

**FAITS SAILLANTS DE LA  
CAUSE TARIFAIRE 2017**

## TABLE DES MATIÈRES

<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>4</b>
<b>1 LES DONNÉES AU DOSSIER ET STRATÉGIE TARIFAIRE .....</b>	<b>6</b>
1.1 Ajustement tarifaire global.....	6
1.2 Ajustement tarifaire final en distribution.....	7
1.2.1 Variation des revenus de distribution .....	7
1.2.2 Redevance au MRNF .....	8
1.2.3 Amortissement des immobilisations.....	8
1.2.4 Impôt sur le revenu .....	8
1.2.5 Dépenses d'exploitation.....	8
1.2.6 Baisse de l'amortissement des comptes de frais reportés .....	8
1.2.7 Compte d'écart d'application tardive des tarifs.....	9
1.3 Stratégie et grilles tarifaires (Gaz Métro-11, Documents 5 à 14) .....	9
<b>2 LES PARTICULARITÉS DU DOSSIER ET SUIVIS .....</b>	<b>9</b>
2.1 Les suivis en lien avec le plan de développement (Gaz Métro-3, Document 2).....	9
2.2 La méthodologie d'analyse de perte de clients (Gaz Métro-3, Document 3).....	10
2.3 La méthodologie visant l'acceptation de projets selon un seuil minimal de rentabilité (Gaz Métro-3, Document 4).....	10
2.4 La prolongation du programme pilote Compte d'aide au soutien social CASS (Gaz Métro-9, Document 4).....	11
2.5 Les modifications au processus d'adhésion au programme de fourniture de gaz naturel à prix fixe (Gaz Métro-11, Document 2) .....	11
2.6 Incitatif à la performance sur les transactions financières visant l'optimisation des outils d'approvisionnement (Gaz Métro-2, Document 2).....	11
2.7 Stratégies de conformité au Système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre (SPEDE) (Gaz Métro-4, Document 1).....	12
2.8 Planification pluriannuelle des investissements (suivis de la décision D-2015-181) (Gaz Métro-5, Document 1) .....	12
2.9 Plan de balisage (suivi de la décision D-2015-181) (Gaz Métro-8, Document 19).....	12
2.10 Révision du code de conduite de Gaz Métro (suivi de la décision D-2015-181)	

	(Gaz Métro-8, Document 20) .....	12
2.11	Demande d'inclusion dans la base de tarification des actifs/passifs au titre des prestations définies (suivi de la décision D-2015-212) (Gaz Métro-8, Document 21).....	13
2.12	Demande de modification du calcul de la contrepartie de la normalisation (Gaz Métro-8, Document 22) .....	13
2.13	Mise à jour de la proposition de la fusion des tarifs de transport des zones Sud et Nord (suivi de la décision D-2015-181) (Gaz Métro-11, Document 3) .....	13

## **INTRODUCTION**

1 La Cause tarifaire 2017 sera traitée dans le cadre du mécanisme réglementaire allégé et  
2 temporaire pour la période 2015-2017 conformément à la décision D-2015-045. Par ailleurs, le  
3 26 mai 2015, la Régie a rendu la décision D-2015-076 approuvant le maintien du taux de  
4 rendement à 8,9 % pour l'année tarifaire 2017.

5 La Cause tarifaire 2017 est déposée en deux temps. Le dépôt du 29 avril 2016 couvre les  
6 informations générales sur le dossier ainsi que celles portant sur :

- 7 • l'approvisionnement gazier sur l'horizon 2017-2020;
- 8 • la rentabilité du plan de développement incluant le suivi à l'égard de la caractérisation  
9 des compteurs ne générant pas de revenu ainsi que celui portant sur les installations  
10 n'ayant jamais fait l'objet de facturation;
- 11 • la prolongation du programme de flexibilité tarifaire;
- 12 • la stratégie de conformité au Système de plafonnement et d'échange de droits d'émission  
13 de gaz à effet de serre du Québec (« SPEDE »);
- 14 • le Plan global d'efficacité énergétique (« PGEÉ ») 2017-2019;
- 15 • le Compte d'aide à la substitution d'énergies plus polluantes (« CASEP »);
- 16 • la proposition de prolongation du programme pilote Compte d'aide au soutien social  
17 (« CASS »);
- 18 • les indices de qualité de service et incitatifs à la performance.

19 D'autres sujets ou suivis y sont également abordés, notamment :

- 20 • une proposition de mise en place d'un processus de consultation réglementaire;
- 21 • les suivis de la décision D-2015-181 relatifs à la méthode d'établissement de la demande  
22 continue en journée de pointe
- 23 • l'incitatif à la performance sur les transactions financières visant l'optimisation des outils  
24 d'approvisionnement;

- 1 • la méthodologie d'analyse de perte de clients;
- 2 • la méthodologie visant l'acceptation de projets selon un seuil minimal de rentabilité;
- 3 • un suivi portant sur le plan de balisage des charges d'exploitation et le calendrier déposé
- 4 dans la Cause tarifaire 2015 ainsi que les résultats;
- 5 • un suivi sur le référentiel comptable à l'égard de l'inclusion dans la base de tarification des
- 6 actifs/passifs au titre de prestations déterminées au 1<sup>er</sup> octobre 2016;
- 7 • le rapport sur les améliorations potentielles aux modalités relatives aux préavis d'entrée
- 8 et de sortie du service de transport du Distributeur ainsi que la proposition visant leur
- 9 étude dans le dossier R-3867-2014;
- 10 • une demande de modification du processus d'adhésion au programme de fourniture de
- 11 gaz naturel à prix fixe.

12 Les autres sujets ainsi que les pièces permettant l'établissement des tarifs pour l'année tarifaire  
13 2016-2017, conformément au cadre du mécanisme réglementaire allégé et temporaire autorisé,  
14 [...] font partie du dépôt du 20 mai 2016, notamment :

- 15 • la planification pluriannuelle des investissements :
- 16 • les pièces portant sur les investissements, sur la base de tarification, sur la structure de
- 17 capital et le coût en capital, sur les coûts et les revenus, sur le revenu requis et
- 18 l'ajustement tarifaire;
- 19 • le Code de conduite;
- 20 • la demande de modification au calcul de la contrepartie de la normalisation;
- 21 • un suivi sur la mise à jour de la proposition de la fusion des tarifs de transport des zones
- 22 Sud et Nord;
- 23 • le dépôt d'une stratégie tarifaire, des grilles tarifaires ainsi que les modifications aux
- 24 *Conditions de service et Tarif* (Dépôts, Soldes d'inventaire, Frais pour interruption et Prix
- 25 fixe).

## 1 LES DONNÉES AU DOSSIER ET STRATÉGIE TARIFAIRE

### 1.1 Ajustement tarifaire global

1 [...] Globalement, pour l'ensemble des services de transport, d'équilibrage, de distribution,  
2 d'ajustement des inventaires et de maintien SPEDE, la Cause tarifaire se traduit par une baisse  
3 des tarifs de 19,2 % ou de -228,1 M\$, laquelle peut se résumer ainsi :

- 4 • hausse des tarifs de distribution de 1,3 %, soit 6,7 M\$;
- 5 • baisse de 3,3 % de l'ajustement des inventaires de fourniture et du maintien SPEDE, soit  
6 -0,3 M\$;
- 7 • baisse de 39,4 % des tarifs de transport, soit -181,3 M\$; et
- 8 • baisse de 27,8 % des tarifs d'équilibrage, soit -53,2 M\$.

9 La baisse globale s'explique donc essentiellement par les baisses tarifaires des [...] services de  
10 transport et d'équilibrage. Au service de transport, la baisse découle [...] du déplacement de la  
11 structure d'approvisionnement à Dawn, comme prévu, à partir du 1<sup>er</sup> novembre 2016. Cet effet  
12 favorable est légèrement atténué par la hausse de [...] de 47,9 M\$ de l'amortissement du manque  
13 à gagner (« MAG »). Cette hausse découle de la récupération, en 2017, du MAG réalisé au cours  
14 de l'exercice 2015 de 39,0 M\$, alors qu'en 2016, l'amortissement créditeur de 8,9 M\$ visait à  
15 rétablir le trop-perçu (« TP ») de l'exercice 2013 découlant de la décision D-2015-088. À l'inverse,  
16 la réduction des coûts d'équilibrage est jumelée à une baisse de 14,7 M\$ de l'amortissement du  
17 MAG. En effet, en 2017, l'amortissement créditeur de 6,6 M\$ vise à remettre le TP réalisé au  
18 cours de l'exercice 2015 alors qu'en 2016, l'amortissement débiteur de 8,1 M\$ visait à rétablir le  
19 MAG de l'exercice 2013, découlant de la décision D-2015-088. Quant à la baisse des coûts  
20 d'équilibrage, elle résulte essentiellement de la réduction, en 2017 par rapport à 2016, des outils  
21 de transport SH fonctionnalisés au service d'équilibrage jumelée à l'effet favorable de la vente  
22 d'outils de transport SH *a priori* à un prix très avantageux en 2017.

23 Il est à noter que la baisse au service de transport sera toutefois contrebalancée par une hausse  
24 du prix de la fourniture. En effet, bien qu'il soit moins dispendieux de transporter le gaz naturel  
25 jusqu'à la franchise à partir de Dawn plutôt qu'Empress, le prix du gaz naturel est généralement

1 plus élevé à Dawn<sup>1</sup>. Ainsi, dépendamment des prix de fourniture en vigueur à chacun des points  
2 de référence, la baisse ultime sur la facture totale des clients pourrait être moins élevée  
3 qu'anticipée.

4 Finalement, l'ajustement tarifaire en distribution est expliqué dans la section 1.2 du présent  
5 document.

## **1.2 Ajustement tarifaire final en distribution**

6 Les tarifs finaux de distribution de Gaz Métro, pour l'année 2017, seront en hausse de 6,7 M\$  
7 ou de 1,3 %. Cette hausse s'explique par :

	<b>Variations en M\$</b>	<b>Variations en %</b>
Variation des revenus de distribution	8,8	1,7 %
Redevance au MRNF	7,5	1,4 %
Amortissement des immobilisations	6,3	1,2 %
Impôt sur le revenu	4,6	0,9 %
Dépenses d'exploitation	2,3	0,4 %
Amortissement des comptes de frais reportés	(5,7)	-1,1 %
Compte d'écart d'application tardive des tarifs	(16,6)	-3,2 %
Autres	(0,5)	-0,0 %
<b>TOTAL</b>	<b>6,7</b>	<b>1,3 %</b>

8 Les variations les plus importantes sont expliquées dans les sous-sections suivantes.

### **1.2.1 Variation des revenus de distribution**

9 Malgré que la Cause tarifaire 2017 présente une légère croissance des volumes de  
10 19 10<sup>6</sup>m<sup>3</sup>, soit 0,3 %, les revenus générés sont en baisse de 8,8 M\$. Cette situation  
11 découle de l'évolution des volumes à travers les tarifs. Cette baisse des revenus se traduit  
12 par une hausse de la variation tarifaire de 1,7 %.

---

<sup>1</sup> Voir à ce sujet les prix présentés à la page 37 de la pièce B-0010, Gaz Métro-2, Document 1.

**1.2.2 Redevance au MRNF**

1 La hausse de la redevance au MRNF est attribuable au lancement du programme  
2 provincial ÉcoPerformance qui a eu pour effet d'augmenter de façon significative la quote-  
3 part payable par les distributeurs de gaz naturel.

**1.2.3 Amortissement des immobilisations**

4 La croissance des investissements se traduit par une hausse de la dépense  
5 d'amortissement des immobilisations.

**1.2.4 Impôt sur le revenu**

6 La hausse de l'impôt sur le revenu est essentiellement attribuable à la croissance du  
7 bénéficiaire imposable ainsi que de la variation de certains éléments dont le traitement fiscal  
8 diffère du traitement comptable.

**1.2.5 Dépenses d'exploitation**

9 L'application de la formule établie dans le cadre de la proposition d'allégement  
10 réglementaire déposée dans la pièce B-0391, Gaz Métro-3, Document 1, de la Cause  
11 tarifaire 2015 (R-3879-2014) se traduit par une croissance de l'enveloppe des dépenses  
12 d'exploitation de 2,3 M\$.

**1.2.6 Baisse de l'amortissement des comptes de frais reportés**

13 La baisse de l'amortissement des comptes de frais reportés est essentiellement  
14 attribuable à :

- 15 • La baisse de l'amortissement des comptes de frais reportés relatifs à la  
16 stabilisation tarifaire de la température et du vent de 29,8 M\$. Cette baisse résulte  
17 de l'application de la nouvelle méthode d'amortissement conformément à la  
18 décision D-2015-212;

19 partiellement compensée par :

- 20 • La baisse de 21,6 M\$ de l'amortissement créditeur (à remettre aux clients) relatif  
21 au trop-perçu réalisé au cours de l'exercice 2015 (0,9 M\$) par rapport à celui de  
22 l'exercice 2014 (22,8 M\$), jumelée à l'ajustement rétroactif visant à rétablir le

- 1                   manque à gagner de l'exercice 2013 découlant de la décision D-2015-088 0,3 M\$;
- 2                   • La hausse de l'amortissement de 3,4 M\$ des développements informatiques
- 3                   résultant de la croissance des investissements; et
- 4                   • La hausse de l'amortissement de 2,6 M\$ du compte de frais reportés de provision
- 5                   pour mauvaises créances majeures.

#### 1.2.7 Compte d'écart d'application tardive des tarifs

6 Les écarts de facturation liés à l'application tardive des tarifs au cours des exercices 2015 et 2016

7 se traduisent par une remise aux clients totalisant 16,6 M\$ à la Cause tarifaire 2017, représentant

8 une baisse tarifaire de 3,2 %.

### **1.3 Stratégie et grilles tarifaires (Gaz Métro-11, Documents 5 à 14)**

9 Des travaux sont présentement en cours dans le cadre du dossier portant sur l'allocation des

10 coûts et la structure tarifaire de Gaz Métro (R-3867-2013). En avril 2015 ont eu lieu les audiences

11 sur la phase 1 du dossier, celle-ci traitant de l'ensemble des méthodes d'allocation des coûts du

12 service de distribution. La phase 2 portant sur les services de fourniture, de transport et

13 d'équilibrage ainsi que sur la révision de l'offre interruptible a été déposée le 29 avril 2016. Les

14 analyses entourant les tarifs du service de distribution se poursuivent à l'interne. Ainsi, dans la

15 mesure où les travaux sur la vision tarifaire sont toujours en cours, Gaz Métro propose de

16 maintenir la même approche pour l'établissement des tarifs 2016 que celle retenue dans la

17 décision D-2013-106. La Régie y mentionnait que tant que les travaux sur la vision se

18 poursuivaient, la répartition de la hausse du revenu requis au prorata des revenus de distribution

19 constituait une proposition acceptable.

20 Le revenu requis au service de distribution, pour l'année 2016/2017, s'élève à 533,1 M\$. La

21 stratégie tarifaire est présentée à la pièce Gaz Métro-11, Document 5. Elle résulte en une hausse

22 de 1,2 % pour chacun des tarifs et paliers au service de distribution.

## **2 LES PARTICULARITÉS DU DOSSIER ET SUIVIS**

### **2.1 Les suivis en lien avec le plan de développement (Gaz Métro-3, Document 2)**

23 Gaz Métro dépose les suivis demandés par la Régie sur la caractérisation détaillée des

1 compteurs ne générant pas de revenu et sur les installations n'ayant jamais fait l'objet de  
2 facturation. Les résultats des analyses ont été utilisés dans l'élaboration du plan de  
3 développement des nouvelles ventes 2016-2017. En effet, le plan de développement des  
4 nouvelles ventes 2016-2017 est ajusté pour refléter les ventes annulées, les nouvelles  
5 installations qui ne feront jamais l'objet de facturation ainsi qu'un taux de maturation par marché  
6 afin de refléter les volumes de consommation des clients.

## **2.2 La méthodologie d'analyse de perte de clients (Gaz Métro-3, Document 3)**

7 Gaz Métro dépose le suivi demandé par la Régie sur l'analyse des pertes en fonction des marchés  
8 pour l'année financière 2015. Le tableau suivant indique le nombre de clients et les volumes  
9 perdus par marché :

**Perte de clients par marché**

<b>Secteurs</b>	<b>Nombre</b>	<b>Volume 2013 (en m<sup>3</sup>)</b>
Résidentiel	2 497	4 811 935
Commercial	799	7 090 374
Industriel	122	3 291 787
Institutionnel	50	1 361 987
<b>Total</b>	<b>3 468</b>	<b>16 556 083</b>

10 Cette analyse des pertes de clients permettra de bonifier les stratégies de maintien de la clientèle.

## **2.3 La méthodologie visant l'acceptation de projets selon un seuil minimal de rentabilité (Gaz Métro-3, Document 4)**

11 Gaz Métro propose une nouvelle méthodologie visant l'acceptation de projets d'extension avec  
12 expectative de rentabilité. Cette approche vise à favoriser l'accès au gaz naturel en tenant compte  
13 que les projets d'extension du réseau de distribution permettent de générer des ventes en  
14 densification dans les années subséquentes, augmentant ainsi la rentabilité du projet d'extension  
15 au-delà du niveau initialement connu au moment de prendre la décision. À partir d'un échantillon  
16 de projets d'extension, Gaz Métro constate que la rentabilité a augmenté d'approximativement 5  
17 %, quelques années après avoir réalisé l'extension. Gaz Métro propose donc d'établir le seuil  
18 minimal acceptable de rentabilité à 2 % de TRI pour les projets d'extension avec expectative de  
19 rentabilité.

**2.4 La prolongation du programme pilote Compte d'aide au soutien social CASS  
(Gaz Métro-9, Document 4)**

1 Gaz Métro demande une prolongation de deux années du programme pilote du CASS afin d'être  
2 en mesure de présenter une analyse complète sur les résultats obtenus. Gaz Métro est d'avis  
3 qu'il n'est pas souhaitable de mettre fin temporairement au programme jusqu'à ce qu'elle dépose  
4 ses conclusions finales. Gaz Métro présente les résultats d'un sondage portant sur le niveau de  
5 la satisfaction de la clientèle envers le CASS qui démontre la satisfaction élevée recueillie  
6 jusqu'ici avec le programme.

7 Gaz Métro demande également à la Régie de permettre l'utilisation d'un compte de frais reportés  
8 afin d'y cumuler tout écart entre les montants autorisés et ceux réellement dépensés dans le  
9 cadre du programme pilote du CASS.

**2.5 Les modifications au processus d'adhésion au programme de fourniture de gaz  
naturel à prix fixe (Gaz Métro-11, Document 2)**

10 Gaz Métro propose de modifier le processus d'adhésion au service de fourniture à prix fixe,  
11 compte tenu de l'évolution du marché depuis la mise en place du service en 2003. En particulier,  
12 Gaz Métro constate que le mode de sollicitation des fournisseurs n'est pas celui qui avait été  
13 anticipé lors de la création du service et propose donc de remplacer l'actuelle procédure de  
14 coupon d'annulation par une procédure de confirmation positive. Cette modification devrait  
15 permettre de mieux informer la clientèle sur la nature de l'engagement dans le cadre du service  
16 de fourniture à prix fixe avant de procéder à l'adhésion au service.

**2.6 Incitatif à la performance sur les transactions financières visant l'optimisation des  
outils d'approvisionnement (Gaz Métro-2, Document 2)**

17 Gaz Métro propose de reconduire l'incitatif à la performance sur les transactions financières  
18 comme approuvé lors des exercices 2014, 2015 et 2016. Cet incitatif consiste à appliquer une  
19 bonification de 10 % des revenus réels des transactions financières sous réserve que les  
20 transactions de plus de 12 mois, ou s'étendant au-delà du 30 septembre d'une année donnée ne  
21 peuvent être considérées comme des transactions financières d'optimisation.

**2.7 Stratégies de conformité au Système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre (SPEDE) (Gaz Métro-4, Document 1)**

1 Dans sa décision D-2015-181, la Régie prenait acte du suivi relié à la stratégie de couverture  
2 pour la période de conformité 2015-2017 et approuvait la stratégie d'acquisition mise à jour pour  
3 cette même période. De plus, la Régie approuvait la stratégie de couverture proposée par Gaz  
4 Métro pour la période 2018-2020.

5 Dans cette preuve, Gaz Métro présente les suivis pertinents en lien avec la décision D-2014-  
6 171 ainsi qu'une mise à jour des stratégies de couverture pour les périodes de conformité 2015-  
7 2017 et 2018-2020.

**2.8 Planification pluriannuelle des investissements (suivis de la décision D-2015-181) (Gaz Métro-5, Document 1)**

8 Gaz Métro dépose depuis plusieurs années à la Régie sa planification pluriannuelle des  
9 investissements pour la gestion des actifs. Dans la décision D-2015-181, la Régie a précisé  
10 qu'elle était d'avis qu'il y a lieu d'améliorer l'information présentée dans cette pièce.

11 Dans cette preuve, Gaz Métro présente sa stratégie de gestion des actifs et répond aux suivis  
12 de la Régie en ajoutant la catégorie « Renforcement du réseau de transmission » de la stratégie  
13 de gestion des actifs ainsi que la section « Investissements en développement de réseau ».

**2.9 Plan de balisage (suivi de la décision D-2015-181) (Gaz Métro-8, Document 19)**

14 Conformément au plan de balisage approuvé par la Régie dans sa décision D-2015-181,  
15 Gaz Métro présente les résultats des deux balisages effectués au cours de l'exercice, soit celui  
16 sur les avantages sociaux et celui portant sur la gestion des immeubles. Un compte rendu de  
17 l'avancement des autres balisages qui seront réalisés dans les prochaines années est aussi  
18 déposé. À cet égard, Gaz Métro explique les limitations rencontrées pour son balisage des  
19 dépenses reliées à l'exploitation de son réseau et les solutions envisagées.

**2.10 Révision du code de conduite de Gaz Métro (suivi de la décision D-2015-181) (Gaz Métro-8, Document 20)**

20 Gaz Métro dépose son plus récent Code de conduite, tel qu'annoncé dans le cadre du dossier  
21 tarifaire 2015.

**2.11 Demande d'inclusion dans la base de tarification des actifs/passifs au titre des prestations définies (suivi de la décision D-2015-212) (Gaz Métro-8, Document 21)**

1 Dans sa décision D-2015-212, approuvant l'application de la méthode actuarielle pour les  
2 dépenses liées aux avantages sociaux futurs, la Régie a cependant reporté, à la présente cause  
3 tarifaire, l'examen de la demande de Gaz Métro d'inclure dans la base de tarification  
4 l'ATPD/PDTD, net du solde non amorti des CFR. Les informations déposées visent donc à  
5 répondre aux questionnements énoncés par la Régie dans sa décision D-2015-212 afin de lui  
6 permettre de conclure sur cette demande de Gaz Métro.

**2.12 Demande de modification du calcul de la contrepartie de la normalisation (Gaz Métro-8, Document 22)**

7 Le déclin de l'importance relative de la clientèle interruptible en termes de nombre de clients et  
8 de volumes consommés a forcé Gaz Métro à se questionner sur les principes de base soutenant  
9 la méthode de contrepartie « parfaite » de la normalisation. L'analyse effectuée démontre que la  
10 relation entre la normalisation et la contrepartie parfaite exige un ajustement. Conséquemment,  
11 Gaz Métro propose d'équilibrer la méthode de normalisation des revenus pour la température et  
12 le vent par une contrepartie « partielle nette du GAI », représentant l'écart entre les volumes  
13 d'interruptions réels nets des volumes consommés sous les contrats de GAI et les volumes  
14 d'interruptions prévus à la cause tarifaire.

**2.13 Mise à jour de la proposition de la fusion des tarifs de transport des zones Sud et Nord (suivi de la décision D-2015-181) (Gaz Métro-11, Document 3)**

15 Gaz Métro propose que les zones Sud et Nord soient fusionnées à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2016.  
16 Dans la décision D-2015-181, la Régie indiquait qu'elle était en accord avec les éléments  
17 soulevés par Gaz Métro afin de justifier la fusion, mais qu'un examen plus approfondi de la  
18 fonctionnalisation des coûts de Champion devait être fait. Gaz Métro n'a pas été en mesure de  
19 produire l'examen demandé. Toutefois, elle soumet que la fusion des zones implique l'égalité des  
20 taux alors que la fonctionnalisation détermine en amont les coûts à récupérer par les tarifs, qu'ils  
21 soient égaux ou non. Ces deux sujets peuvent donc être traités séparément. Gaz Métro propose  
22 alors de répondre au suivi demandé par la Régie concernant la fonctionnalisation des coûts de  
23 Champion dans le cadre du dossier R-3867-2013, qui doit étudier la refonte du service de  
24 distribution de manière générale et de procéder dès la présente cause à la fusion des zones Sud  
25 et Nord du service de transport.