

**RÉPONSE D'ÉNERGIR, S.E.C. (ÉNERGIR) À LA  
DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS NO. 5  
À ÉNERGIR**

**PAR  
STRATÉGIES ÉNERGÉTIQUES (S.É.)**

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS S.É.-5-1**

**Référence :** ÉNERGIR, Dossier R-3867-2013, Phase 2, [Pièce B-0185, Gaz Métro-5, Document 5](#), page 50, lignes 16 à 20 :

*Auparavant, les outils de transport entre Empress et GMIT-NDA (zone Nord) étaient significativement moins chers que les outils entre Empress et GMIT-EDA (zone Sud). L'écart favorable pour les clients de la zone Nord compensait le supplément lié à Champion. Depuis le déplacement à Dawn, le prix entre Dawn et GMIT-NDA se rapproche de celui entre Dawn et GMIT-EDA.*

**Demande(s) :**

**5.1.1.** Veuillez expliquer les raisons pour lesquelles le prix entre Dawn et GMIT-NDA augmente plus rapidement que le prix entre Dawn et GMIT-EDA.

**Réponse :**

Les écarts entre GMIT-EDA et GMIT-NDA peuvent être expliqués par une multitude de facteurs exogènes. Effectivement, étant donné que les outils de transport sont achetés auprès de fournisseurs externes, il est difficile de cibler les raisons spécifiques qui expliquent les écarts de prix. À titre d'exemple, un trop-perçu constaté par un transporteur provoquerait une pression à la baisse sur les prix de transport.

**5.1.2** Veuillez fournir une projection future de cet écart en spécifiant vos hypothèses et la sensibilité de la projection à celles-ci.

**Réponse :**

Le tableau ci-dessous présente une prévision des écarts entre GMIT-EDA et GMIT-NDA. Énergir juge important de spécifier que ce sont des projections non officielles établies à partir des données prévisionnelles des transporteurs.

	2020	2021	2022
Écart GMIT-EDA - GMIT-NDA (¢/m <sup>3</sup> )	0,28	0,27	0,28

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS S.É.-5-2**

**Référence :** ÉNERGIR, Dossier R-3867-2013, Phase 2, [Pièce B-0185, Gaz Métro-5, Document 5](#), page 51, lignes 3 à 7:

*La Régie, les intervenants et Gaz Métro se sont entendus sur la similarité des conduites de Champion et des conduites de transmission détenues par Gaz Métro. Gaz Métro réitère que ces conduites offrent le même service. Dans les deux cas, il s'agit de conduites en acier qui acheminent le gaz à haute pression : la classe de pression est supérieure à 4 000 kPa.*

**Demande(s) :**

**5.2.1.** La similitude entre les conduites de Champion et des conduites de transmission ne milite-t-elle pas en faveur du scénario 2 (**Scénario 2** Fonctionnalisation au service de transport avec fusion des tarifs des zones Nord et Sud) ?

**Réponse :**

Non, puisque les conduites de transmission sont fonctionnalisées au service de distribution, Énergir estime que la similitude entre celles-ci et les conduites de Champion milite en faveur d'un regroupement au même service, soit en distribution (scénario 1).

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS S.É.-5-3**

**Référence :** ÉNERGIR, Dossier R-3867-2013, Phase 2, [Pièce B-0474, Gaz Métro-5, Document 11](#), page 4, tableau 1.

**Demande(s) :**

**5.3.1.** Est-ce qu'Énergir a envisagé, à l'instar du scénario 3, d'avoir un scénario 4 avec fonctionnalisation au service de distribution sans fusion des zones Nord et Sud ? Veuillez expliquer.

**Réponse :**

Non, puisqu'il n'y a pas de tarification en fonction des zones de consommation au service de distribution, un tel scénario ne serait pas pertinent. Effectivement, le « scénario 4 » nécessiterait la création d'une nouvelle classe tarifaire qui irait à l'encontre du principe de non-discrimination des clients sur la base de leur localisation.

5.3.2 Veuillez déposer un tel scénario.

**Réponse :**

Veuillez vous référer à la réponse à la question 5.3.1.

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS S.É.-5-4**

**Références :**

- i. **ÉNERGIR**, Dossier R-3867-2013, Phase 2, [Pièce B-0185, Gaz Métro-5, Document 5](#), page 63, ligne 10 :

*Gaz Métro demande à la Régie d'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 facteur CAU;*
- *la fusion des zones Nord et Sud au service de transport;*

- ii. **ÉLENCHUS**, Dossier R-3867-2013, Phase 2, Pièce [A-0219](#) et [traduction A-0220](#), *Rapport sur l'allocation des coûts et la tarification des services de fourniture, de transport et d'équilibrage, ainsi que sur le service interruptible d'Énergir*, pages 42-43, Souligné en caractère gras par nous :

**3.2 NOUVEAU CADRE CONCEPTUEL D'ÉNERGIR**

*Les preuves d'Énergir indiquent qu'à la lumière de son contexte opérationnel actuel, comme décrit ci-avant dans la section 2, les fonctions utilisées pour l'allocation des coûts aux catégories de clientèles devraient être redéfinies afin de mieux refléter l'approche actuelle d'Énergir en matière de planification de l'approvisionnement en gaz. Les fonctions redéfinies correspondent spécifiquement i) aux besoins volumétriques annuels des clients, ii) à la réponse aux besoins d'équilibrage des clients, et iii) à la marge de flexibilité opérationnelle nécessaire pour faire face à l'incertitude quotidienne sur la consommation des clients. La causalité est plus clairement alignée sur les fonctions lorsqu'elles sont définies de cette manière.*

*Selon nous, ce changement d'approche peut être interprété comme une révision du cadre conceptuel qui constitue le point de départ pour l'allocation des coûts. La principale motivation de ce changement d'approche est que les outils d'approvisionnement traditionnels sont devenus beaucoup plus substituables que par le passé. [...]*

**[...] La conséquence de cette observation est qu'il est raisonnable de définir le coût du portefeuille d'approvisionnement en gaz d'Énergir comme étant composé de diverses composantes fonctionnelles, laissant ouverts les outils utilisés pour ces fonctions.** La planification de l'approvisionnement en gaz d'Énergir doit maintenant déterminer si le prix d'achat plus élevé et le transport plus économique de Dawn se traduiront par un coût total moindre pour les clients, comparativement à des prix d'achat moins élevés et à un coût de transport plus élevé pour Empress. Au niveau du concept, c'est le coût total du gaz livré qui est le facteur pertinent pour l'allocation aux catégories de clientèles. Par conséquent, l'allocation de la fourniture, du transport et de l'entreposage doit se faire de manière cohérente. Selon Elenchus, la manière la plus directe et la plus transparente d'assurer cette cohérence serait de combiner les coûts associés au respect des besoins volumétriques annuels d'Énergir pour l'allocation, tout en déterminant et en répartissant séparément les coûts de l'équilibrage et de la flexibilité opérationnelle.

Bien que cela ne soit pas expliqué de cette façon dans la preuve d'Énergir, il est utile de comprendre les arguments d'Énergir pour justifier le changement du cadre conceptuel actuel de la définition des fonctions d'approvisionnement à un autre cadre conceptuel. À notre avis, la différence essentielle est la suivante.

**Le cadre conceptuel traditionnel** utilisé dans le passé par Énergir est aligné sur l'approche adoptée par d'autres distributeurs de gaz naturel au Canada et à l'étranger. Le fondement de cette approche est que tous les coûts sont fonctionnalisés sur la base d'un approvisionnement distinct de gaz, soit la fourniture (achats de gaz), le transport et l'équilibrage (principalement associé à l'entreposage), comme décrit à la section 2.2. Le coût de chacune de ces fonctions est alloué aux catégories de clientèles au moyen des facteurs de coût pertinents, dont le volume annuel (ou le volume quotidien moyen), la demande de pointe, etc.

**Le nouveau cadre conceptuel** qui reflète la vision d'Énergir de sa nouvelle approche d'allocation des coûts proposée dans le présent dossier consiste à adopter une vision globale qui est très étroitement liée aux facteurs pertinents pour l'allocation des coûts. Les coûts engagés ou induits par la nécessité de livrer le volume annuel à la franchise d'Énergir sont répartis en fonction du volume quotidien moyen demandé par chaque catégorie de clientèle. Ces coûts comprendraient la fourniture, son transport et d'autres coûts engagés pour répondre aux besoins des clients d'Énergir s'ils consommaient tous du gaz à 100 % du CU. Dans cette approche, les coûts d'équilibrage sont les coûts incrémentaux pour tenir compte de l'écart par rapport au CU de 100 % dans la demande des clients.

Les approches conceptuelles traditionnelle et nouvelle visent à répartir les coûts entre les catégories de clientèles d'une manière qui respecte les principes approuvés par la Régie, qui ont servi au fil des ans à examiner et approuver la méthodologie actuelle d'Énergir. Par conséquent, la modification du cadre conceptuel ne vise pas à changer les principes directeurs qui ont été acceptés

*aux fins de la méthode actuelle d'allocation des coûts d'Énergir, et qui sont résumés à la section 1.3 ci-dessus. L'intention est plutôt de modifier le cadre conceptuel de manière à mettre en œuvre ces principes d'une manière qui soit mieux adaptée à l'environnement opérationnel actuel.*

### **3.3 MISE EN PLACE DU NOUVEAU CADRE CONCEPTUEL**

*Comme on l'a vu précédemment, l'essence du nouveau cadre conceptuel est de répartir tous les coûts d'approvisionnement et de transport en trois catégories théoriques.*

- Les coûts de l'approvisionnement et du transport jusqu'aux clients si chaque client consommait son gaz annuel à un CU de 100 %. Cette catégorie de coûts peut être allouée aux clients et recouvrée en fonction de leur volume de consommation annuelle.*
- Le coût supplémentaire de l'approvisionnement et du transport du gaz aux clients qui résulte des fluctuations de la consommation avec un CU inférieur à 100 %.*
- Les coûts supplémentaires engagés pour assurer la flexibilité opérationnelle.*

#### **Demande(s) :**

- 5.4.1.** Dans quelle mesure la proposition d'Énergir, en référence (i), de fonctionnalisation des coûts des conduites de Champion et des conduites de transmission détenues par Énergir, **fictivement, au service de distribution** (et d'en allouer les coûts selon le facteur CAU) s'inscrit-elle dans le cadre de son nouveau cadre conceptuel proposé par Énergir, tel que décrit par Élenchus en référence (ii) ? Dans votre réponse, veuillez indiquer à la fois dans quelle mesure cette proposition d'Énergir, en référence (i), est compatible et s'inscrit ou non au **cadre conceptuel traditionnel**, et dans quelle mesure elle est compatible et s'inscrit ou non au **nouveau cadre conceptuel** proposé.

#### **Réponse :**

Selon la compréhension d'Énergir, le nouveau cadre conceptuel dont fait mention le rapport d'Élenchus touche spécifiquement le coût du portefeuille d'approvisionnement en gaz d'Énergir. Il consiste à adopter une vision globale des outils et de les répartir en trois grandes catégories en fonction de leur utilisation.

Les coûts des conduites de Champion ne sont pas des coûts qui varient en fonction de la demande des clients et qui peuvent être ajustés en fonction de celle-ci. La fonctionnalisation en transport des conduites de Champion ne s'inscrit dans aucun des deux cadres puisqu'elle nécessite, dans les deux approches, un traitement spécifique afin d'allouer une portion des coûts de Champion aux clients qui fournissent leur propre service de transport.

La fonctionnalisation des conduites de Champion au service de distribution s'inscrirait dans le nouveau cadre conceptuel puisqu'elle permettrait à Énergir d'appliquer sa

**Demande portant sur l'allocation des coûts et la structure tarifaire de Gaz Métro,  
R-3867-2013, Phase 2A**

---

proposition sans avoir à traiter spécifiquement ces coûts. De plus, Elenchus est en accord avec la proposition d'Énergir quant à la fonctionnalisation des conduites de Champion<sup>1</sup>.

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS S.É.-5-5**

**Référence :** ÉNERGIR, Dossier R-3867-2013, Phase 2, [Pièce B-0474, Gaz Métro-5, Document 11](#), page 4, tableau 1.

**Demande(s) :**

**5.5.1.** Les volumes annuels au service de distribution et du service de transport diffèrent de 121 972 10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>. Comment expliquez-vous cet écart ? Veuillez déposer une pièce rectifiée au besoin.

**Réponse :**

Les volumes annuels de distribution diffèrent des volumes annuels de transport puisque, au dossier tarifaire 2017, les volumes des clients qui n'utilisent pas le service de transport d'Énergir sont de 121 972 10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>.

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS S.É.-5-6**

**Référence :** ÉNERGIR, Dossier R-3867-2013, Phase 2, [Pièce B-0474, Gaz Métro-5, Document 11](#), pages 4 à 6, Tableaux 1 à 4.

**Demande(s) :**

**5.6.1.** Comment expliquez-vous les variations annuelles des coûts de Champion ? Moins 150 000\$ entre les causes R-3970-2016 et R-3987-2016, plus 454 000 \$ entre les causes R-3987-2016 et R-4018-2017 et finalement de plus 551 000\$ entre les causes R-4018-2017 et R-4076-2018. C'est une augmentation totale de 855 000\$ entre les dossiers R-3970-2016 et R-4076-2018.

---

<sup>1</sup> A-220-3867, page 83, lignes 20 à 22.

**Réponse :**

L'augmentation totale entre les Causes tarifaires R-3970-2016 et R-4076-2018 s'explique par :

- la hausse des dépenses d'exploitation causée par :
  - entretien effectué sur une base plus régulière, et
  - travaux importants de prévention sur les conduites liés à un programme d'inspection interne modifié qui tient compte de la fréquence d'entretien selon le risque; et
- l'augmentation importante des taux d'intérêts sur le crédit à terme.

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS S.É.-5-7**

**Référence :** ÉNERGIR, Dossier R-3867-2013, Phase 2, [Pièce B-0474, Gaz Métro-5, Document 11](#), pages 12 et 14, Tableaux 7 et 8.

**Demande(s) :**

**5.7.1.** D'où proviennent les différences entre la répartition des revenus et des coûts entre les tableaux 7 et 8 ? Veuillez expliquer.

**Réponse :**

Le tableau ci-dessous indique les différences entre la répartition des revenus et des coûts des tableaux 7 et 8.

	Fonctionnalisation	Fusion des taux	Allocation des revenus	Allocation des coûts
<b>Tableau 7</b>	Transport	Oui	Taux uniforme de transport pour tous les clients.	Coûts de Champion alloués en fonction des volumes totaux de transport.
<b>Tableau 8</b>	Transport	Non	Taux de transport distinct pour les clients de la zone Nord et de la zone Sud.	Coûts de Champion alloués en fonction des volumes de transport de la zone Nord.