

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

DOSSIER : R-3867-2013 PHASE 2A

Énergir - Demande relative au dossier générique portant sur l'allocation des coûts et la structure tarifaire de Gaz Métro

**RÉPONSES DE L'ACIG
À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE**

Montréal, le 13 mars 2020

**RÉPONSES DE L'ACIG
À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE
RELATIVE AU DOSSIER GÉNÉRIQUE PORTANT SUR L'ALLOCATION DES COÛTS ET LA
STRUCTURE TARIFAIRE DE GAZ METRO**

À L'ASSOCIATION DES CONSOMMATEURS INDUSTRIEL DE GAZ (« ACIG »)

**FONCTIONNALISATION DES COÛTS DES CONDUITES DE CHAMPION AU SERVICE DE
TRANSPORT**

- 1. Références :**
- (i) Pièce [C-ACIG-0119](#), p. 9, lignes 3 à 5;
 - (ii) Pièce [C-ACIG-0119](#), p. 9, lignes 15 à 21;
 - (iii) Pièce [B-0478](#), p. 5, réponse à la question 1.4;
 - (iv) Pièce [B-0478](#), p. 5, réponse à la question 1.5;
 - (v) Pièce [B-0478](#), p. 6, réponse à la question 1.6;
 - (vi) Pièce [B-0334](#), p. 10 et 11.

Préambule :

(i) « *Dans le cas où la conduite Champion est fonctionnalisée au transport, l'ACIG estime que les coûts devront être traités selon le même facteur d'allocation utilisé pour les contrats de transport. Ces facteurs feront l'objet d'une analyse en phase 2B du présent dossier* ». [nous soulignons]

(ii) « *Advenant le cas où un client souhaite détenir son propre transport, ce client pourra toujours contracter directement auprès de TCÉ, mais devra toutefois continuer à payer le coût de Champion à Énergir (0,081¢/m³), tout comme il aurait payé si la fonctionnalisation des coûts de Champion se faisait au service de distribution.*

Pour l'ACIG, cette approche de fonctionnaliser la conduite Champion au transport permet :

- *Un traitement équitable puisque ces coûts seraient attribués à l'ensemble de la clientèle;*
- *De maintenir la distinction entre les actifs intra-franchise et les actifs hors franchise;*
- *Un traitement équitable à tout client qui souhaite détenir sa propre capacité de transport, tout en préservant l'intégrité de la récupération des coûts de la conduite Champion.*

L'ACIG est d'avis que le traitement des coûts de la conduite Champion en transport est une approche acceptable et que cette dernière satisfait les attentes d'un traitement équitable pour les clients ». [nous soulignons]

(iii) « Puisque les clients de la zone Nord qui fournissent leur propre service de transport utilisent tout de même les conduites de Champion, il serait en effet préférable de faire appel à des facteurs d'allocation FB01T et FB01TN ajustés afin que ces clients, ainsi que ceux qui s'approvisionnent sur le territoire du distributeur, se voient allouer les coûts associés à leur utilisation. Il est à noter, cependant, qu'une telle modification n'aurait pas d'effet pour l'instant puisque tous les clients de la zone Nord utilisent le service de transport d'Énergir ».

(iv) « Dans le cas du scénario de fonctionnalisation des coûts des conduites de Champion au service de distribution, les clients « qui s'approvisionnent sur le territoire du distributeur » se verraient allouer des coûts pour ces conduites. Si les conduites de Champion étaient fonctionnalisées au service de transport, il serait préférable, tel qu'expliqué à la réponse 1.4, d'ajuster les facteurs FB01T ou FB01TN afin que les clients « qui s'approvisionnent sur le territoire du distributeur » se voient allouer des coûts pour ces conduites ».

(v) « Des clients de la zone Nord qui s'approvisionneraient sur le territoire du distributeur continueraient, dans les faits, à utiliser les conduites de Champion puisqu'il n'existe actuellement pas de production dans ce territoire. Un lien causal demeure donc entre la consommation des clients s'approvisionnant sur le territoire du distributeur et les coûts des conduites de Champion. Ainsi, il est adéquat que ces clients se voient allouer une part des coûts des conduites de Champion ».

(vi) Dans le cadre de l'examen de la phase 2B, Énergir propose de modifier les facteurs d'allocation FB01T et FB01TN afin d'exclure du calcul les volumes en service de gaz d'appoint.

Demandes

1.1 Lorsque l'ACIG mentionne en (ii) que « advenant le cas où un client souhaite détenir son propre transport, ce client pourra toujours contracter directement auprès de TCÉ, mais devra toutefois continuer à payer le coût de Champion à Énergir (0,081¢/m³), tout comme il aurait payé si la fonctionnalisation des coûts de Champion se faisait au service de distribution », veuillez préciser comment ce principe se refléterait dans l'application des facteurs FB01T et FB01TN.

R-1.1 : Pour l'ACIG, advenant une fusion des tarifs des zones Nord et Sud et une fonctionnalisation de la conduite Champion au service de transport, le facteur d'allocation FB01TN devrait être appliqué à tout client qui contracterait son propre transport. Ainsi, tout client, peu importe sa localisation, qui contracterait son propre transport serait toujours redevable de la fraction transport à laquelle serait appliquée le facteur FB01TN. Cette méthode permet de faire supporter les coûts Champion à l'ensemble de la clientèle et, de ce fait, règle la question de l'équité entre les zones Nord et Sud.

- 1.2 En vous référant à (i) et (vi), veuillez confirmer la compréhension de la Régie selon laquelle le fait que l'examen en phase 2B du présent dossier vise des modifications aux facteurs FB01T et FB01TN n'a pas d'impact sur les recommandations de l'ACIG dans la phase 2A.

R-1.2 : L'ACIG confirme.

- 1.3 En vous référant à (ii) ainsi qu'aux réponses d'Énergir à (iii), (iv) et (v), lorsque l'ACIG mentionne que la fonctionnalisation de la conduite de Champion au transport « *permet un traitement équitable puisque ces coûts seraient attribués à l'ensemble de la clientèle* », veuillez indiquer si elle considère que les clients des zones Nord et Sud qui s'approvisionnent en franchise devraient se voir allouer et facturer les coûts des conduites de Champion. Veuillez élaborer.

R-1.3 : Pour l'ACIG, et advenant une fonctionnalisation de la conduite Champion au service transport avec fusion des tarifs, les clients des zones Nord et Sud qui s'approvisionnent en franchise devraient se voir allouer et facturer les coûts de Champion, tout comme si la conduite Champion avait été fonctionnalisée au service de distribution. L'objectif est que l'ensemble de la clientèle (Nord et Sud) participe à la récupération des coûts de Champion comme c'est le cas pour la récupération des coûts des conduites de transmission assumés par les clients des zones Nord et Sud.

En prenant l'exemple de l'approvisionnement en gaz naturel renouvelable (GNR). Un client qui souhaite s'approvisionner en GNR en franchise, selon la proposition d'Énergir, se verrait facturer le transport, qui est ensuite déduit après fonctionnalisation:

« Pour les achats de GNR en franchise, la valeur du transport serait déduite du prix d'achat de GNR. Cette portion transport serait égale au prix de transport du distributeur, diminué des ajustements tarifaires pour le maintien de la capacité de FTLH (85 TJ/jour) et pour la marge excédentaire prévue au sous-paragraphe a du paragraphe 3° du premier alinéa de l'article 72 de la Loi sur la Régie de l'énergie (« Marge excédentaire »). »¹

Sans préjuger de la décision à être rendue au dossier R-4008-2017 et à titre d'exemple, ceci se traduirait par l'ajout des coûts de la conduite Champion pour tout approvisionnement en GNR dans la franchise.

¹ [R-4008-2017 B-0096 pages 24-25](#)