

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE)
RELATIVE AU DOSSIER GÉNÉRIQUE PORTANT SUR L'ALLOCATION DES COÛTS
ET LA STRUCTURE TARIFAIRE D'ÉNERGIR**

PRINCIPE DE CAUSALITÉ

- 1. Références :**
- (i) Pièce [A-0036](#), p. 9;
 - (ii) Décision [D-2017-063](#), p. 16 et 17;
 - (iii) [Réseau de transport et d'alimentation de gaz naturel au Québec](#);
 - (iv) Pièce [B-0474](#), p. 10, tableau 6;
 - (v) Pièce B-0341, onglet « CAU - Abitibi »;
 - (vi) Pièce [B-0334](#), p. 10 et 11;
 - (vii) Pièce [B-0474](#), p. 12 et 14, tableaux 7 et 8.

Préambule :

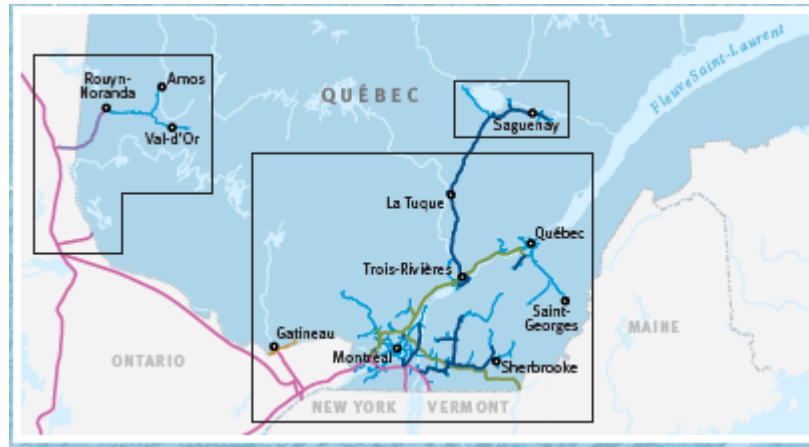
(i) « Pour l'instant, nous devons nous évertuer à établir la meilleure façon de répartir le plus équitablement possible en fonction des liens de causalité les plus solides, la grande tarte des coûts de service entre les différentes catégories de clientèle, sans chercher à savoir par quel moyen et auprès de qui ces coûts seront récupérés ».

(ii) « [55] En réponse à une DDR, Gaz Métro présente les données relatives à la valeur nette comptable des conduites de transmission par région. Elle souligne le montant élevé de la valeur historique des conduites qui n'ont pu faire l'objet d'une répartition régionale, soit les conduites non classées par région évaluées à un montant de 282,2 M\$ sur une valeur historique totale de 288,1 M\$, soit près de 98 % de la valeur historique des conduites de transmission. L'information est reproduite au tableau suivant.

[...]

[56] Face à l'ensemble de ces considérations, Gaz Métro mentionne qu'il n'est pas possible de mesurer distinctement et correctement une valeur nette des conduites de transmission par région, sans s'appuyer sur plusieurs hypothèses ou évaluations complexes. Elle propose de ne pas répartir les conduites de transmission sur une base régionale. En conséquence, elle applique directement la capacité attribuée et utilisée (CAU) pour allouer les coûts des conduites de transmission, sans sous-répartition par région ». [note de bas de page omise] [nous soulignons]

(iii) Énergir publie sur son site internet une carte de son réseau gazier :



(iv) En lien avec le scénario 1 (fonctionnalisation au service de distribution avec fusion des tarifs des zones Nord et Sud), le tableau 6 présente la répartition des coûts des conduites de Champion (coûts de Champion) en fonction du facteur CAU ajusté pour l'année tarifaire 2019 (dossier R-4018-2017).

(v) L'onglet « CAU - Abitibi » présente le facteur d'allocation « CAU » spécifique à la région de l'Abitibi.

(vi) Énergir présente l'index des facteurs d'allocation des coûts de fourniture, de transport et d'équilibrage. Pour les facteurs d'allocation FB01T (volumes de transport) et FB01TN (volumes de transport de la zone Nord), Énergir précise ce qui suit :

« Ces volumes excluent les volumes distribués aux clients qui fournissent leur propre service de transport ou qui s'approvisionnent sur le territoire du distributeur ».

(vii) En lien avec le scénario 2 (fonctionnalisation au service de transport avec fusion des tarifs de transport), le tableau 7 présente pour l'année tarifaire 2019 la répartition des coûts de Champion en fonction du facteur d'allocation FB01T. En lien avec le scénario 3 (fonctionnalisation au service de transport mais sans fusion des tarifs de transport), le tableau 8 présente également pour l'année tarifaire 2019 la répartition des coûts de Champion en fonction du facteur d'allocation FB01TN.

Demandes :

- 1.1 En vous référant à (ii) et à (iii), veuillez commenter le fait que, contrairement aux conduites de transmission qui permettent le transport du gaz naturel entre les régions et dont certains investissements ne peuvent pas être facilement associés à une région spécifique, les conduites de Champion desservent uniquement la zone Nord (région de l'Abitibi) et les investissements y afférents sont, en conséquence, facilement identifiables à cette zone.
- 1.2 Selon le scénario de fonctionnalisation des coûts de Champion au service de distribution et de fusion des tarifs de transport, à l'aide des renseignements de la référence (iv), la Régie

constate que pour l'année tarifaire 2019, les coûts totaux de Champion sont répartis entre les zones Nord et Sud de la façon suivante :

Zone	Coûts alloués (\$)	%
Nord	337 537	8 %
Sud	3 899 409	92 %
Total	4 236 946	

Considérant que 92 % des coûts sont alloués à la zone Sud, la Régie se questionne sur la pertinence d'utiliser le facteur d'allocation « CAU » pour respecter le principe énoncé en (i).

Veillez déposer, selon le format de la référence (iv), la répartition des coûts de Champion en fonction du facteur « CAU - Abitibi » à la place du facteur « CAU » pour l'année tarifaire 2019. Veuillez commenter l'opportunité d'utiliser le facteur « CAU - Abitibi » pour répartir les coûts de Champion.

- 1.3 En vous référant à (vi) et (vii), veuillez confirmer que les clients de la zone Nord qui fournissent leur propre service de transport ne se voient pas allouer de coûts pour l'utilisation des conduites de Champion.
- 1.4 En vous référant à (vii) et au principe énoncé en (i), veuillez indiquer, en le justifiant, s'il n'est pas préférable d'utiliser des facteurs d'allocation FB01T et FB01TN ajustés afin que les clients qui fournissent leur propre service de transport se voient allouer des coûts pour l'utilisation des conduites de Champion.
- 1.5 Dans le cas du scénario de fonctionnalisation des coûts des conduites de Champion au service de distribution, veuillez indiquer si les clients « *qui s'approvisionnent sur le territoire du distributeur* » se verraient allouer des coûts pour ces conduites. Veuillez également indiquer si ces mêmes clients se verraient allouer des coûts si les conduites de Champion étaient fonctionnalisées au service de transport.
- 1.6 Dans l'éventualité où des clients « *qui s'approvisionnent sur le territoire du distributeur* » se verraient allouer des coûts pour les conduites de Champion, veuillez concilier le principe énoncé en (i) avec les scénarios de fonctionnalisation des coûts des conduites de Champion au service de distribution et ainsi qu'au service de transport.

FACTEUR CAU

2. **Références :**
- (i) Pièce [B-0169](#), p. 14, réponse 5.3;
 - (ii) Pièce [B-0169](#), annexe 3;
 - (iii) Décision [D-2017-063](#), p. 16 et 17;
 - (iv) Pièce B-0341, onglet « CAU »;
 - (v) Dossier R-4076-2018 phase 2, pièce B-0195.

Préambule :

(i) *« Le tableau suivant présente les totaux pour les conduites de transmission et pour la segmentation des régions utilisée par Gaz Métro pour son réseau de transport. Cette segmentation est celle retenue par la direction d'Ingénierie et diffère quelque peu de la segmentation utilisée dans l'allocation des coûts.*

Région	Longueur (km)
Montréal	2
Abitibi	98
Bécancour	32
Estrie	270
Saint-Nicolas – Saint-Flavien	24
Saguenay	365
Montréal	76
Total	865

». [nous soulignons]

(ii) L'annexe 3 présente la carte des diverses conduites d'Énergir dont celles de la région de l'Abitibi :



(iii) « [55] En réponse à une DDR, Gaz Métro présente les données relatives à la valeur nette comptable des conduites de transmission par région. Elle souligne le montant élevé de la valeur historique des conduites qui n'ont pu faire l'objet d'une répartition régionale, soit les conduites non classées par région évaluées à un montant de 282,2 M\$ sur une valeur historique totale de 288,1 M\$, soit près de 98 % de la valeur historique des conduites de transmission. L'information est reproduite au tableau suivant.

TABLEAU 4
VALEURS HISTORIQUES ET VALEURS NETTES DES CONDUITES DE TRANSMISSION AU 30 SEPTEMBRE 2014 (EN \$)

	Valeur historique	Amortissement cumulé	Valeur nette	Amortissement
Estrie	2 669 803	-2 848	2 666 954	-2 564
Mauricie	743 758	0	743 758	0
Montérégie	1 956 508	-7 279	1 949 229	-6 074
Saguenay	544 399	-2 632	541 767	-2 472
Sous-Total	5 914 468	-12 759	5 901 709	-11 109
Non classé par région	282 206 756	-278 446 610	3 760 146	-193 293
Total	288 121 224	-278 459 368	9 661 855	-204 402

Source : Pièce B-0169, p. 3.

[56] Face à l'ensemble de ces considérations, Gaz Métro mentionne qu'il n'est pas possible de mesurer distinctement et correctement une valeur nette des conduites de transmission par région, sans s'appuyer sur plusieurs hypothèses ou évaluations complexes. Elle propose de ne pas répartir les conduites de transmission sur une base régionale. En conséquence, elle applique directement la capacité attribuée et utilisée (CAU) pour allouer les coûts des conduites de transmission, sans sous-répartition par région ». [note de bas de page omise] [nous soulignons]

(iv) L'onglet « CAU » comprend les renseignements suivants relatifs à la valeur nette par région des conduites de transmission :

Segmentation Budget	Montréal	Abitibi	Mauricie	Estrie	Québec	Saguenay	Laurentides	Montérégie	Coûts non classifiés	Total
Valeur nette des conduites de transmission	- \$	- \$	743 758 \$	2 666 954 \$	- \$	541 767 \$	- \$	1 949 229 \$	3 760 146 \$	9 661 854 \$
Longueurs des conduites (en km)	2,1	97,5	237,4	244,7	23,7	158,3	0,5	100,7		865,0
Valeur nette allouée par région	9 327 \$	423 938 \$	1 775 666 \$	3 730 846 \$	102 976 \$	1 229 984 \$	2 329 \$	2 386 789 \$		9 661 854 \$

(v) Énergir présente la mise à jour de l'Étude d'allocation des coûts sur la base des données financières approuvées dans le cadre du dossier tarifaire 2018-2019.

Demandses :

- 2.1 En vous référant à (i) et à (ii), veuillez confirmer que la longueur de 98 km des conduites de transmission de l'Abitibi correspond aux conduites de Champion. Veuillez également confirmer que cette longueur est utilisée dans la référence (iv) pour la détermination du facteur d'allocation CAU.
- 2.2 Veuillez confirmer que le montant de 3 760 146 \$ inscrit dans la colonne « Coûts non classifiés » de la référence (iv) correspond à celui de la colonne « Valeur nette » des coûts « Non classé[s] par région » de la référence (iii).
- 2.3 Veuillez valider la compréhension de la Régie selon laquelle en vertu de la méthode actuelle, les coûts non classifiés sont répartis à la région de l'Abitibi à l'aide de la longueur des conduites de Champion. Le cas échéant, veuillez commenter la pertinence d'allouer des coûts de transmission à la région de l'Abitibi en l'absence de lien entre les besoins des clients de cette région et les coûts des conduites de transmission.
- 2.4 En utilisant les données de la référence (v), veuillez déposer le tableau 4 de la référence (iii).
- 2.5 En utilisant les données de la référence (v), veuillez déposer la mise à jour des onglets « CAU », « CAU – Laurentides », « CAU – Montréal », « CAU – Montérégie », « CAU – Abitibi », « CAU – Mauricie », « CAU – Estrie », « CAU – Québec » et « CAU – Saguenay » de la référence (iv).
- 2.6 En utilisant les données de la référence (v), veuillez mettre à jour l'onglet « CAU » de la référence (iv) en excluant la longueur des conduites de Champion pour répartir les coûts non classifiés.

INTERFINANCEMENT

- 3. Références :**
- (i) Pièce [B-0474](#), p. 5, tableau 3;
 - (ii) Pièce [B-0474](#), p. 8, tableau 5;
 - (iii) Pièce [B-0474](#), p. 12, tableau 7;
 - (iv) Pièce [B-0474](#), p. 14, tableau 8.

Préambule :

- (i) Pour l'année tarifaire 2019 (dossier R-4018-2017), les coûts de Champion s'élèvent à 4,24 M\$.
- (ii) Énergir présente pour l'année tarifaire 2019, l'interfinancement qui découlerait de la fonctionnalisation des coûts de Champion au service de distribution selon le facteur CAU et de la fusion des tarifs de transport des zones Nord et Sud (scénario 1).
- (iii) Énergir présente pour l'année tarifaire 2019, l'interfinancement qui découlerait de la fonctionnalisation des coûts de Champion au service de transport selon le facteur FB01T et de la fusion des tarifs de transport des zones Nord et Sud (scénario 2).
- (iv) Énergir présente l'interfinancement en vigueur au service de transport ainsi que les montants détaillés de l'allocation des coûts de Champion (scénario 3).

Demande :

- 3.1 À l'aide des renseignements présentés aux références (i), (ii), (iii) et (iv), la Régie établit le sommaire de l'interfinancement pour l'année tarifaire 2019 selon les trois scénarios examinés par Énergir au tableau suivant. De ce tableau, elle constate qu'Énergir évalue l'interfinancement pour le service de distribution et pour le service de transport dans leur globalité. Puisque les coûts de Champion sont relativement faibles par rapport aux coûts totaux du service de distribution et du service de transport (4,24 M\$ par rapport à 604,1 M\$ et 4,24 M\$ par rapport à 177,5 M\$), la Régie constate que l'évaluation fournie par Énergir revient essentiellement à mesurer l'interfinancement actuel pour chacun de ces deux services.

DISPOSITION DU CFR

- 4. Références :**
- (i) Pièce [B-0185](#), p. 63;
 - (ii) Pièce [B-0474](#), p. 3;
 - (iii) Dossier R-4076-2018, pièce [B-0009](#), p. 6 et 7, tableau 1;
 - (iv) Pièce [B-0474](#), p. 4 à 6, tableaux 1 à 4.

Préambule :

(i) « Comme expliqué à la section 3.3.2, la Régie a approuvé dans les décisions D-2015-214 et D-2016-156 l'application d'un taux unique au service de transport pour l'ensemble des clients et la création d'un CFR dans lequel est comptabilisé la différence entre les revenus générés par l'application de taux identiques pour les clients des zones Nord et Sud et les revenus qui auraient été générés par les clients de la zone Nord si la demande d'harmonisation temporaire avait été refusée. Dans la mesure où Gaz Métro propose de fusionner les zones Nord et Sud, elle propose également qu'au moment de procéder à cette fusion, les montants détenus dans le CFR soient répartis à l'ensemble de la clientèle des deux zones en fonction des volumes consommés par ceux-ci ». [nous soulignons]

(ii) « Selon le dossier tarifaire 2020 produit par Énergir, s.e.c. (Énergir), la somme prévue à ce CFR s'élèvera à plus de 15 M\$ au 30 septembre 2020. Ce manque à gagner important et susceptible d'impacter la clientèle motive la tenue d'un examen prioritaire, dans le cadre d'une phase 2A, de la fonctionnalisation des conduites de Champion, de la fusion des tarifs des zones Nord et Sud, ainsi que de la disposition du CFR ». [nous soulignons]

(iii) Dans le cadre du dossier tarifaire R-4076-2018, en utilisant les paramètres de la Cause tarifaire 2018-2019, Énergir évalue l'impact éventuel de l'intégration du CFR dans le coût du service de transport selon deux options d'établissement des prix du service de transport :

- acceptation de l'uniformisation du prix au service de transport - établissement d'un prix unique pour l'ensemble de la clientèle et récupération du CFR auprès de l'ensemble de la clientèle sur une seule année;
- rejet de l'uniformisation du prix au service de transport - maintien des prix par zone Nord et Sud et récupération du CFR auprès de la clientèle de la zone Nord sur une seule année.

(iv) Énergir présente les impacts tarifaires, pour les années tarifaires 2017 à 2020, des différents scénarios de fonctionnalisation des coûts de Champion et de fusion des tarifs des zones Nord et Sud.

Demandes :

- 4.1 Veuillez présenter une mise à jour au 31 décembre 2019 de l'état du CFR mentionné aux références (i) et (ii).
- 4.2 Veuillez confirmer la compréhension de la Régie selon laquelle les tableaux présentés en référence (iv) ne prennent pas en compte la répartition à l'ensemble de la clientèle des deux zones, des montants détenus dans le CFR créé par la décision D-2015-214, en fonction des volumes consommés (en référence (i)).
- 4.3 Pour chacun des trois scénarios de fonctionnalisation et de fusion des tarifs, veuillez indiquer si les volumes consommés qui serviront à répartir les montants détenus dans le CFR sont les volumes de transport ou de distribution. Veuillez justifier.
- 4.4 Selon l'hypothèse que les volumes qui serviront à répartir les montants détenus dans le CFR sont des volumes de transport, veuillez préciser si ces volumes incluent ou excluent les volumes distribués aux clients qui fournissent leur propre service de transport. Veuillez justifier.
- 4.5 Veuillez préciser si, au présent dossier, Énergir prévoit adopter la répartition et le mode de disposition du CFR envisagés à la référence (iii). Veuillez commenter l'opportunité pour Énergir d'étaler la disposition des montants détenus dans le CFR sur un horizon plus long qu'un an.
- 4.6 Pour chacun des trois scénarios de fonctionnalisation et de fusion des tarifs, veuillez proposer un échéancier (date de début et horizon) pour la disposition des montants détenus dans le CFR. Veuillez également fournir l'impact tarifaire lié à la disposition des montants détenus dans le CFR selon l'échéancier proposé.

CONCLUSIONS RECHERCHÉES

- 5. Références :**
- (i) Pièce [B-0180](#), Demande amendée, p. 9, par. 62;
 - (ii) Pièce [B-0180](#), conclusions recherchées, p. 12.

Préambule :

- (i) Énergir indique :

« 62. Ainsi, Gaz Métro demande à la Régie d'approuver :

- a) *La fonctionnalisation des coûts des conduites de Champion et des conduites de transmission détenues par Gaz Métro au service de distribution et d'en allouer les coûts selon le facteur de capacité attribuée et utilisée (CAU);*

- b) *La fusion des zones Nord et Sud au service de transport;*
- c) *La répartition des montants détenus dans les CFR créé par la décision D-2015-214 à l'ensemble de la clientèle des deux zones, en fonction des volumes consommés;*
- d) *Les modifications proposées aux articles 1.3, 12.1.2.1, 12.1.2.1.1 et 12.2.2.1 à l'ensemble de la clientèle et Tarif.* » [nous soulignons]

(ii) Énergir demande à la Régie :

« [...] »

À l'égard de la fonctionnalisation des conduites de Champion (pièce Gaz Métro-5, Document 5) :

APPROUVER *la méthode d'évaluation des coûts de flexibilité opérationnelle décrite à la pièce Gaz Métro-5, Document 4;*

APPROUVER *la fonctionnalisation des coûts des conduites de Champion et des conduites de transmission détenues par Gaz Métro au service de distribution et d'en allouer les coûts selon le secteur de capacité attribuée et utilisée (CAU);*

APPROUVER *la fusion des zones Nord et Sud au service de transport;*

APPROUVER *la répartition des montants détenus dans les CFR créé par la décision D-2015-214 à l'ensemble de la clientèle des deux zones, en fonction des volumes consommés;*

APPROUVER *les modifications proposées aux articles 1.3, 12.1.2.1, 12.1.2.1.1, 12.2.1 et 12.2.2.1 des Conditions de service et Tarif.* » [nous soulignons]

Demande :

- 5.1 Veuillez préciser si les conclusions recherchées par Énergir en ce qui a trait à la fonctionnalisation des conduites de Champion sont celles énoncées au paragraphe 62 de la demande amendée. Dans l'affirmative, veuillez modifier les conclusions recherchées.