plus prononcé.

La FCEI est donc inquiète que les modifications demandées ne soient utilisées par des clients pour se soustraire aux règles de cession de transport et ne mettent à risque la clientèle captive du service de transport de Gaz Métro. Elle estime que des modifications additionnelles doivent être apportées pour prévenir l'utilisation inadéquate des règles de combinaison de services.

En réponse aux questions de la FCEI, Gaz Métro a indiqué être au fait de cette situation et annonce qu'elle en traitera dans le cadre de la phase 2 du présent dossier.<sup>3</sup> La FCEI est rassurée par le fait que Gaz Métro reconnaisse le problème et souhaite en traiter à brève échéance. Cela dit, n'ayant pu prendre connaissance de la solution préconisée par Gaz

---

<sup>2</sup> R-3992-2016, B-0042, colonne 4, ligne 31 divisé par colonne 4, ligne 32.

<sup>3</sup> B-0064, réponse 2.1

Métro pour pallier au problème qu'elle soulève, il lui est difficile de se prononcer à ce stade-ci sur la proposition combinaison de service.

La FCEI soumet qu'il aurait été préférable que la solution préconisée par Gaz Métro (pour éviter que les dispositions proposées ne soient utilisées à de fins autres que celles souhaitées) ait été présentée conjointement avec la proposition de combinaison de services.

**Pour sa part, la FCEI estime que l'obligation pour un client cessant la consommation de GNR de retourner au service de transport qu'il utilisait au préalable pour les volumes équivalents suffirait à prévenir l'utilisation abusive de ces modalités. Elle estime qu'une telle approche pourrait être approuvée par la Régie dès la présente phase. Sous réserve de la proposition à venir de Gaz Métro, la FCEI demande à la Régie d'approuver cette disposition dans le cadre de sa décision sur la présente phase.**

Subsidiairement, la FCEI estime que la Régie devrait sursoir à sa décision sur la combinaison de services jusqu'à ce qu'elle ait pu étudier adéquatement la proposition de Gaz Métro en phase 2.

### **3. Libellé de l'article 10.2**

Gaz Métro propose l'ajout suivant à l'article 10.2 des Conditions de service et Tarif.

« [...] Également, un client s'approvisionnant en partie avec du gaz naturel renouvelable peut, en un même point de mesurage, utiliser à la fois le service de fourniture du distributeur et son propre service; lorsque ce gaz naturel renouvelable est produit en franchise, le client peut en plus, en un même point de mesurage, utiliser à la fois le service de transport du distributeur et son propre service. Le gaz naturel alors fourni par le client doit être « avec transfert de propriété ».

Selon la FCEI, le libellé de l'article 10.2 laisse place à interprétation quant aux volumes de gaz naturel pouvant être fournis et transportés par le client plutôt que par les services de Gaz Métro.

L'article 10.2 tel que proposé indique qu'un client consommant du GNR peut combiner son service de fourniture et celui du distributeur. Toutefois, il n'est pas indiqué que, dans un tel cas, tout le gaz naturel autre que le GNR doit être fourni par Gaz Métro. Or, Gaz Métro indique que c'est ainsi qu'elle entend appliquer l'article.<sup>4</sup>

Il n'est pas non plus indiqué que tout le gaz naturel autre que le GNR produit en franchise doit être transporté par le service de transport de Gaz Métro bien que l'intention de Gaz Métro soit d'appliquer la règle de cette manière.

Afin d'éviter des divergences d'interprétation, **la FCEI recommande de clarifier l'article par l'ajout des deux passages sous-lignés dans l'extrait suivant.**

[...] Également, un client s'approvisionnant en partie avec du gaz naturel renouvelable peut, en un même point de mesurage, utiliser à la fois le service de fourniture du distributeur et, pour le GNR, son propre service; lorsque ce gaz naturel renouvelable est produit en franchise, le client peut en plus, en un même point de mesurage, utiliser à la fois le service de transport du distributeur et, pour le transport du GNR produit en franchise, son propre service. Le gaz naturel alors fourni par le client doit être « avec transfert de propriété. »

En réponse à une question de la FCEI, Gaz Métro a indiqué qu'elle ne s'opposerait pas à la modification proposée par la FCEI eu égard au service de transport. La FCEI anticipe qu'elle ne s'opposerait probablement pas non plus à celle relative au service de fourniture.

---

<sup>4</sup> B-0064, pp 4 et 5.

#### **4. Recommandations**

La FCEI formule deux recommandations :

- 1) La FCEI est préoccupée que les modifications demandées visant à permettre la combinaison de service pour les clients consommant du GNR ne soient utilisées par des clients pour se soustraire aux règles de cession de transport et ne mettent à risque la clientèle captive du service de transport de Gaz Métro.

**Elle demande à la Régie d'introduire une disposition l'obligeant un client cessant la consommation de GNR à retourner au service de transport qu'il utilisait au préalable pour les volumes équivalents.**

Subsidiairement, la FCEI estime que la Régie devrait sursoir à sa décision sur la combinaison de services jusqu'à ce qu'elle ait pu étudier adéquatement la proposition de Gaz Métro en phase 2.

- 2) La FCEI demande à la Régie d'approuver l'article 10.2 tel que rédigé à la page précédente.