

C A N A D A

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

DOSSIER R-3867-2013
PHASE 2 A

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

DOSSIER GÉNÉRIQUE PORTANT SUR
L'ALLOCATION DES COÛTS ET LA
STRUCTURE TARIFAIRE D'ÉNERGIR

ÉNERGIR

Demanderesse

-et-

STRATÉGIES ÉNERGÉTIQUES (S.É.)

Intervenante

**LA FONCTIONNALISATION DES COÛTS DE CHAMPION PIPELINE,
L'UNIFORMISATION DES TARIFS DE TRANSPORT D'ÉNERGIR ENTRE SES ZONES NORD
ET SUD
ET LA DISPOSITION DU COMPTE DE FRAIS REPORTÉS QUI S'Y RAPPORTE**

ARGUMENTATION

M^e Dominique Neuman, Procureur

Préparé pour:
Stratégies Énergétiques (S.É.)

Le 30 mars 2020

TABLE DES MATIÈRES

1 - PRÉSENTATION.....	1
2 - LA FONCTIONNALISATION DES COÛTS DE CHAMPION PIPELINE.....	4
2.1 LA RECOMMANDATION DE STRATÉGIES ÉNERGÉTIQUES (S.É.).....	4
2.2 À LA RECHERCHE D'UN CRITÈRE OBJECTIF DE FONCTIONNALISATION	5
2.2.1 L'inexistence d'un critère objectif matériel ou fonctionnel permettant de différencier les actifs de transmission (en distribution) de ceux de transport.....	7
2.2.2 Le caractère non scindable du service de Champion	11
2.2.3 Comparaison avec le cas du service de Gazoduc TQM :	13
2.2.4 Comparaison avec le cas du service de <i>Cedar Rapids Transmission (CRT)</i>	15
2.2.5 Élimination d'autres critères possibles de fonctionnalisation des coûts du service de Champion	17
2.2.6 Conclusion : Le critère de fonctionnalisation retenu : la propriété des conduites et l'entité régulatoire auquel le propriétaire est assujetti	18
3 - L'UNIFORMISATION DES TARIFS DE TRANSPORT D'ÉNERGIR ENTRE SES ZONES NORD ET SUD	20
4 - LA DISPOSITION DU COMPTE DE FRAIS REPORTÉS.....	24
5 - CONCLUSION	25

1

PRÉSENTATION

1 - La Régie de l'énergie est saisie d'une demande réamendée [B-0476](#) d'Énergir (anciennement Gaz Métro) au présent dossier générique sur sa structure tarifaire (R-3867-2013), laquelle, aux fins de la Phase 2A de ce dossier, énonce les allégations et conclusions suivantes

VI. FONCTIONNALISATION DES CONDUITES DE CHAMPION (pièce [révisée B-0485](#), [Gaz Métro-5](#), [Document 5](#))

57. Dans le cadre du dossier tarifaire 2015 (R-3879-2014), Gaz Métro a proposé de fusionner les zones Nord et Sud du service de transport à compter du 1^{er} novembre 2016;

58. Dans sa décision D-2015-181 (paragr. 129), la Régie a rejeté la demande de Gaz Métro et lui a demandé de présenter, dans le dossier tarifaire suivant, une analyse de la fonctionnalisation des conduites de Champion ainsi que des conduites de transport;

59. Dans sa décision D-2015-214 (paragr. 94-95), la Régie autorisait que les taux pour le service de transport applicables à la zone Nord soient identiques à ceux applicables à la zone Sud à compter du 1^{er} janvier 2016 et autorisait par la même occasion la création d'un CFR à compter de cette date dans lequel serait comptabilisée la différence entre les revenus générés par l'application de ces taux et les revenus qui auraient été générés par les clients de la zone Nord si la demande d'harmonisation n'avait pas été acceptée;

60. Dans sa décision D-2016-156 (paragr. 76-77) rendue dans le cadre du dossier tarifaire 2017 (R-3970-2016), la Régie a reporté le débat sur la fusion des zones Nord et Sud au service de transport dans le cadre du présent dossier;

61. Gaz Métro dépose donc à nouveau certaines des propositions soumises dans les dossiers R-3879-2014 et R-3970-2016;

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 le[s] 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, 12.2.1 et 12.2.2.1 des Conditions de service et Tarif; [...]

PAR CES MOTIFS, PLAISE À LA RÉGIE : [...]

À l'égard de la fonctionnalisation des conduites de Champion ([pièce](#) [Irévisée B-0485,](#) [Gaz Métro-5,](#) [Document 5](#)) [...]

APPROUVER la fonctionnalisation des coûts des conduites de Champion afin que celles-ci soient fonctionnalisées de la même façon que les [...] conduites de transmission détenues par Gaz Métro, soit au service de distribution, et d'en allouer les coûts selon le facteur 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 le[s] CFR créé par la décision D-2015-214 à l'ensemble de la clientèle au service de transport des deux zones, en fonction des volumes consommés, tel quel détaillé dans la réponse à la question 4.3 de la demande de renseignements no 1 de la Régie;

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;¹

¹ **ÉNERGIR**, Dossier R-3867-2013, Phase 2, [Pièce B-0476](#), Demande réamendée relative à la Phase 2 du Dossier générique portant sur l'allocation des coûts et la structure tarifaire de Gaz Métro, Hyperliens et textes entre crochets par nous.

2 - Les preuves ou mémoires d'Énergir et de plusieurs intervenants, dont *Stratégies Énergétiques* (S.É.), ont été déposés au dossier. Ainsi :

- *Energir* a déposé sa preuve [B-0485, Gaz Métro-5, Doc. 5 \(v.r.\)](#) et [B-0474, Gaz Métro-5, Doc. 11](#) ainsi que ses réponses à des demande de renseignements écrites [B-0478](#), [B-0498](#) et [B-0504](#) (à la Régie), [B-0480](#) (à l'ACIG), [B-0481](#) (à la FCEI), [B-0482](#) (à OC), [B-0483](#) (au ROEE) et [B-0484](#) et [B-0507](#) (à SÉ).
- *Stratégies Énergétiques* (S.É.) a déposé son mémoire révisé ([C-SÉ-0086](#)) et sa [réponse C-SÉ-0088](#) à la demande de renseignements no. 1 de la Régie.
- L'Association des consommateurs industriels de gaz (ACIG) a déposé son mémoire [C-ACIG-0119](#) et sa [réponse C-ACIG-0121](#) à la demande de renseignements no.1 de la Régie.
- La Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI) s'est retirée de la Phase 2A du dossier après qu'il lui été refusée la possibilité de demander la requalification comme conduites de transport des conduites de transmission du réseau de distribution ([C-FCEI-0249](#)).
- Le ROEE s'est également retiré du dossier ([C-ROEE-0159](#)).
- Option consommateurs (OC) a déposé son mémoire [C-OC-0088](#).

3 - L'audience prévue les 18-19-20 mars 2020 a été annulée en raison de l'état d'urgence sanitaire actuelle au Québec et remplacée par un processus écrit ([lettre A-0247](#) de la Régie de l'énergie).

4 - Ainsi, le 26 mars 2020, Énergir a déposé son [argumentation écrite B-0509](#).

5 - La présente constitue l'argumentation écrite de *Stratégies Énergétiques* (S.É.) en la présente Phase 2A. Nous y traitons successivement des questions suivantes :

- **Chapitre 2 : La fonctionnalisation des coûts de Champion Pipeline.**
- **Chapitre 3 : L'uniformisation des tarifs de transport d'Énergir entre ses zones Nord et Sud.**
- **Chapitre 4 : La disposition du compte de frais reportés.**

2

LA FONCTIONNALISATION DES COÛTS DE CHAMPION PIPELINE**2.1 LA RECOMMANDATION DE STRATÉGIES ÉNERGÉTIQUES (S.É.)**

6 - Tel que mentionné ci-dessus, Énergir, en la présente Phase 2A du présent dossier, demande à la Régie de l'énergie d' :

***APPROUVER** la fonctionnalisation des coûts des conduites de Champion afin que celles-ci soient fonctionnalisées de la même façon que les [...] conduites de transmission détenues par Gaz Métro, soit au service de distribution, et d'en allouer les coûts selon le facteur de capacité attribuée et utilisée (CAU);*

7 - Pour les motifs énoncés ci-après au présent chapitre 2, *Stratégies Énergétiques* (S.É.) recommande à la Régie de l'énergie de :

FONCTIONNALISER le coût du service** interprovincial de Champion à la Distribution d'Énergir, en allouant ce coût selon le facteur de la **capacité attribuée et utilisée (CAU) (indépendamment du fait** que la partie Abitibi du réseau de Champion serait de la nature d'une conduite de transport ou de transmission et que sa partie Témiscamingue serait de la nature d'une conduite d'alimentation) le tout, à **la région de l'Abitibi-Témiscamingue.

*Il n'est pas nécessaire à la Régie de se prononcer sur une éventuelle fonctionnalisation des coûts des **conduites (interprovinciales)** de Champion elles-mêmes, vu que celles-ci ne font pas partie de la base de tarification d'Énergir.*

2.2 À LA RECHERCHE D'UN CRITÈRE OBJECTIF DE FONCTIONNALISATION

8 - Tel que mentionné dans notre preuve [C-SÉ-0086](#) en section 2.2, « afin de décider de l'opportunité de la demande d'Énergir quant à la fonctionnalisation des coûts associés [au service] de Champion, il est nécessaire de **disposer d'un critère objectif plus général** permettant de fonctionnaliser les coûts associés aux conduites [et service] de transport, de transmission et (comme on le verra) d'alimentation. »

9 - Nous soumettons que ce « critère objectif de fonctionnalisation » ne peut être taillé sur mesure pour statuer sur le seul cas de Champion.

Le « critère objectif de fonctionnalisation » doit également être applicable aux autres situations pouvant survenir et où un tel critère serait nécessaire pour déterminer la juste fonctionnalisation.

10 - Ainsi, dans notre preuve [C-SÉ-0086](#) en section 2.2, nous avons voulu nous assurer que ce « *critère objectif de fonctionnalisation* » permette également d'expliquer pourquoi est fonctionnalisé (en transport) le service actuellement offert sur les conduites (situées au Québec dans le territoire de la franchise d'Énergir en zone sud) de **Gazoduc TQM**, tout comme le service sur le réseau de **TransCanada** et pourquoi sont fonctionnalisées (en distribution) **les conduites principales de transmission et alimentation d'Énergir**. Nous avons élaboré sur ces deux cas de comparaison dans notre preuve et complétons ci-après notre réflexion sur celui-ci en nous référant à une décision passée de la Régie de l'énergie.

Dans la présente argumentation, nous élargissons aussi notre recherche d'un « *critère objectif de fonctionnalisation* » en comparant le cas de *Champion* avec ce que la Régie de l'énergie a décidé au sujet de la fonctionnalisation du service de transport électrique que paye Hydro-Québec TransÉnergie (HQT) sur le réseau international et interprovincial (Québec-Ontario-New York) de **Cedar Rapids Transmission (CRT)**.

11 - Tel que nous le mentionnons, le « *critère objectif de fonctionnalisation* » que retiendra la Régie au présent dossier doit être applicable pour déterminer la juste fonctionnalisation aussi bien dans le cas du service de *Champion*, que dans le cas des actifs de transmission-alimentation d'Énergir que dans le cas du service de *Gazoduc TQM* (et *Trans Canada*) que dans le cas du service de *Cedar Rapids Transmission (CRT)*.

12 - Note : Nous sommes tout à fait conscients que, dans le cas des services de *Champion* et de *Gazoduc TQM*, l'enjeu de la fonctionnalisation consiste à choisir entre une fonctionnalisation au Transport ou à la Distribution. Par contre, dans le cas du service de *Cedar Rapids Transmission (CRT)*, l'enjeu avait consisté à déterminer si cette activité était « *réglementée* » dans le cadre des activités de transport d'Hydro-Québec ou au contraire « *non réglementée* ». Il s'agissait donc d'un enjeu différent, mais néanmoins présentant des similitudes avec les cas des services de *Champion* et de *Gazoduc TQM* tel que vu ci-après.

2.2.1 L'inexistence d'un critère objectif matériel ou fonctionnel permettant de différencier les actifs de transmission (en distribution) de ceux de transport

13 - La preuve révèle qu'il n'existe aucun critère objectif matériel ou fonctionnel permettant de différencier les actifs de transmission (en distribution) de ceux de transport, qu'il s'agisse de sa fonction « *livraison* », de sa conception pour répondre à la demande de pointe, de son irremplaçabilité (alléguée par Énergir) par un autre outil, de la pression, du diamètre ou du matériau des conduites ainsi que du fait que le mercaptan ait déjà été injecté ou non au gaz.

Énergir fait donc erreur, dans son [argumentation B-0509](#) au paragraphe 11, en plaidant que la fonction « *livraison* », la conception pour répondre à la demande de pointe, l'irremplaçabilité (alléguée par Énergir) par un autre outil, la pression et le matériau des conduites (acier) puissent servir de critères permettant d'allouer le service de Champion à la distribution (conduites de transmission) plutôt qu'au transport.

Nous traitons ci-après de chacun de ces aspects.

14 - En effet, en premier lieu, tel que mentionné dans notre preuve [C-SÉ-0086](#) en section 2.2.2, dans sa [Décision D-2016-100](#) (paragraphe 175) rendue au Dossier R-3867-2018 en Phase 1, la Régie de l'énergie a accepté, en distribution, la sous-fonctionnalisation suivante des conduites principales proposée par Énergir (alors nommée Gaz Métro), en fonction de leur pression :

Les conduites de transmission (4 400 kPa et plus).

La Régie n'a pas fixé de maximum mais, dans les faits, le distributeur indique que ses conduites de transmission peuvent atteindre **jusqu'à 9 928 kPa** et que de telles conduites sont toujours en acier (RÉGIE DE L'ÉNERGIE, Dossier R-3867-2013 Phase 1, [Décision D-2016-100](#), parag. 160 et GAZ MÉTRO, Dossier R-3867-2013 Phase 1, [Pièce B-0006. Gaz Métro-1, Doc. 2](#), p. 26). Plus récemment, Énergir semble vouloir placer le seuil minimum des conduites de transmission à **4000 kPa et non à 4400 kPa** (GAZ MÉTRO,

Dossier R-3867-2013 Phase 2A, [Pièce B-0485, Gaz Métro-5, Doc. 5 vr](#), p. 51, ligne 7).

- ❑ **Les conduites d'alimentation (1 000 kPa à 2 900 kPa).**
- ❑ **Les conduites de distribution (0 kPa à 700 kPa).**

Ni le **diamètre des conduites** ni le **matériau utilisé** pour celles-ci (acier, plastique) ni le fait que le **mercaptan** ait déjà été injecté ou non au gaz n'ont alors été considérés comme des critères de différenciation. Énergir le confirme, en réponses 6.1.2, 6.1.3 et 6.1.4 à notre demande de renseignements no. 6, en refusant de fournir des précisions à ces sujets sur les conduites de Champion ([B-0507, Gaz Métro-11, Doc. 9](#)).

15 - Mais, tel que mentionné dans notre preuve [C-SÉ-0086](#) en page 10, Énergir indique à la FCEI ([B-0481, Gaz Métro-11, Doc. 3](#)) que la pression de ses propres conduites de transmission est du même ordre de grandeur que celles des réseaux de transport de TransCanada Energy et de Gazoduc TQM :

QUESTION 2.1 DE LA FCEI À ÉNERGIR

À la lumière des références (i) et (ii), pouvez-vous confirmer la compréhension de la FCEI à l'effet que **les conduites de transmission d'Énergir opèrent à des pressions semblables à celles de TCPL**. Sinon, veuillez expliquer.

RÉPONSE 2.1 D'ÉNERGIR À LA FCEI

Sous réserve des commentaires formulés en réponse à la question 1.1 quant à l'objet de la présente phase 2A, **Énergir confirme la compréhension de la FCEI**.

QUESTION 2.2 DE LA FCEI À ÉNERGIR

Veuillez confirmer la compréhension de la FCEI à l'effet que la nature, les paramètres d'opération et la fonction des conduites de transmission d'Énergir sont semblables à celles des conduites de transport de TCPL/TQM. Sinon, veuillez indiquer en quoi elles diffèrent et quantifier cette différence le cas échéant.

RÉPONSE 2.1 D'ÉNERGIR À LA FCEI

Sous réserve des commentaires formulés en réponse à la question 1.1 quant à l'objet de la présente phase 2A, Énergir précise que **la seule différence notable entre les conduites de transmission d'Énergir et les conduites de transport de TCPL/TQM se situe au niveau de l'odorisation**. En effet, le gaz

dans les conduites de transmission du réseau d'Énergir est odorisé, alors que celui de TCPL/TQM ne l'est pas.

QUESTION 2.3 DE LA FCEI À ÉNERGIR

Diriez-vous que les conduites de transmission sont davantage semblables aux conduites du réseau de TCPL ou aux conduites d'alimentation ? Veuillez expliquer.

RÉPONSE 2.1 D'ÉNERGIR À LA FCEI

Sous réserve des commentaires formulés en réponse à la question 1.1 quant à l'objet de la présente phase 2A, Énergir précise que **les conduites de transmission d'Énergir sont semblables aux conduites du réseau de TCPL**. Veuillez également vous référer aux réponses aux questions 2.1 et 2.2.

[Souligné en caractère gras par nous]

16 - Par ailleurs, tant les conduites de transport que celles (en distribution) de transmission ont comme fonction la « **livraison** » du gaz et non l'« accès » du client au réseau et sont **conçues pour répondre à la demande de pointe**.

Et dans les deux cas, il n'est pas tout à fait exact qu'elles soient **irremplaçables par un autre outil**. Une bonne partie de la Phase 2B du présent dossier consistera justement à examiner le nouveau cadre conceptuel proposé par Énergir d'une « *fonctionnalisation de ses coûts d'approvisionnement en fonction du service plutôt qu'une fonctionnalisation des coûts en fonction des outils* », tel que résumé par le consultant [Elenchus \(Pièce A-220](#), en pages iii, v-vi et 39-45).

17 - L'inexistence d'un critère objectif matériel ou fonctionnel permettant de différencier les actifs de transmission (en distribution) de ceux de transport pose l'enjeu d'allocation suivant que nous soulevons en page 19 de notre preuve [C-SÉ-0086](#) : les coûts des **services de transport** sont alloués en fonction des volumes retirés (CU, pour capacité utilisée). À l'inverse, le coût des conduites principales de **transmission** d'Énergir sera alloué selon le facteur de la capacité attribuée et utilisée (CAU). Celui des conduites principales d'**alimentation** sera alloué selon le facteur de la capacité attribuée (CA). Voir notamment **RÉGIE DE L'ÉNERGIE**, Dossier R-3867-2013, Phase 1, [Décision D-2016-100](#), parag. 461, 466 et 479 et, tel que résumé à **ÉNERGIR**, Dossier R-3867-2013 Phase 2A, [Pièce B-0482, Gaz Métro-11, doc. 4](#), Réponse 4.1 à Option consommateurs.

2.2.2 Le caractère non scindable du service de Champion

18 - Il ressort de la preuve que la très grande majeure partie du réseau de Champion, son tronçon Abitibi, est, de par sa pression, de la nature d'une conduite de transmission (et, en outre, est en acier et le gaz y étant sans mercaptan, mais ces aspects sont non déterminants tel que vu plus haut).

Une plus petite partie de ce réseau, le tronçon Temiscamingue, est de par sa pression, de la nature d'une conduite d'alimentation.

Mais, au présent dossier, ce ne sont pas les conduites de Champion que nous avons à allouer, mais le service offert par Champion sur celles-ci. Énergir nous informe qu'il s'agit d'un service global sur les deux tronçons ([B-0507, Gaz Métro-11, Doc. 9](#), réponses 6.3.1 à 6.3.4 d'Énergir à SÉ). L'on ne peut donc pas scinder en deux la fonctionnalisation et l'allocation des coûts de ce service. C'est ce qui nous amène, dans la présente argumentation, à recommander que le service de Champion soit globalement alloué selon le même facteur CAU (qui est le même que pour les conduites de transmission).

Par ailleurs, les conduites de Champion se caractérisent par leur fonction « livraison », leur conception pour répondre à la demande de pointe, ce qui est commun à la fois aux conduites de transmission) et à celles de transport, comme vu plus haut.

19 - Ainsi, tel que nous le mentionnons en pages 4-5 de notre preuve [C-SÉ-0086](#), **Champion possède non pas un mais deux réseaux de conduites** (non connectés entre eux par cette entreprise) et desservant deux régions non connectées entre elles dans la franchise d'Énergir, toutes deux regroupées en sa zone Nord, à savoir :

- Le tronçon Earlton-Rouyn-Noranda de Champion, desservant la région d'Abitibi d'Énergir. Ce tronçon est qualifié par Champion de « *réseau de transmission* », laquelle indique qu'il est en acier. Sa pression est de **7000 kPa** (donc semblerait se comparer à une conduite de **transmission** d'Énergir) et son diamètre de 220 mm.
- Le tronçon Thorne-Témiscamingue de Champion, desservant la région de Témiscamingue d'Énergir. On ignore si ce tronçon est ou non en acier et Énergir n'a pas voulu nous en informer. Ce tronçon est qualifié par Champion de « *réseau d'alimentation* ». Sa pression est de **1200 kPa** (donc semblerait se comparer à une conduite d'**alimentation** d'Énergir) et son diamètre de 220 mm.

Sources : **CORPORATION CHAMPION PIPE LINE LIMITÉE**, *Manuel du système de gestion des mesures d'urgence / plan de mesures d'urgence*, Version 12.0, 2019-03-15, <https://www.championpipeline.com/~media/Files/Champion/Mesures%20urgence%20Champion%20Pipeline.pdf?la=fr>, page 152. **CHAMPION PIPELINE**, *Notre réseau*, Site Internet, <https://www.championpipeline.com/fr/notre-reseau/>, consulté le 27 février 2020.

Champion explique :

*Le gaz naturel consommé au Québec est acheminé à partir de carrefours d'approvisionnement. Pour rejoindre le territoire du Québec, il est transporté sur de longues distances par les réseaux de TransCanada PipeLines, d'Union Gas, de TQM, d'Énergir et de Champion PipeLine. **Il s'agit du réseau de transmission.** Les conduites en acier de ce type de réseau sont les plus grosses et le gaz naturel y circule à haute pression, de 20 à 50 fois celle d'un pneu de voiture.*

*Le réseau de transmission est par la suite acheminé jusqu'à un poste de livraison où la pression est diminuée et où on y injecte le mercaptan, un odorant servant à sentir facilement le gaz naturel dans l'air. À la sortie du poste de livraison, le gaz naturel circule dans les conduites d'alimentation. Ces conduites ont un diamètre de 10 à 20 cm et circulent à une pression équivalente à 10 fois celle d'un pneu de voiture. **Il s'agit du réseau d'alimentation.***

[Souligné en caractère gras par nous]

Source : **CHAMPION PIPELINE**, *Notre réseau*, Site Internet, <https://www.championpipeline.com/fr/notre-reseau/>, consulté le 27 février 2020.

2.2.3 Comparaison avec le cas du service de Gazoduc TQM :

20 - Il ressort de la preuve que les coûts du service de Gazoduc TQM sont incorporés (« rolled-in ») à celui de TransCanada Pipelines Limited (TCPL) et sont donc inclus dans les tarifs de transport de cette dernière ([B-0507, Gaz Métro-11, Doc. 9](#), réponse 6.2.1 d'Énergir à SÉ).

Tel qu'indiqué en pages 9-10 de notre preuve [C-SÉ-0086](#), le diamètre de ses conduites d'acier varie de 114,3 mm (4 po.) à 762 mm (30 po.), selon la pression suivante (qui est la même que celle applicable aux conduites de transmission d'Énergir) :

- Tronçon principal Les Cèdres à Lévis (Saint-Nicolas) et embranchements :
4 000 kPa (580 lb/po²) à 7067 kPa (1 025 lb/po²)
- Tronçon Terrebonne (Lachenaie) à East Hereford :
4 000 kPa (580 lb/po²) à 9 928 kPa (1 440 lb/po²)

21 - Pourtant les conduites de transmission d'Énergir sont fonctionnalisées à la distribution alors que le service sur Gazoduc TQM l'est au transport.

Une situation extrême est même survenue au dossier R-3580-2005, à la [décision D-2005-174](#), pages 3-5, alors que Gazoduc TQM avait annoncé sa décision de démanteler une conduite à haute pression (9 930 kPa) sous le pont Jacques-Cartier à Montréal, nécessaire à la desserte par Énergir de l'Est de Montréal. Le service associé à cette conduite faisait partie des coûts de transport, tel que vu plus haut. Or, pour remédier à ce démantèlement, Énergir a dû construire elle-même sa propre conduite à haute pression (9 930 kPa), qui est alors fonctionnalisée comme actif de distribution, en tant que « *conduite de transmission* ». : Un tracé presque identique à celui de Gazoduc TQM (sous le lit de fleuve, près du pont) avait même été envisagé par Énergir, laquelle a cependant retenu un autre tracé de moindre coût.

22 - Ceci illustre de nouveau l'inexistence d'un critère objectif matériel ou fonctionnel permettant de différencier les actifs de transmission (en distribution) de ceux de transport

2.2.4 Comparaison avec le cas du service de Cedar Rapids Transmission (CRT)

23 - La Régie de l'énergie, au dossier R-3401-98, dans sa [décision D-2002-95](#), en pp. 49-50 (suite au dossier R-3405-98, dans sa [décision D-99-120](#), en p. 28) avait refusé de considérer comme « non réglementées » les activités de *Cedar Rapids Transmission (CRT)*.

Au dossier subséquent R-3549-2004, la Régie a plutôt accepté que le coût du service de CRT payé par Hydro-Québec TransÉnergie (HQT) fasse partie des coûts du Transporteur et que le service sur le réseau québécois et ontarien de CRT soit inclus au service offert en vertu des tarifs de HQT (tout comme l'est celui du service de Gazoduc TQM à l'égard de TCPL, tel que vu plus haut).

Il est à noter que la Régie de l'énergie du Canada réglemente l'autorisation des investissements de CRT mais non ses tarifs (ce qui est la même situation pour Champion). Voir : http://www.regie-energie.qc.ca/audiences/3549-04/NS_3549/NS_3549_7fev05.pdf, page 33.

24 - Le [site Internet de la Société de transmission électrique de Cedars Rapid \(CRT\)](#), qui incidemment fait partie du site Internet d'Hydro-Québec, résume la situation actuelle, qui existe depuis le dossier R-3549-2004 de la Régie :

Société de transmission électrique de Cedars Rapid

Demande de service de transport

Le réseau de la Société de transmission électrique de Cedars Rapids Limitée (CRT) est constitué d'une ligne biterne exploitée à 120 kV et reliant le poste Les Cèdres, propriété d'Hydro-Québec au Québec, au poste Dennison, propriété de National Grid dans l'État de New York. La section de la ligne biterne située aux États-Unis appartient à Long Sault, une division d'Alcoa

Power Generating Inc. Le réseau de Cornwall Electric, en Ontario, est également alimenté par cette ligne.

Dans le but de favoriser les transactions inter réseaux et d'accroître la flexibilité des livraisons effectuées entre le réseau d'Hydro-Québec TransÉnergie (HQT) et l'État de New York, **HQT réserve la totalité du service de transport disponible sur le réseau de CRT. Le tarif de CRT est intégré au tarif d'HQT.**

De plus, CRT réserve la totalité de la capacité de transport disponible sur le réseau de Long Sault. Le tarif de réservation sur le réseau de Long Sault ne peut être intégré au tarif d'HQT puisque le réseau de transport est situé aux États-Unis. CRT facture ainsi des frais supplémentaires de 1,58 \$/MWh aux clients qui font une réservation sur les chemins HQT-DEN et DEN-HQT. Ces frais sont facturés sur la base de la réservation, qu'elle soit originale ou réaiguillée, sur les chemins HQT-DEN ou DEN-HQT. Lors des réaiguillages à partir de ces deux chemins, ces frais sont crédités pour la durée du réaiguillage, si le réaiguillage est réalisé sur une base ferme, et sont maintenus si le réaiguillage est réalisé sur une base non-ferme.

CRT mandate HQT pour commercialiser la capacité de transport de son réseau jusqu'au poste Dennison. Ainsi, les clients qui désirent faire une demande de service de transport pour les chemins HQT-DEN, DEN-HQT et HQT-CORN **doivent Devenir client d'HQT. Pour les chemins HQT-DEN et DEN-HQT, ils doivent en plus Devenir client de CRT.** Les demandes de réservation sont réalisées via le site OASIS d'HQT.

[Souligné en caractère gras par nous]

25 - Le cas de CRT est donc très similaire à ce qu'Énergir souhaite obtenir au présent dossier en fonctionnalisant le coût du service de Champion à la distribution.

2.2.5 Élimination d'autres critères possibles de fonctionnalisation des coûts du service de Champion

26 - Aux sections 2.2.2 à 2.2.4 de notre preuve [C-SÉ-0086](#), nous avons également éliminé trois autres critères possibles de fonctionnalisation :

- La qualification ou non des conduites de Champion comme « *conduites latérales* »
- L'exclusivité du droit d'Énergir d'acquérir du transport auprès de Champion
- La localisation géographique au Québec, dans le territoire de la franchise d'Énergir (au moins en partie) des conduites de Champion.

27 - En ce qui a trait à la qualification ou non des conduites de Champion comme « *conduites latérales* », nous ajoutons à la section 2.2.2 de notre mémoire qu'il serait fort possible qu'un jour un réseau de distribution local d'un distributeur ontarien se greffe au postes Earlton ou Thorne. Par ces postes ontariens, un tel réseau serait donc desservi par les conduites latérales déjà existantes (voir cartes) de TCPL, sans être desservi par le réseau de Champion.

28 - En ce qui a trait à la localisation géographique ou non au Québec, nous notons que la localisation en partie en Ontario de CRT n'a pas empêché HQT d'intégrer (roll-in) le service de CRT au sein de son propre service. De même, la localisation au Québec (dans le territoire de droit exclusif de distribution d'Énergir) des conduites de Gazoduc TQM n'a pas empêché TCPL de les intégrer à son propre service.

2.2.6 Conclusion : Le critère de fonctionnalisation retenu : la propriété des conduites et l'entité régulatoire auquel le propriétaire est assujéti

29 - Après avoir éliminé tous les autres critères possibles précédents pour déterminer la fonctionnalisation des deux tronçons de Champion (d'une manière qui permettrait à la fonctionnalisation du tronçon Earlton-Rouyn-Noranda de Champion d'être cohérente avec la fonctionnalisation de celle des conduites de Gazoduc TQM et des conduites de transmission d'Énergir), à la section 2.2.5 de notre preuve [C-SÉ-0086](#), nous avons soumis qu'il ne demeure qu'un seul critère possible pour déterminer cette fonctionnalisation :

- La propriété des conduites [ou qui peut aussi être une association corporative comme entre TCPL et Gazoduc TQM] et l'entité régulatoire auquel le propriétaire est assujéti.

30 - Nous modifions comme suit la suite de la section 2.2.5 de notre preuve [C-SÉ-0086](#).

Ainsi :

- Les conduites de transmission d'Énergir sont fonctionnalisées à la distribution parce qu'elles appartiennent à Énergir (qui dispose d'un droit de distribution exclusive sur le territoire de sa franchise) et sont donc assujétiées à la Régie de l'énergie du Québec. Si elles n'appartenaient pas à Énergir, leur fonctionnalisation pourrait donc être autre, comme c'est le cas de Gazoduc TQM.
- L'achat du service relié aux conduites de Gazoduc TQM (situées au Québec, dans le territoire de la franchise d'Énergir) est fonctionnalisé au transport parce que ces conduites n'appartiennent pas à Énergir et ne sont pas assujétiées à la Régie de l'énergie. Hypothétiquement, on peut en effet assumer que, si Énergir acquérait Gazoduc TQM (et si, de surcroît, ses conduites devenaient ainsi assujétiées à la Régie de l'énergie), celles-ci deviendraient fonctionnalisées à la distribution à titre de conduites de transmission.
- Ceci explique pourquoi un service ontarien de CRT peut être offert dans le cadre du service de HQT. Ceci explique aussi pourquoi un service québécois de Gazoduc TQM peut être offert dans le cadre du service de transport

TCPL, mais que ce même service en devient un de distribution si une conduite de Gazoduc TQM est remplacée par une conduite quasi-identique d'Énergir comme vu plus haut dans l'est de Montréal

- Par cohérence avec ce qui précède, vu le lien de propriété à 100% et de contrôle opérationnel à 100% entre Énergir et Champion, les coûts de Champion seraient fonctionnalisés en distribution en nous inspirant de ce que TCPL fait à l'égard de Gazoduc TQM et de ce que HQT fait à l'égard de CRT.

31 - Pour l'ensemble des motifs énoncés au présent chapitre 2, *Stratégies Énergétiques* (S.É.) recommande donc à la Régie de l'énergie de :

FONCTIONNALISER le coût du service interprovincial de Champion à la Distribution d'Énergir, en allouant ce coût selon le facteur de la ***capacité attribuée et utilisée (CAU) (indépendamment du fait*** que la partie Abitibi du réseau de Champion serait de la nature d'une conduite de transport ou de transmission et que sa partie Témiscamingue serait de la nature d'une conduite d'alimentation) le tout, à ***la région de l'Abitibi-Témiscamingue***.

Il n'est pas nécessaire à la Régie de se prononcer sur une éventuelle fonctionnalisation des coûts des ***conduites (interprovinciales)*** de Champion elles-mêmes, vu que celles-ci ne font pas partie de la base de tarification d'Énergir.

3

L'UNIFORMISATION DES TARIFS DE TRANSPORT D'ÉNERGIR ENTRE SES ZONES NORD ET SUD

32 - Nous reproduisons au présent chapitre 3 les propos suivants du chapitre 3 de notre preuve [C-SÉ-0086](#), avec quelques ajustements.

33 - Énergir propose de fusionner les tarifs de transport de ses deux zones Nord et Sud, de sorte que la tarification de ces deux zones deviendrait uniforme (ÉNERGIR, Dossier R-3867-2013, Phase 2A, [Pièce B-0485](#), [Gaz Métro-5](#), [Document 5](#), Section 3 débutant à la page 49, pp. 55-56). Énergir énonce notamment les motifs suivants au soutien de sa proposition :

- ❑ Le principe de non-discrimination des clients sur la base de leur localisation, adopté par la Régie lors de la création de Gaz Métro et réitéré depuis.
- ❑ L'intégration partielle déjà existante des services de transport des zones Nord et Sud de sorte que, déjà, les structures de coûts de ces deux zones ne sont pas entièrement distinctes et étanches.
- ❑ L'écart de tarif anticipé en défaveur des clients du Nord, du fait des investissements réalisés sur Champion.

Il s'agit là d'un enjeu de tarification et non plus d'allocation.

34 - Or la Régie de l'énergie, en Phase 1 du présent dossier, a décidé d'une allocation des coûts des conduites principales de distribution différente selon huit régions (Montréal, Laurentides, Montérégie, Estrie, Saguenay, Mauricie, Québec et Abitibi-Témiscamingue), en indiquant qu'elle ne se prononcera que lors d'une phase ultérieure sur l'opportunité ou non d'une tarification distincte par région du service de distribution : **RÉGIE DE L'ÉNERGIE**,

Dossier R-3867-2013 Phase 1, [Décision D-2016-100](#), parag. 407-444). Voir aussi a) **RÉGIE DE L'ÉNERGIE**, Dossier R-3867-2013 Phase 1, [Décision D-2017-063](#), Section3, parag. 13-78 et b) **RÉGIE DE L'ÉNERGIE**, Dossier R-3867-2013 Phase 1, [Décision D-2017-134](#), Parag. 17-25).

Le « *principe de non-discrimination des clients sur la base de leur localisation* » (énoncé par Énergir et cité ci-dessus) n'a donc pas encore été adopté par la Régie au présent dossier, quant à la tarification de distribution.

35 - Il ne serait donc guère logique, à ce stade, d'uniformiser de façon définitive pour l'ensemble de la franchise d'Énergir son tarif de transport alors que la décision n'est pas encore prise sur l'uniformisation ou non de son tarif de distribution. Les deux décisions doivent être prises de manière coordonnée. Cela est d'autant plus souhaitable que nous avons vu au chapitre précédent la difficulté d'établir un critère pleinement satisfaisant pour décider de fonctionnaliser le service de Champion au transport ou à la distribution. Dans un tel contexte, il ne serait pas optimal que notre choix de fonctionnalisation n'amène des conséquences différentes quant à la **régionalisation** de la tarification qui est associée aux coûts ici visés.

Nous proposons donc d'une part de maintenir une allocation distincte des coûts de transport entre les zones Nord et Sud d'Énergir.

Mais, d'autre part, comme **la tarification du transport a été provisoirement unifiée** (avec comptabilisation des écarts dus à cette unification dans un compte de frais reporté), nous n'avons pas d'objection à ce que cette unification temporaire soit maintenue, vu que **le tarif de distribution d'Énergir est également unifié actuellement**. Mais lorsque l'hypothèse d'une tarification régionale de la distribution sera ultérieurement examinée par la Régie, celle-ci pourra alors également examiner l'hypothèse de rétablir ou non une tarification de transport distincte pour la zone Nord et disposer du compte de frais reportés.

36 - Nous notons incidemment que la zone Nord d'Énergir constitue elle-même déjà une fusion entre deux zones, non reliées d'Énergir dont l'on a uniformisé à la fois le coût du service de transport et l'allocation du coût des conduites principales de distribution : l'Abitibi et le Témiscamingue, tel que vu plus haut notamment sur les cartes. Sur l'allocation régionale du coût des conduites principales de distribution, voir **RÉGIE DE L'ÉNERGIE**, Dossier R-3867-2013 Phase 1, [Décision D-2016-100](#), notamment aux parag. 101, 108, 113. Dans cette décision, la Régie a exercé le choix de maintenir l'Abitibi et le Témiscamingue comme une région unique.

37 - Deux autres problèmes resteront alors aussi à régler :

- La répartition des coûts des conduites de transmission fonctionnalisées à la distribution s'effectue sur la base de la **capacité allouée et utilisée (CAU)** alors que celle des coûts du service de transport s'effectue en fonction des **volumes retirés**. Voir notamment tel que résumé à : **ÉNERGIR**, Dossier R-3867-2013 Phase 2A, [Pièce B-0482](#), [Gaz Métro-11](#), [doc. 4](#), Réponse 4.1 à Option consommateurs. Certes, la présente Phase 2A du présent dossier n'a pas pour objet de reconsidérer ce qui fut déjà décidé en Phase 1. Toutefois, la réflexion que nous faisons tous (tous les intervenants confondus, la Régie et Énergir) en la présente Phase 2 nous amène à nous demander si l'ensemble est cohérent, d'autant plus qu'un simple changement de propriété de Gazoduc TQM ou d'intégration corporative de Champion seraient susceptibles d'altérer la fonctionnalisation de leurs coûts. Nous nous en remettons à la sagesse de la Régie pour déterminer si les clefs d'allocation des conduites de transmission et des coûts de transport lui apparaissent fournir l'harmonie souhaitable et, dans le cas inverse, comment une sous-phase ultérieure du présent dossier pourrait permettre l'examen de cette problématique.
- Le choix de fonctionnaliser les coûts de Champion au transport ou à la distribution affectera les clients s'approvisionnant en molécule à l'intérieur de la franchise. Ce n'est pas seulement un problème de la zone Nord. En effet, selon l'hypothèse susdite, le même problème pourrait tout aussi bien se poser en zone Sud si Énergir venait un jour à acquérir Gazoduc TQM transformant ainsi la fonctionnalisation du réseau de cette dernière en conduites de transmission. Là encore, nous nous en remettons à la sagesse de la Régie pour déterminer si elle est satisfaite que les coûts des mêmes conduites ou de conduites similaires impactent différemment les clients s'approvisionnant en franchise selon un critère de différenciation aussi insatisfaisant que celui énoncé en section 2.2.4 du présent mémoire. Si la Régie n'est pas satisfaite de cette situation, nous

nous en remettons à sa sagesse pour déterminer comment une sous-phase ultérieure du présent dossier pourrait permettre l'examen de cette problématique.

À cet égard, nous soulignons que le présent dossier est amorcé depuis 2013 et a comporté de multiples sous-phases précisément afin d'examiner avec toute la sérénité souhaitable les différentes problématiques qui se posent. Des problématiques qui n'avaient pas été pleinement vues auparavant peuvent ainsi émerger en cours d'un tel dossier, comme c'est le cas ici.

4

LA DISPOSITION DU COMPTE DE FRAIS REPORTÉS

38 - Au chapitre précédent, nous proposons de maintenir le caractère provisoire de l'uniformisation du tarif de transport Nord-Sud (tout comme l'on peut similairement dire que l'uniformisation géographique des tarifs de distribution est également provisoire), malgré l'allocation qui continuera d'être comptabilisée de façon régionale dans les deux cas en attendant que la Régie, à un stade ultérieur, décide si la tarification deviendra régionale ou uniforme géographiquement.

39 - Nous exprimons la préférence pour qu'il n'y ait pas d'accumulation des écarts entre une tarification régionale non existante et l'actuelle tarification géographiquement uniforme (tant en transport qu'en distribution) même si le tout peut être qualifié de provisoire tant que la Régie n'aura pas, à un stade ultérieur, décidé de façon définitive si ces deux tarifications deviendront régionales ou uniformes géographiquement.

5

CONCLUSION

40 - Pour l'ensemble de ces motifs, *Stratégies Énergétiques (S.É.)* invite respectueusement la Régie de l'énergie à accueillir les recommandations et interprétations en droit énoncées aux présentes.

Montréal le 30 mars 2020



Dominique Neuman
Procureur de *Stratégies Énergétiques (S.É.)*