

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2013-182	R-3837-2013	22 novembre 2013
	Phases 2 et 3	

PRÉSENTS :

Marc Turgeon
Gilles Boulianne
Françoise Gagnon
Régisseurs

Société en commandite Gaz Métro

Demanderesse

et

Intervenants dont les noms apparaissent ci-après

Décision interlocutoire sur la demande d'application provisoire des *Conditions de service et Tarif* à compter du 1^{er} décembre 2013 (phase 3) et décision partielle sur la phase 2 avec motifs à suivre

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 1^{er} octobre 2013

Intervenants :

Association des consommateurs industriels de gaz (ACIG);

Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (section Québec) (FCEI);

Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME);

Option consommateurs (OC);

Regroupement des organismes environnementaux en énergie (ROEÉ);

Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (SÉ/AQLPA);

TransCanada Energy Ltd. (TCE);

Union des consommateurs (UC);

Union des municipalités du Québec (UMQ).

1. INTRODUCTION

[1] Le 10 avril 2013, Société en commandite Gaz Métro (Gaz Métro ou le Distributeur) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie) une demande d'approbation du plan d'approvisionnement et de modification des *Conditions de service et Tarif* à compter du 1^{er} octobre 2013 (la Demande). Elle propose de traiter ce dossier en trois phases.

[2] La phase 1 traite de la prolongation de l'ordonnance de suspension de l'application de la formule d'ajustement automatique jusqu'au 1^{er} octobre 2014 et du maintien du taux de rendement de 8,90 % sur l'avoir de l'actionnaire fixé en 2012 et maintenu en 2013.

[3] La phase 2 porte sur l'approbation du plan d'approvisionnement.

[4] La phase 3, quant à elle, porte sur la fixation des conditions de service et des tarifs applicables à l'ensemble de la clientèle à compter du 1^{er} octobre 2013.

[5] Le 18 avril 2013, la Régie rend sa décision D-2013-059 par laquelle elle accueille la proposition du Distributeur de procéder à l'examen de la demande en trois phases.

[6] Le 24 septembre 2013, le Distributeur transmet à la Régie une 3^e demande réamendée dans laquelle il demande, entre autres, de maintenir provisoirement, à compter du 1^{er} octobre 2013, l'application des *Conditions de service et Tarif* jusqu'à ce que la Régie en décide autrement. Le 26 septembre 2013, la Régie accède à la demande du Distributeur dans sa décision D-2013-157.

[7] Le 4 octobre 2013, le Distributeur dépose à la Régie une 4^e demande réamendée dans laquelle il demande à la Régie, entre autres, d'approuver le texte des *Conditions de service et Tarif* présenté aux pièces B-0183 et B-0184, de fixer l'entrée en vigueur de ce texte au 1^{er} décembre 2013 et de déclarer que ce texte s'applique jusqu'à ce qu'une décision finale intervienne sur la phase 3 du présent dossier.

[8] Le 21 octobre 2013, par sa décision D-2013-170, la Régie fixe le calendrier de traitement de la phase 3. Ce calendrier réserve la période du 18 mars au 1^{er} avril 2014 pour la tenue de l'audience.

[9] Les 6, 7, 8 et 12 novembre 2013, la Régie tient des audiences sur la phase 2 du dossier. Elle entame un délibéré le 18 novembre 2013 sur les sujets examinés en audience.

[10] La présente décision porte sur la mise en vigueur provisoire, à compter du 1^{er} décembre 2013, des *Conditions de service et Tarif* présentés aux pièces B-0183 et B-0184 ainsi que sur le nombre de jours d'interruption prévu à l'article 16.4.6 des *Conditions de service et Tarif*.

2. HAUSSE PROVISOIRE DES TARIFS

[11] Gaz Métro demande d'approuver provisoirement, à compter du 1^{er} décembre 2013, des tarifs qui reflètent l'ensemble des ajustements demandés aux tarifs de distribution, de transport et d'équilibrage dans le cadre de la phase 3 du présent dossier.

[12] Pour l'année tarifaire du 1^{er} octobre 2013 au 30 septembre 2014, le Distributeur demande une hausse combinée de 1,25 %¹.

TABLEAU 1
Calcul de l'ajustement tarifaire global demandé pour 2013-2014
(000 \$)

	Distribution (D)	Inventaires (F,C)	Transport (T)	Équilibrage (É)	TOTAL
Revenu requis	601 941	3 948	262 355	138 289	1 006 533
Tarifs 2012-2013 ⁽¹⁾	526 000	3 628	324 875	139 576	994 078
Ajustement tarifaire	75 941	320	(62 520)	(1 286)	12 455
Pourcentage de l'ajustement	14,44%	8,82%	-19,24%	-0,92%	1,25%

⁽¹⁾Tarifs en vigueur en 2013 appliqués aux volumes projetés de 2014.

Source : pièce B-0125.

¹ Pièce B-0125.

[13] Gaz Métro explique la hausse globale de 12,4 M\$ principalement par l'augmentation du revenu requis en distribution de 75,9 M\$. Plus de 35 % de cette hausse, soit 29,1 M\$, provient de la récupération de l'écart de revenus 2013. Cette hausse est en grande partie compensée par une baisse des coûts de transport.

[14] La baisse des coûts du service de transport s'explique par :

- l'application tardive des tarifs de l'année 2012-2013;
- la réduction des coûts de transport en 2014 découlant de l'annualisation de la baisse des tarifs de TransCanada PipeLines (TCPL) effective le 1^{er} juillet 2013;

et elle est atténuée par une hausse des volumes transportés.

[15] La hausse globale de 1,25 % est répartie de façon différente entre les tarifs et les paliers. Ainsi, tous les clients subissent la hausse en distribution, mais l'impact de la baisse des coûts du service de transport n'est pas le même pour chacun.

[16] Gaz Métro précise que les clients du premier palier du tarif D₁ voient leur facture globale augmenter de 8,3 % (ou de 6,3 % en considérant également la fourniture et la compression). Les clients du tarif D₅ subissent une baisse tarifaire globale de -6,6 % (soit -2,7 % en considérant également la fourniture et la compression).

Compte d'écart de revenus – décision tardive

[17] Gaz Métro utilise un compte de frais reportés, soit le compte d'écart de revenus – décision tardive, depuis plusieurs années. Ce compte découle du délai entre la date d'application des tarifs, soit le 1^{er} octobre, et la date de mise en application définitive des tarifs. Au cours des exercices 2008 à 2013, les tarifs définitifs ont été mis en vigueur au 1^{er} novembre (2008), au 1^{er} décembre (2009 et 2011), au 1^{er} janvier (2010 et 2012) et au 1^{er} août (2013).

TABLEAU 2
Écart de revenus – décision tardive
(000 \$)

Année du constat	Intégration tarifaire	Transport	Équilibrage	Distribution	Fonds Vert	TOTAL
Écart de revenus 2009	CT-2010	108	3 668	3 512	3 652	10 940
Écart de revenus 2010	CT-2011	13	(5 316)	5 967	(782)	(118)
Écart de revenus 2011	CT-2012	(1 582)	(4 138)	(3 583)	(1 483)	(10 786)
Écart de revenus 2012	CT-2013	(14 684)	14 403	(2 514)	(1 205)	(4 000)
Écart de revenus 2013	CT-2014	(32 290)	28 355	26 205	(1 705)	20 965

Source : pièce B-0198, p. 8.

[18] Gaz Métro veut éviter de reproduire la situation de compte d'écart de revenus – décision tardive important de l'exercice 2013 en proposant des tarifs provisoires reflétant les tarifs demandés, dès décembre 2013. Elle vise à générer des revenus plus en lien avec les tarifs demandés pour la période du 1^{er} octobre 2013 au 30 septembre 2014.

[19] Gaz Métro allègue qu'historiquement, la combinaison des ajustements tarifaires entre les services a permis d'atténuer les ajustements tarifaires résultant d'un service en particulier. Ainsi, pour les exercices tarifaires 2012 et 2013, les hausses du tarif d'équilibrage ont été atténuées par les autres services. Finalement, la hausse tarifaire globale proposée pour l'exercice 2013-2014 est inférieure à celle autorisée pour l'exercice 2013.

TABLEAU 3
Ajustements tarifaires historiques

Dossier tarifaire	Transport	Équilibrage	Distribution	Global
CT-2010	-0,02%	-18,62%	3,34%	-0,70%
CT-2011	-3,03%	-27,44%	-4,73%	-6,47%
CT-2012	-13,71%	82,02%	-2,38%	-1,75%
CT-2013	-10,88%	24,74%	5,03%	1,68%
CT-2014	-19,20%	-0,92%	14,44%	1,25%

Source : pièce B-0198, p. 7.

[20] Étant donné l'importance des sommes dans le compte d'écart de revenus – décision tardive de distribution pour 2013, Gaz Métro a évalué la possibilité d'un étalement sur trois ans du solde de ce compte de manière à réduire l'impact à la hausse sur les tarifs. Toutefois, cette alternative n'a pas été retenue pour deux principales raisons :

- la baisse tarifaire associée au service de transport pour l'exercice 2014 permettait d'atténuer l'impact des comptes d'écart de revenus – décision tardive sur la facture globale des clients. Gaz Métro n'anticipe pas une baisse aussi importante des tarifs de transport pour les années 2015 et 2016;
- Gaz Métro estime nécessaire d'éviter un report de la liquidation de ce compte d'écart sur d'autres périodes, car elle anticipe un impact important sur les tarifs de distribution à la suite de la mise en vigueur du *Règlement concernant le système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre (RSPEDE)* en 2015 et 2016. Cet impact est difficile à évaluer avec précision, mais la pression à la hausse anticipée sur les tarifs justifie d'amortir entièrement en 2014 le compte d'écart de revenus – décision tardive de distribution. Pour les clients grands émetteurs, la baisse des coûts du transport, combinée à la liquidation du compte d'écart dès cette année, réduisent de manière significative la hausse proposée.

[21] Gaz Métro considère que l'application de tarifs provisoires au 1^{er} décembre 2013 demeure la meilleure façon d'éviter d'induire, dans le futur, des variations importantes, indésirables, inutiles et évitables dans les tarifs, telles que celles présentées au présent dossier tarifaire.

[22] Gaz Métro ne juge pas souhaitable de proposer une hausse provisoire inférieure ou partielle, car ceci aurait pour effet d'alimenter le compte d'écart de revenus – décision tardive de distribution, ce qu'elle tente d'éviter. Elle estime qu'au 1^{er} décembre 2013, le montant à recevoir est d'environ 12 M\$ pour les mois d'octobre et novembre 2013.

[23] La Régie a demandé à Gaz Métro un scénario qui limite la hausse de certains postes du revenu additionnel requis de distribution à l'inflation, soit 2,5 %². Le résultat de l'application de ce scénario est une hausse du revenu requis de distribution de 67,1 M\$ au lieu de la hausse demandée de 75,9 M\$, donc une variation de 13,5 % au lieu du 14,4 % présenté au tableau 1. La hausse globale s'élève alors à 0,4 % au lieu du 1,25 % demandé.

[24] Selon ce scénario, les clients du premier palier du tarif D₁ voient leur facture globale augmenter de 6,9 % plutôt que de 8,3 %. Les clients du tarif D₅ subissent une baisse tarifaire globale de -7,2 % plutôt que de -6,6 %.

[25] Le montant à recevoir dans le compte d'écart de revenus – décision tardive de distribution passe à environ 21 M\$ au lieu du 12 M\$ prévu dans la demande de Gaz Métro.

Écart des coûts du plan d'approvisionnement en regard de la proposition de changement de méthode d'établissement de la prévision des besoins de pointe

[26] Gaz Métro identifie que l'écart des coûts du plan d'approvisionnement établi selon la méthode actuelle de la prévision des besoins de pointe et la méthode de prévision proposée par Gaz Métro s'élève à 21 176 935 \$. Le Distributeur mentionne qu'en raison de la priorisation des outils dans les plans d'approvisionnement³, ce montant est réparti entre les différents services de la façon suivante :

- 4,3 M\$ en coût de fourniture et compression;
- 12,2 M\$ en coût de transport;
- 4,7 M\$ en coût d'équilibrage⁴.

[27] Dans le cadre de la phase 2 du présent dossier, la Régie a demandé à Gaz Métro de présenter un scénario tarifaire dans lequel cet écart serait soustrait des coûts d'équilibrage et transféré aux coûts de transport. Gaz Métro mentionne qu'un tel scénario est faisable.

² Pièce B-0198, p. 8 et 9.

³ Pièce A-0059, p. 69 et 70.

⁴ Pièce B-0263.

[28] En réponse à l'engagement numéro 8, Gaz Métro identifie que seulement 4,7 M\$ doit être transféré au service de transport, soit le montant fonctionnalisé à l'équilibrage. Elle précise que les coûts de fourniture et de compression sont encourus par la clientèle interruptible, principalement en achat direct, et ne sont donc pas encourus par Gaz Métro et l'ensemble de sa clientèle.

3. TEXTE DES CONDITIONS DE SERVICE ET TARIF

[29] Gaz Métro soumet des versions française et anglaise des *Conditions de service et Tarif* spécifiques à sa demande de hausse provisoire⁵. Ces documents introduisent un cavalier tarifaire de transport qui prend la forme d'un crédit unitaire de 0,854¢/m³, de façon à attribuer le compte d'écart de transport 2013, soit 32 M\$, uniquement aux clients présents au 31 juillet 2013. Selon Gaz Métro, cette approche découle du contexte de transport actuel, différent du contexte de distribution et d'équilibrage.

[30] Selon Gaz Métro, les actions prises au cours des dernières années afin de déplacer ses capacités de transport vers Dawn ont permis de réduire le prix de son service de transport. Cette baisse de prix, combinée à l'incertitude quant aux capacités de transport courte distance disponibles sur les marchés primaire et secondaire, incitent les clients qui avaient fait le choix de fournir leur propre transport à revenir au service du Distributeur. Une remise du compte d'écart de transport par le biais des tarifs 2014 signifierait donc que ces clients pourraient bénéficier de la « réduction », même s'ils n'étaient pas présents au moment où le solde a été généré. Selon Gaz Métro, un client majeur ayant annoncé un retour au service de transport à compter du 1^{er} novembre 2013 récupérerait à lui seul 8,8 % du solde de 32,3 M\$, sans pour autant y avoir contribué.

[31] C'est pour cette raison que Gaz Métro propose l'introduction du cavalier applicable uniquement aux clients présents le 31 juillet 2013.

⁵ Pièces B-0183 et B-0184.

4. POSITION DES INTERVENANTS

[32] Lors de l'audience tenue les 6, 7, 8 et 12 novembre 2013 dans le cadre de la phase 2, la Régie a demandé à l'ACIG, la FCEI et l'UC de commenter un scénario tarifaire dans lequel l'écart des coûts du plan d'approvisionnement établi selon la méthode actuelle et la méthode proposée par Gaz Métro serait transféré de l'équilibrage vers le transport.

[33] La FCEI mentionne qu'on ne peut attribuer la responsabilité de cet écart de coûts et, en conséquence, le transfert au niveau des coûts de transport respecte une proportionnalité qui semble raisonnable⁶.

[34] Pour sa part, l'UC mentionne que le scénario proposé par la Régie semble une solution adéquate et devrait être retenu.

5. OPINION DE LA RÉGIE

[35] Dans le cadre de l'étude de la demande de mise en vigueur provisoire des tarifs demandés, la Régie considère qu'elle fait face à une situation exceptionnelle. En effet, elle ne s'est pas encore prononcée sur la hausse des coûts de distribution présentée. Le dossier a été déposé en octobre 2013 et les audiences n'ont pas encore eu lieu.

[36] Il ne s'agit toutefois pas d'une première. La Régie a déjà autorisé la mise en place de tarifs de façon provisoire, alors que l'étude du dossier était dans un état plus avancé que ne l'est le présent dossier.

[37] La demande porte sur la mise en vigueur des composantes distribution, transport, équilibrage et inventaires des tarifs de Gaz Métro. La variation combinée de ces composantes est de 1,25 %.

⁶ Pièce A-0059, p. 163.

[38] Toutefois, la hausse des tarifs de distribution est importante, soit 14,4 %, et bien qu'une partie non négligeable de cette hausse, soit 9,8 %⁷, découle de la décision D-2013-106 portant sur l'année tarifaire 2013, la Régie constate qu'une hausse de 4,6 % découle de facteurs spécifiques au dossier 2014 et qui ne sont pas encore étudiés.

[39] La Régie estime que le retard accumulé dans les dossiers tarifaires ne sera pas effacé en entier dans le cadre du dossier tarifaire 2014. Elle prévoit donc qu'il est possible qu'une situation de mise en vigueur tardive des tarifs se produise également en 2015.

[40] Elle comprend aussi que la mise en place du RSPEDE pourrait faire augmenter les tarifs de façon importante en 2015, particulièrement pour les clients qui ne sont pas soumis directement à cette mesure. Toutefois, étant donné l'incertitude, Gaz Métro n'a pas évalué, même de façon estimative, le pourcentage de hausse tarifaire qui pourrait en découler.

[41] Dans les circonstances, la Régie retient une approche prudente. Elle considère qu'autoriser en entier la hausse provisoire demandée serait inapproprié. En effet, si après l'étude du dossier, la Régie n'approuvait pas l'ensemble de la hausse tarifaire demandée sur les coûts de distribution, la conséquence serait une baisse des tarifs applicable pour quelques mois seulement, dans un contexte de hausse de tarifs anticipée pour 2015.

[42] La Régie considère aussi que toute hausse de tarif provisoire partielle pourrait alimenter le compte d'écart de revenus – décision tardive. Elle tient toutefois compte de l'incertitude quant à la hausse tarifaire anticipée en 2015.

[43] Entre-temps, la Régie juge qu'il est sage de profiter de l'impact de la diminution du tarif de transport pour limiter le plus possible l'impact tarifaire maximal qui s'applique à certains clients.

⁷ Incluant le compte d'écart de revenus – décision tardive, la remise ponctuelle aux clients en 2013 du solde du Fonds en efficacité énergétique (FEÉ) et l'écart entre la remise d'un trop-perçu en 2013 et aucun trop-perçu en 2014.

[44] La Régie accède donc partiellement à la demande de Gaz Métro. Bien que la minimisation de l'étalement soit un objectif important et louable, l'incertitude liée à la variation tarifaire anticipée pour 2015 ne permet pas de retenir la proposition de Gaz Métro.

[45] La Régie considère que l'étude de la demande au fond doit avoir lieu avant la mise en vigueur de la hausse de tarifs. Elle retient donc le scénario qui limite la hausse de certains postes à l'inflation⁸.

Écart des coûts du plan d'approvisionnement en regard de la proposition de changement de méthode d'établissement de la prévision des besoins de pointe

[46] Par ailleurs, dans sa décision D-2013-179, la Régie rejette la modification à la méthode de prévision de la journée de pointe des clients du tarif D₄ proposée par Gaz Métro. Elle mentionne :

« [54] Quant au Plan pour l'année 2014, la Régie constate que le Distributeur a retenu une solution de transport pour répondre à une demande de base afin de satisfaire des besoins de pointe de faible occurrence, sans examiner de solution alternative au transport ferme. La Régie constate également qu'il est trop tard pour implanter une solution alternative.

[55] Par conséquent, la Régie statuera sur la répartition dans les tarifs des coûts supplémentaires de ce transport pour l'année tarifaire 2014 à la suite des audiences à être tenues en novembre 2013 ».

[47] La Régie considère plus équitable que les coûts associés au transport soient assumés par l'ensemble des clients. En conséquence, elle est d'avis, tout comme la FCEI, que la fonctionnalisation de cet écart de coût dans le service de transport plutôt qu'au service d'équilibrage représente une proportionnalité plus raisonnable.

⁸ Présenté à la pièce B-0198; le taux d'inflation utilisé est de 2,5 %.

[48] Cependant, la Régie comprend que selon la méthode proposée, la priorisation des outils à la disposition du Distributeur fait en sorte qu'une partie des coûts du *Firm Transmission Long Haul* (FTLH) était déjà fonctionnalisée au service de transport. En conséquence, une partie des outils d'équilibrage existants du Distributeur était utilisée dans une moindre proportion.

[49] De plus, la Régie constate que les plans d'approvisionnement présentés aux pièces B-0204 et B-0272 diffèrent, notamment pour les coûts du « marché secondaire » et pour ceux du « SH-Dawn ». En effet, à la pièce B-0272, un coût additionnel de 4,2 M\$ apparaît pour le « marché secondaire » et un coût additionnel de 5,4 M\$ apparaît pour le « SH-Dawn ». La Régie s'explique difficilement ces différences dans la mesure où les coûts sont fonctionnalisés, la demande en service continue est la même tandis que la demande en service interruptible n'est que très légèrement modifiée.

[50] La Régie souhaite obtenir plus d'explications à cet égard dans le cadre de la phase 3 du présent dossier, aux fins de la décision à y rendre. Cependant, elle partage l'avis du Distributeur en ce qui a trait aux coûts de fourniture et de compression. Ainsi, ces derniers ne doivent pas être pris en compte dans le calcul.

[51] Pour la mise en place des tarifs provisoires, la Régie juge que le coût additionnel associé à la capacité de transport FTLH pour desservir les besoins de pointe additionnels des clients du tarif D₄ doit être évalué sur une base marginale.

[52] **En conséquence, elle ordonne au Distributeur de retrancher un coût de 16 903 112 \$ du service d'équilibrage et de le transférer au service de transport.** Ce montant correspond au montant de l'écart de 21 176 935 \$ duquel ont été retranchés les coûts de fourniture et de compression.

Texte des Conditions de service et Tarif

[53] En ce qui a trait à l'utilisation du cavalier pour la récupération de la baisse du tarif du service de transport, la Régie considère que cette approche respecte le principe de causalité des coûts et en permet l'utilisation.

Jours d'interruption

[54] La Régie juge opportun d'inclure, dès à présent, une modification aux versions française et anglaise des *Conditions de service et Tarif* portant sur les modifications aux jours d'interruption.

[55] L'article 16.4.6 des *Conditions de service et Tarif* présente le nombre de jours d'interruption. Dans le cadre de la phase 2, Gaz Métro demande des modifications à cet article, soit l'introduction d'un paragraphe supplémentaire qui présenterait un nombre de jours d'interruption plus élevé en cas d'enjeux opérationnels.

[56] La Régie autorise les modifications proposées, pour les motifs qui seront énoncés dans la décision à venir sur la phase 2 du présent dossier. Elle demande donc à Gaz Métro d'inclure dans les versions française et anglaise du texte des *Conditions de service et Tarif* en vigueur à compter du 1^{er} décembre 2013 le paragraphe 16.4.6 tel qu'inclus aux pièces B-0185 et B-0186.

[57] **Pour ces motifs,**

La Régie de l'énergie :

DÉCLARE provisoires les *Conditions de service et Tarif*, tels que modifiés par la présente décision, à compter du 1^{er} décembre 2013;

DEMANDE à Gaz Métro de déposer, pour approbation, les pièces révisées, la grille tarifaire et les versions française et anglaise du texte des *Conditions de service et Tarif* pour tenir compte de la présente décision, au plus tard le **26 novembre 2013 à 12 h** et **RÉSERVE** sa décision à cet égard;

ORDONNE à Gaz Métro de se conformer à tous les autres éléments décisionnels de la présente décision.

Marc Turgeon
Régisseur

Gilles Boulianne
Régisseur

Françoise Gagnon
Régisseur

Représentants :

Association des consommateurs industriels de gaz (ACIG) représentée par M^e Guy Sarault;

Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (section Québec) (FCEI) représentée par M^e André Turmel;

Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME) représenté par M^e Geneviève Paquet;

Option consommateurs (OC) représentée par M^e Éric David;

Regroupement des organismes environnementaux en énergie (ROÉÉ) représenté par M^e Franklin S. Gertler;

Société en commandite Gaz Métro (Gaz Métro) représentée par M^{es} Vincent Regnault et Hugo Sigouin-Plasse;

Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (SÉ/AQLPA) représenté par M^e Dominique Neuman;

TransCanada Energy Ltd. (TCE) représentée par M^e Pierre Grenier;

Union des consommateurs (UC) représentée par M^e Hélène Sicard;

Union des municipalités du Québec (UMQ) représentée par M^e Marc-André LeChasseur.