

**CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL**

N° : R-3867-2013, Phase 2A

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

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

ÉNERGIR S.E.C.

Demanderesse

-et-

INTERVENANTS

**PLAN DE PLAIDOIRIE DE L'ASSOCIATION DES CONSOMMATEURS INDUSTRIELS DE
GAZ
(« l'ACIG »)**

TABLE DES MATIÈRES

I.	INTRODUCTION.....	3
II.	LA FUSION DES ZONES NORD ET SUD	3
III.	FONCTIONNALISATION DES CONDUITES DE CHAMPION.....	5
IV.	LA DISPOSITION DU CFR	7
V.	CONCLUSIONS.....	7

I. INTRODUCTION

1. La Régie par sa décision D-2016-156¹, reportait le débat sur la fusion des zones Nord et Sud, la question de la fonctionnalisation des conduites de Champion et la disposition du compte de frais reportés (« **CFR** ») au présent dossier;
2. Dans le cadre des décisions procédurales D-2019-153² et D-2020-006³, la Régie mentionne l'opportunité d'examiner en priorité et de façon distincte, dans le cadre d'une phase 2A, la fusion des tarifs des zones Nord et Sud et la fonctionnalisation des conduites de Champion. À ces sujets, s'ajoutent celui de la disposition du CFR dans lequel est comptabilisée, depuis le 1er janvier 2016, 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 fusion des tarifs n'avait pas été acceptée;
3. L'ACIG est intervenue dans le présent dossier pour mettre de l'avant les mêmes principes que ceux qu'elle avait défendus dans le cadre du dossier R-3879-2014, à savoir l'importance de procéder à la fusion des zones Nord et Sud notamment pour des raisons d'équité territoriale dans l'application des tarifs⁴ et l'application d'un traitement réglementaire équitable au niveau de la fonctionnalisation des coûts aux service de distribution ou de transport;

II. LA FUSION DES ZONES NORD ET SUD

4. La Régie a établi dans le passé le principe selon lequel les clients d'une même catégorie tarifaire doivent bénéficier des mêmes conditions tarifaires, quelle que soit leur localisation⁵. A la lumière de ce principe, un client éloigné ne devrait pas être désavantagé comparativement à un autre client;
5. De façon plus spécifique, la Régie a aussi reconnu l'iniquité soulevée entre les tarifs de transport des zones Nord et Sud⁶;
6. Tout comme dans le dossier R-3879-2014, l'ACIG soumet toujours que la fusion des zones Nord et Sud est nécessaire et essentielle, afin d'empêcher pour le futur toute forme d'iniquité entre les clients des deux zones;
7. En effet, les clients de la zone Nord ne devraient pas d'une part, avoir à assumer seuls les coûts des conduites de Champion et d'autre part, participer à la récupération des coûts des conduites de transmission de la zone Sud qui sont fonctionnalisées au service de distribution et donc assumés par l'ensemble des clients d'Énergir;

¹ R-3970-2016, [D-2016-156](#), p. 77, par. 298

² Décision [D-2019-153](#), p. 12 et 12, par. 29 à 33

³ Décision [D-2020-006](#), p. 7, par. 12 et 13

⁴ Décision [D-2020-006](#), p. 12, par. 33

⁵ R-3879-2014 phase 3, Décision [D-2015-181](#), p. 49, par. 127

⁶ R-3879-2014 phase 3, Décision [D-2015-181](#), p. 49, par. 126

8. Ainsi, la fusion des zones permettrait aux clients de la zone Nord de ne pas assumer à eux seuls les coûts des conduites de Champion qui seront assumés par l'ensemble des clients des deux zones;
9. Dans le cadre du dossier R-3879-2014, l'ACIG et Énergir (Gaz Métro à l'époque) suite à la décision D-2015-181, déposaient conjointement une demande pour l'harmonisation des taux de transport entre les zones Nord et Sud ainsi que la création du CFR dont la présente formation verra à assurer la disposition au terme du présent exercice;
10. La Régie, dans sa décision D-2015-214 approuvant la création du CFR, reprenait comme suit, la preuve alors soumise par l'ACIG et Gaz Métro quant à l'iniquité pour les clients de la zone Nord :⁷ :

« [87] Elles soumettent que, depuis trois ans, les tarifs du service de transport de la zone Nord sont supérieurs à ceux de la zone Sud. Selon elles, cette situation est contraire au principe selon lequel les clients d'une même catégorie tarifaire doivent bénéficier des mêmes conditions tarifaires, quelle que soit leur localisation dans la franchise. Elles soutiennent que l'iniquité actuelle se traduit par un préjudice financier réel et immédiat pour les clients de la zone Nord. »

11. Sans fusion ou décision maintenant l'application de tarifs identiques aux zones Nord et Sud, cette iniquité alors soulevée serait maintenue tel qu'il appert du présent dossier;
12. Dans notre preuve, nous avons repris le tableau numéro 1 figurant à la réponse d'Énergir à la demande de renseignements numéro 1 d'Option consommateurs qui illustre l'évolution du différentiel des tarifs de transport entre les deux zones entre 2017 et 2020⁸ :

Tableau 2 Évolution du différentiel des tarifs de transport entre les Zones Nord et Sud⁴

Ecart entre zones ¢/m ³	Cause tarifaire 17	Cause tarifaire 18	Cause tarifaire 19	Cause tarifaire 20
	2,062	1,782	2,169	2,818

13. L'ACIG est d'accord avec les motifs présentés par Énergir appuyant sa demande de fusion des zones⁹. D'ailleurs nous indiquons ce qui suit dans notre preuve¹⁰ :

« De l'avis de l'ACIG, depuis la migration vers Dawn, l'ensemble des clients (zones Nord et Sud) bénéficient des outils de transport du Distributeur et à cet effet ils contribuent, au même titre, à l'ensemble des coûts de transport. Partant de ce constat, l'ACIG soutient qu'il ne doit pas y avoir de discrimination dans les tarifs de transport indépendamment de la situation géographique.

En outre, Gaz Métro dans ses Suivis des décisions D-2012-175, D-2014-064 et D-2014-0658, indiquait que la structure de coûts des deux zones n'était pas parfaitement indépendante. En effet, la structure de coûts fait en sorte que les clients de la zone Nord participent à la récupération des coûts des conduites de

⁷ R-3879-2014 phase 3, Décision [D-2015-214](#), p. 19, par. 87

⁸ [ACIG-0119](#), p. 5

⁹ [B-0185](#), p. 54, lignes 8 à 13

¹⁰ [ACIG-0119](#), p. 6, lignes 6 à 17

transmission de la zone Sud. Ces conduites de transmission étant fonctionnalisées au service distribution, la récupération des coûts incombe à l'ensemble de la clientèle.

En plus de leur participation à la récupération des coûts de transmission via le tarif distribution, les clients de la zone Nord participent aussi à la récupération des coûts de TQM inclus dans les tarifs de TCÉ. »

14. L'ACIG soulignait aussi qu'Énergir maintenait sa crainte concernant le frein au développement économique de la zone Nord et le fait que cette clientèle pourrait avoir à assumer dans le futur des coûts de transport plus élevés que la clientèle du Sud¹¹;
15. Ainsi, la fusion des tarifs des deux zones est toujours essentielle pour corriger l'iniquité envers les clients de la zone Nord qui participent à la récupération des coûts des conduites de transmission d'Énergir en zone Sud et de TQM et éviter qu'ils assument seuls les coûts liés à Champion¹²;
16. Nous notons, par ailleurs, qu'Option consommateurs reconnaît également l'approche « timbre-poste » et le fait que la fusion permettrait de régler l'iniquité existante entre les deux zones¹³;
17. Indépendamment de ce qui sera retenu comme solution quant à la fonctionnalisation aux services de distribution ou de transport, nous soumettons respectueusement à la Régie que la fusion des zones devraient, à notre avis, être approuvée en vertu du principe d'équité tarifaire;

III. FONCTIONNALISATION DES CONDUITES DE CHAMPION

18. Dans le cadre du présent dossier et concernant la fonctionnalisation des conduites de Champion, l'ACIG rappelle qu'elle est d'avis que la fonctionnalisation doit permettre une récupération équitable des coûts des conduites de Champion qui doivent être assumés par l'ensemble de la clientèle. Pour l'ACIG, tel qu'indiqué précédemment, tous les clients d'une même catégorie tarifaire qui utilisent le service d'Énergir doivent bénéficier des mêmes conditions tarifaires, quelle que soit leur localisation;
19. Dans sa preuve, Gaz Métro démontrait que les conduites de transmission et les conduites de Champion disposaient des mêmes caractéristiques techniques. Gaz Métro proposait alors une fonctionnalisation des conduites au même service ainsi qu'une tarification similaire :

« Pour ces raisons, Gaz Métro propose que les conduites de Champion et les conduites de transmission de Gaz Métro soient fonctionnalisées au même service et que leurs coûts soient alloués et tarifés de la même manière »¹⁴.
20. Gaz Métro, proposait donc une fonctionnalisation de la conduite Champion au service de distribution et d'en allouer les coûts au facteur CAU :

¹¹ [ACIG-0119](#), p. 6 ligne 18 à la p. 7 ligne 1

¹² [ACIG-0119](#), p. 7 lignes 1 à 6

¹³ [C-OC-0088](#), p.10 et p.11

¹⁴ [B-0185](#), p. 54

« 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 »¹⁵

21. En 2015, l'ACIG, dans le cadre de l'étude du dossier R-3879-2014 phases 3 et 4, s'était prononcée en faveur de la fonctionnalisation des coûts des conduites de Champion au service de distribution :

« Tel que mentionné ci-dessus, l'ACIG soutient que les coûts de transport de Champion devraient être fonctionnalisés aux coûts de la composante distribution et être supportés par l'ensemble de la clientèle »¹⁶.
22. L'ACIG partage la position d'Énergir à l'effet que les conduites de transmission et les conduites de Champion sont équivalentes du point de vue des caractéristiques techniques. La seule différence réside dans la propriété de ces dernières;
23. Pour l'ACIG, la fonctionnalisation des conduites de Champion au service de distribution, telle que proposée par Énergir, permet d'assurer l'équité de traitement entre les clients qui assumeront les coûts des conduites de transmission, incluant les conduites de Champion. Cette approche, soit la fonctionnalisation au service de distribution, est simple d'application;
24. Toutefois, l'ACIG tient à souligner que les coûts de Champion doivent, dans le cas d'une fonctionnalisation au service de distribution, être considérés comme étant des coûts d'opération dans le coût de service d'Énergir du fait qu'il n'est pas possible de les intégrer à la base de tarification;
25. Toujours concernant la fonctionnalisation des conduites de Champion, l'ACIG a présenté dans sa preuve¹⁷ une autre approche qu'elle considère applicable et qui permet aussi d'obtenir un traitement équitable entre les clients des zones Nord et Sud soit la possibilité d'une fonctionnalisation au service de transport;
26. Les principales conclusions de l'ACIG sont à l'effet que cette approche permet, là aussi, d'obtenir un traitement équitable entre les clients puisque les coûts seraient attribués à l'ensemble de la clientèle. De plus, cette approche permet de maintenir la distinction entre les actifs intra-franchise et les actifs hors franchise;
27. Dans le cas où la fonctionnalisation s'effectuait au transport, et advenant le cas où un client désirait détenir sa propre capacité de transport, l'ACIG est d'avis de maintenir le facteur d'allocation FB01TN. Le maintien de ce facteur d'allocation permettrait un traitement équitable dans le sens où tout client qui détiendrait sa propre capacité de transport continuerait à participer à la récupération des coûts des conduites de Champion via le facteur d'allocation FB01TN.

¹⁵ [B-0185](#), p. 63

¹⁶ [R-3879-2014 phase 3](#), C-ACIG-0050, page 8 lignes 20 à 22

¹⁷ [C-ACIG-0119](#), p. 9

28. Pour l'ACIG, l'une ou l'autre des approches peut trouver application puisque chacune permet un traitement équitable pour l'ensemble de la clientèle. D'ailleurs, le coût pour l'ensemble de la clientèle est quasi équivalent dans les deux scénarios¹⁸;
29. Les différences entre les deux approches résident dans :
- Les facteurs d'allocation, recours au facteur CAU dans le cas d'une fonctionnalisation à la distribution et le maintien des facteurs FB01T et FB01TN pour la fonctionnalisation au transport ;
 - La distinction des actifs intra et hors franchise : l'approche de fonctionnalisation à la distribution intègre un coût hors franchise dans les coûts de distribution, alors que la fonctionnalisation au transport maintient la distinction entre les actifs intra-franchise et hors franchise ;
 - L'application : la fonctionnalisation au service distribution permet une simplicité de mise en œuvre alors que la fonctionnalisation au service de transport serait plus complexe en raison du maintien du facteur FB01TN, mais permet une plus grande transparence.
30. Concernant l'arbitrage entre les deux approches pour la fonctionnalisation des conduites de Champion, l'ACIG s'en remet à la Régie. Pour l'ACIG, les deux avenues sont de nature à permettre un traitement équitable entre les clients des zones Nord et Sud en allouant les coûts de Champion à l'ensemble de la clientèle;

IV. LA DISPOSITION DU CFR

31. Le niveau actuel du CFR, estimé à 16.8 M\$, représente un surcoût pour la clientèle. Au regard du niveau atteint par le CFR, l'ACIG est d'avis que la disposition de ce dernier devrait se faire de manière à impacter le moins possible la clientèle;
32. Pour l'ACIG la disposition du CFR doit suivre la fonctionnalisation à être retenue, soit à la distribution soit au transport. La Régie proposait que la disposition du CFR se fasse suite à l'analyse relative à la fonctionnalisation des conduites de Champion¹⁹. Aussi, et dans le but de réduire l'impact sur la clientèle, l'ACIG suggère à la Régie de considérer un échelonnement sur deux ans;
33. L'ACIG n'est toutefois pas opposée à ce que l'échelonnement du CFR soit discuté lors de la prochaine cause tarifaire;

V. CONCLUSIONS

34. L'ACIG demande donc respectueusement à la Régie d'approuver la fusion des zones Nord et Sud. Quant à la fonctionnalisation des conduites de Champion, nous nous en

¹⁸ [B-0474](#), tableau 4, p. 6

¹⁹ R-3879-2014 phase 3, [D-2015-214](#), p. 20, par. 96

remettons à la Régie quant à l'application aux services de distribution ou de transport pour les motifs ci-haut expliqués. Quant à la disposition du CFR celle-ci devrait être fonction des déterminations de la Régie selon le choix de la fonctionnalisation du service retenu à savoir celui de distribution ou de transport et pourrait se faire sur une période de deux ans afin de réduire l'impact potentiel à la clientèle;

LE TOUT RESPECTUEUSEMENT SOUMIS.