

**FONCTIONNALISATION DES
CONDUITES DE CHAMPION :
PREUVE ADDITIONNELLE**

SUIVI DE LA DÉCISION D - 2 0 1 9 - 1 5 3

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION 3

1 ÉVALUATION DES IMPACTS TARIFAIRES 4

2 ÉVALUATION DE L'INTERFINANCEMENT 7

2.1 Scénario 1 : Fonctionnalisation au service de distribution avec fusion des tarifs des zones Nord et Sud 7

2.2 Scénario 2 : Fonctionnalisation au service de transport avec fusion des tarifs des zones Nord et Sud 11

2.3 Scénario 3 : Fonctionnalisation au service de transport sans fusion des tarifs des zones Nord et Sud 13

CONCLUSION 15

INTRODUCTION

1 Le 20 novembre 2019, la Régie de l'énergie (la Régie) levait la suspension de l'examen de la
2 phase 2 du présent dossier et y déposait le rapport d'expert préparé par la firme Elenchus
3 Research Associates Inc. (Elenchus).

4 Depuis janvier 2016, un compte de frais reportés (CFR) comptabilise la différence de revenus
5 générée d'une part par des taux identiques pour les clients des zones Nord et Sud et d'autre part,
6 par des taux non harmonisés. Selon le dossier tarifaire 2020¹ produit par Énergir, s.e.c. (Énergir),
7 la somme prévue à ce CFR s'élèvera à plus de 15 M\$ au 30 septembre 2020. Ce manque à
8 gagner important et susceptible d'impacter la clientèle motive la tenue d'un examen prioritaire,
9 dans le cadre d'une phase 2A, de la fonctionnalisation des conduites de Champion, de la fusion
10 des tarifs des zones Nord et Sud, ainsi que de la disposition du CFR.

11 Le présent document fait suite à la décision D-2019-153 de la Régie qui requiert un examen plus
12 complet des impacts tarifaires de la fonctionnalisation des conduites de Champion. Cette preuve
13 additionnelle vise à approfondir les éléments discutés aux pages 49 à 63 de la preuve
14 Gaz Métro-5, Document 5 (B-0185). Les impacts tarifaires et l'interfinancement des trois
15 scénarios comparatifs suivants seront analysés :

16 Scénario 1 : Fonctionnalisation des conduites de Champion au service de distribution /
17 allocation des coûts selon le facteur CAU / fusion des tarifs des zones Nord et
18 Sud;

19 Scénario 2 : Fonctionnalisation des conduites de Champion au service de transport / fusion
20 des tarifs des zones Nord et Sud; et

21 Scénario 3 : Fonctionnalisation des conduites de Champion au service de transport / sans
22 fusion des tarifs des zones Nord et Sud.

¹ R-4076-2019, B-0131, Énergir-Q, Document 1, p.6.

1 ÉVALUATION DES IMPACTS TARIFAIRES

- 1 Les impacts tarifaires, en ¢/m³, pour chacun des dossiers tarifaires demandés par la Régie sont
- 2 présentés dans les tableaux suivants :

Tableau 1
Année tarifaire 2017 (dossier R-3970-2016)

		Coûts Champion (000 \$)	Volumes annuels (10 ³ m ³)	Impact tarifaire moyen (¢/m ³)
Scénario 1 Fonctionnalisation au service de distribution avec fusion des tarifs des zones Nord et Sud		3 933	5 659 681 ²	0,069 ³
Scénario 2 Fonctionnalisation au service de transport avec fusion des tarifs des zones Nord et Sud		3 933	5 537 709 ⁴	0,071 ⁵
Scénario 3 Fonctionnalisation au service de transport sans fusion des tarifs des zones Nord et Sud	Nord	3 933	153 559 ⁶	2,561 ⁷
	Sud	0	5 384 150 ⁸	0,000 ⁹

² Volume annuel au service de distribution. Même logique pour les tableaux 2 à 4.

³ Impact tarifaire applicable au tarif de distribution. Même logique pour les tableaux 2 à 4.

⁴ Volume annuel au service de transport. Même logique pour les tableaux 2 à 4.

⁵ Impact tarifaire applicable au tarif de transport. Même logique pour les tableaux 2 à 4.

⁶ Volume annuel de la zone Nord au service de transport. Même logique pour les tableaux 2 à 4.

⁷ Impact tarifaire applicable au tarif de transport de la zone Nord.

⁸ Volume annuel de la zone Sud au service de transport.

⁹ Impact tarifaire applicable au tarif de transport de la zone Sud.

Tableau 2
Année tarifaire 2018 (dossier R-3987-2016)

		Coûts Champion (000 \$)	Volumes annuels (10 ³ m ³)	Impact tarifaire moyen (¢/m ³)
Scénario 1 Fonctionnalisation au service de distribution avec fusion des tarifs des zones Nord et Sud		3 783	5 676 426	0,067
Scénario 2 Fonctionnalisation au service de transport avec fusion des tarifs des zones Nord et Sud		3 783	5 567 352	0,068
Scénario 3 Fonctionnalisation au service de transport sans fusion des tarifs des zones Nord et Sud	Nord	3 783	167 598	2,257
	Sud	0	5 399 754	0,000

Tableau 3
Année tarifaire 2019 (dossier R-4018-2017)

		Coûts Champion (000 \$)	Volumes annuels (10 ³ m ³)	Impact tarifaire moyen (¢/m ³)
Scénario 1 Fonctionnalisation au service de distribution avec fusion des tarifs des zones Nord et Sud		4 237	5 953 924	0,071
Scénario 2 Fonctionnalisation au service de transport avec fusion des tarifs des zones Nord et Sud		4 237	5 874 425	0,072
Scénario 3 Fonctionnalisation au service de transport sans fusion des tarifs des zones Nord et Sud	Nord	4 237	164 207	2,580
	Sud	0	5 710 218	0,000

Tableau 4
Année tarifaire 2020 (dossier R-4076-2018)

		Coûts Champion (000 \$)	Volumes annuels (10 ³ m ³)	Impact tarifaire moyen (¢/m ³)
Scénario 1 Fonctionnalisation au service de distribution avec fusion des tarifs des zones Nord et Sud		4 788	5 979 860	0,080
Scénario 2 Fonctionnalisation au service de transport avec fusion des tarifs des zones Nord et Sud		4 788	5 899 824	0,081
Scénario 3 Fonctionnalisation au service de transport sans fusion des tarifs des zones Nord et Sud	Nord	4 788	153 219	3,125
	Sud	0	5 746 605	0,000

1 D'une année tarifaire à l'autre, les impacts entre les scénarios sont similaires, les principales
2 conclusions à tirer de ces tableaux sont les suivantes :

- 3
- 4 • Le deuxième scénario, par rapport au premier scénario, engendre un impact tarifaire
5 moyen légèrement plus haut puisque le volume au service de transport est plus bas que
6 celui au service de distribution. Cette différence est toutefois limitée, voire négligeable,
7 étant donné que la grande majorité de la clientèle utilise le service de transport du
distributeur.
 - 8 • Le troisième scénario, quant à lui, est celui qui affiche l'impact tarifaire unitaire le plus
9 élevé et supporté par une fraction restreinte de la clientèle, soit celle de la zone Nord.
10 Énergir réitère que ce scénario n'est pas cohérent avec la manière de récupérer les coûts
11 des autres conduites de transmission que Champion, c'est-à-dire via l'ensemble des
12 clients.

2 ÉVALUATION DE L'INTERFINANCEMENT

2.1 SCÉNARIO 1 : FONCTIONNALISATION AU SERVICE DE DISTRIBUTION AVEC FUSION DES TARIFS DES ZONES NORD ET SUD

1 Pour évaluer l'interfinancement, Énergir a d'abord ajusté le facteur CAU en ajoutant la valeur
2 nette des conduites de Champion au calcul. Le coût total de Champion a ensuite été ajouté dans
3 la rubrique des « coûts de transmissions » et les coûts ainsi obtenus ont été répartis selon le
4 facteur CAU ajusté. Les revenus de distribution ont pour leur part été augmentés d'une valeur
5 équivalente aux coûts totaux de Champion, mais répartis de manière uniforme entre les paliers
6 tarifaires, au prorata des revenus de distribution, suivant la stratégie tarifaire actuelle.

7 Énergir n'est toutefois pas en mesure de produire l'information pour l'ensemble des années
8 demandées, soit de 2017 à 2020 puisqu'elle n'a produit qu'une seule étude du coût de service
9 complète depuis la décision finale de la Régie (D-2016-100). Or, cette information est nécessaire
10 pour présenter l'information demandée par la Régie.

11 L'information utilisée est donc celle qui a été déposée dans le cadre de la Cause tarifaire 2019-
12 2020 sur la base des données 2018-2019 et pour laquelle la Régie s'est déclarée satisfaite
13 (D-2019-044).

14 L'impact de la mise à jour de la CAU sur l'interfinancement est minime comme le présente le
15 tableau suivant.

Tableau 5

Coûts totaux de distribution incluant Champion pour l'année tarifaire 2019
(dossier R-4018-2017)

Tarif	Palier	Revenus (\$)	Coûts (\$)	Interfinancement	Interfinancement initial
D1	[0 - 365]	3 911 961	21 075 600	19%	18%
D1	[365 - 1 095]	20 583 310	25 531 481	81%	80%
D1	[1 095 - 3 650]	63 092 842	78 167 105	81%	80%
D1	[3 650 - 10 950]	55 870 266	52 283 476	107%	106%
D1	[10 950 - 36 500]	94 571 245	70 217 204	135%	134%
D1	[36 500 - 109 500]	94 818 381	62 246 765	152%	152%
D1	[109 500 - 365 000]	80 836 329	50 710 475	159%	159%
D1	[365 000 - 1 095 000]	45 994 279	28 504 015	161%	161%
D1	[1 095 000+]	33 314 834	25 392 719	131%	131%
D1	Total	492 993 447	414 128 840	119%	119%
D303		1 635 548	1 144 046	143%	143%
D304		5 727 007	4 423 878	129%	129%
D305		8 801 009	7 507 762	117%	117%
D3	Total	16 163 563	13 075 687	124%	123%
D406		12 470 242	16 342 432	76%	76%
D407		25 041 622	35 914 343	70%	71%
D408		17 779 979	27 389 135	65%	66%
D409		15 693 443	28 380 287	55%	56%
D410		15 932 888	31 421 560	51%	52%
D4	Total	86 918 174	139 447 756	62%	63%
D505		1 311 127	8 475 524	15%	15%
D506		681 723	2 428 714	28%	28%
D507		445 303	1 938 727	23%	23%
D508		506 555	2 089 216	24%	24%
D509		1 064 409	9 259 966	11%	11%
D5 Volet A	Sous-total	4 009 117	24 192 147	17%	16%
D535		1 852 331	5 538 983	33%	33%
D536		1 443 231	4 900 765	29%	29%
D537		167 941	764 276	22%	22%
D538		31 003	1 530 354	2%	2%
D5 Volet B	Sous-total	3 494 506	12 734 378	27%	27%
D5	Total	7 503 623	36 926 525	20%	20%
DR		491 647	491 647	100%	100%
Total		604 070 455	604 070 455	100%	100%

- 1 Afin de présenter les montants détaillés de l'allocation des coûts des conduites de Champion,
- 2 respectivement pour les zones Nord et Sud, Énergir a scindé le facteur CAU en attribuant la
- 3 région de l'Abitibi à la zone Nord et les régions restantes à la zone Sud. Les coûts totaux de
- 4 Champion sont ensuite répartis selon le facteur ajusté. Les résultats sont présentés dans le
- 5 tableau suivant.

Tableau 6

Répartition des coûts de Champion en fonction du facteur CAU ajusté pour l'année
tarifaire 2019 (dossier R-4018-2017)

Tarif	Palier	Coûts zone Nord (\$)	Coûts zone Sud (\$)	Total (\$)
D1	[0 - 365]	43	822	865
D1	[365 - 1 095]	551	8 971	9 522
D1	[1 095 - 3 650]	7 656	54 400	62 056
D1	[3 650 - 10 950]	8 559	91 858	100 417
D1	[10 950 - 36 500]	13 711	176 590	190 301
D1	[36 500 - 109 500]	14 012	193 067	207 079
D1	[109 500 - 365 000]	13 677	188 808	202 485
D1	[365 000 - 1 095 000]	12 990	107 545	120 535
D1	[1 095 000+]	41 911	121 958	163 869
D1	Total	113 110	944 020	1 057 129
D303		550	8 483	9 033
D304		0	19 793	19 793
D305		2 034	40 303	42 336
D3	Total	2 583	68 579	71 163
D406		0	170 809	170 809
D407		87 828	501 075	588 903
D408		134 017	404 978	538 994
D409		0	580 597	580 597
D410		0	1 168 922	1 168 922
D4	Total	221 844	2 826 381	3 048 225
D505		0	2 734	2 734
D506		0	1 649	1 649
D507		0	22	22
D508		0	13 374	13 374
D509		0	19 338	19 338
D5 Volet A	Sous-total	0	37 118	37 118
D535		0	11 398	11 398
D536		0	5 832	5 832
D537		0	5 609	5 609
D538		0	473	473
D5 Volet B	Sous-total	0	23 311	23 311
D5	Total	0	60 428	60 428
DR		0	0	0
Total		337 537	3 899 409	4 236 946

**2.2 SCÉNARIO 2 : FONCTIONNALISATION AU SERVICE DE TRANSPORT
AVEC FUSION DES TARIFS DES ZONES NORD ET SUD**

1 Dans le cas où les coûts de Champion demeureraient fonctionnalisés au service de transport, mais
2 que les zones Nord et Sud étaient fusionnées, Énergir propose d'utiliser le facteur existant
3 « FB01T » pour leur allocation.

4 Le facteur « FB01T » permet d'assurer une cohérence avec l'objectif d'allouer des coûts de
5 transport à l'ensemble de la clientèle utilisant ce service puisqu'il est déjà utilisé pour allouer les
6 autres coûts de transport et qu'il représente les volumes de ventes annuelles prévues au service
7 de transport, autant pour la zone Nord que la zone Sud. De plus, dans la méthode actuelle
8 d'allocation des coûts pour le service de transport, les coûts de Champion sont alloués en fonction
9 des volumes de transport de la zone Nord (FB01T-N).

10 Le tableau ci-dessous présente l'interfinancement ainsi que les montants détaillés de l'allocation
11 des coûts de Champion du scénario 2 avec l'utilisation du facteur « FB01T ». Comme expliqué à
12 la page 13 de la pièce Énergir-Q Document 14 de la Cause tarifaire 2019-2020 (R-4076-2018,
13 B-0194), l'interfinancement au service de transport constaté avec la méthode d'allocation utilisée
14 présentement par Énergir est causé par le facteur REVNETT, qui alloue 0,1 % des coûts totaux
15 de transport. Cet écart d'interfinancement se reproduit dans le scénario 2 avec l'utilisation du
16 facteur « FB01T » pour allouer les coûts de Champion et, bien qu'il soit présenté dans les
17 résultats de la cause 2019-2020, ne se reflétera pas dans les résultats réels.

Tableau 7

Coûts totaux de transport et répartition des coûts de Champion en fonction du facteur
FB01T pour l'année tarifaire 2019 (dossier R-4018-2017)

Tarif	Palier	Revenus (\$)	Coûts (\$)	Interfinancement	Coûts zone Nord (\$)	Coûts zone Sud (\$)
D1	[0 - 365]	184 352	199 804	92%	89	4 241
D1	[365 - 1 095]	979 965	1 062 105	92%	476	22 541
D1	[1 095 - 3 650]	5 259 836	5 700 711	92%	2 553	120 988
D1	[3 650 - 10 950]	5 928 225	6 425 124	92%	2 878	136 363
D1	[10 950 - 36 500]	12 210 807	13 234 307	92%	5 927	280 877
D1	[36 500 - 109 500]	15 197 397	16 471 230	92%	7 377	349 575
D1	[109 500 - 365 000]	16 490 247	17 822 795	93%	8 008	379 512
D1	[365 000 - 1 095 000]	12 087 108	12 427 349	97%	5 924	280 714
D1	[1 095 000+]	11 886 453	11 931 708	100%	5 837	276 611
D1	Total	80 224 389	85 275 133	94%	4 341	1 851 422
D303		505 194	472 201	107%	312	11 876
D304		2 360 169	2 229 830	106%	0	56 953
D305		4 488 233	4 388 810	102%	0	108 073
D3	Total	7 353 596	7 090 841	104%	312	176 903
D406		7 907 012	8 207 408	96%	0	190 305
D407		21 390 265	19 418 571	110%	28 044	486 960
D408		15 490 538	12 747 453	122%	51 010	322 511
D409		21 562 207	20 220 083	107%	0	520 937
D410		15 582 913	16 252 081	96%	0	377 215
D4	Total	81 932 935	76 845 597	107%	79 054	1 897 928
D505		1 117 275	1 089 275	103%	0	27 046
D506		665 994	616 496	108%	0	16 123
D507		517 885	479 308	108%	0	12 538
D508		762 996	706 165	108%	0	18 472
D509		1 918 751	1 788 873	107%	0	46 399
D5 Volet A	Sous-total	4 982 902	4 680 116	106%	0	120 578
D535		1 429 586	1 549 528	92%	0	33 950
D536		1 336 643	1 667 314	80%	0	31 903
D537		211 768	213 892	99%	0	5 054
D538		32 928	182 328	18%	0	774
D5 Volet B	Sous-total	3 010 926	3 613 061	83%	0	71 681
D5	Total	7 993 828	8 293 178	96%	0	192 258
DR		0	0	0%	0	0
Total		177 504 748	177 504 748	100%	118 435	4 118 511

**2.3 SCÉNARIO 3 : FONCTIONNALISATION AU SERVICE DE TRANSPORT
SANS FUSION DES TARIFS DES ZONES NORD ET SUD**

- 1 Le scénario sans fusion des conduites de Champion au service de transport représente la
- 2 méthode d'allocation des coûts utilisée actuellement par Énergir. Le tableau ci-dessous présente
- 3 donc l'interfinancement en vigueur au service de transport ainsi que les montants détaillés de
- 4 l'allocation des coûts de Champion.

Tableau 8

Coûts totaux de transport et répartition des coûts de Champion pour l'année tarifaire
2019 (dossier R-4018-2017)

Tarif	Palier	Revenus (\$)	Coûts (\$)	Interfinancement	Coûts zone Nord (\$)	Coûts zone Sud (\$)
D1	[0 - 365]	182 957	198 675	92%	3 201	0
D1	[365 - 1 095]	972 551	1 056 105	92%	17 017	0
D1	[1 095 - 3 650]	5 220 040	5 668 505	92%	91 336	0
D1	[3 650 - 10 950]	5 883 372	6 388 826	92%	102 942	0
D1	[10 950 - 36 500]	12 118 420	13 159 540	92%	212 037	0
D1	[36 500 - 109 500]	15 082 413	16 378 177	92%	263 899	0
D1	[109 500 - 365 000]	16 365 417	17 721 773	92%	286 498	0
D1	[365 000 - 1 095 000]	11 994 775	12 352 626	97%	211 915	0
D1	[1 095 000+]	11 773 418	11 858 077	99%	208 817	0
D1	Total	79 593 363	84 782 304	94%	1 397 662	0
D303		504 013	471 188	107%	11 175	0
D304		2 306 317	2 172 876	106%	0	0
D305		4 399 522	4 280 737	103%	0	0
D3	Total	7 209 852	6 924 801	104%	11 175	0
D406		7 817 644	8 017 103	98%	0	0
D407		21 748 021	19 906 819	109%	1 003 253	0
D408		16 673 845	14 198 788	117%	1 824 856	0
D409		21 069 637	19 699 147	107%	0	0
D410		15 494 322	15 874 866	98%	0	0
D4	Total	82 803 469	77 696 724	107%	2 828 108	0
D505		1 099 725	1 062 229	104%	0	0
D506		650 749	600 373	108%	0	0
D507		506 030	466 770	108%	0	0
D508		745 530	687 693	108%	0	0
D509		1 874 879	1 742 473	108%	0	0
D5 Volet A	Sous-total	4 876 912	4 559 539	107%	0	0
D535		1 407 029	1 515 578	93%	0	0
D536		1 353 403	1 635 410	83%	0	0
D537		206 990	208 838	99%	0	0
D538		53 731	181 554	30%	0	0
D5 Volet B	Sous-total	3 021 152	3 541 381	85%	0	0
D5	Total	7 898 064	8 100 920	97%	0	0
DR		0	0	0%	0	0
Total		177 504 748	177 504 748	100%	4 236 946	0

CONCLUSION

1 Les éléments de preuve additionnelle demandés par la Régie ont été présentés de façon détaillée
2 et appuient les arguments abordés dans la preuve précédente Gaz Métro-5, Document 5
3 (B-0185). Les résultats démontrent que la fonctionnalisation des conduites de Champion au
4 service de distribution amène l'impact tarifaire le moins important des trois scénarios. De plus, en
5 comparant les scénarios où les zones Nord et Sud sont fusionnées, le scénario 1 présente une
6 méthode d'allocation des coûts de Champion qui permet d'allouer une plus grande partie des
7 coûts aux clients de la zone Nord, puisque le facteur CAU est évalué de manière régionale et
8 tient compte de l'ajout des conduites de Champion dans les coûts de transmission. Énergir
9 rappelle que la fonctionnalisation des conduites de Champion à un service différent des autres
10 conduites de transmission amène une iniquité entre les clients des deux zones. D'ailleurs,
11 Elenchus, expert retenu et mandaté par la Régie, est d'accord avec la proposition d'Énergir quant
12 à la fonctionnalisation de la conduite Champion, comme le cite son rapport à la page 83 :

13 « Cette proposition implique que les coûts des pipelines Champion ne seraient pas inclus dans les
14 coûts de transport, mais plutôt dans le contexte de l'allocation des coûts de distribution d'Énergir.
15 Elenchus est d'accord avec cette conclusion. »

16 Énergir maintient donc sa proposition de fonctionnaliser les conduites de Champion au service
17 de distribution.

Gaz Métro demande à la Régie :

- de prendre acte des réponses aux suivis liés à la décision D-2019-153 et de s'en déclarer satisfaite.