

# D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

---

D-2020-047

R-3867-2013

29 avril 2020

Phase 2

---

**PRÉSENTS :**

Marc Turgeon  
Françoise Gagnon  
François Émond  
Régisseurs

---

**Énergir, s.e.c.**  
Demanderesse

et

**Intervenants dont les noms apparaissent ci-après**

---

**Décision sur le fond et sur les frais – Sujet A**

*Demande relative au dossier générique portant sur  
l'allocation des coûts et la structure tarifaire d'Énergir*



**Demanderesse :**

**Énergir, s.e.c.**

**représentée par M<sup>e</sup> Hugo Sigouin-Plasse, M<sup>e</sup> Vincent Locas et M<sup>e</sup> Marie Lemay Lachance.**

**Intervenants :**

**Association des consommateurs industriels de gaz (ACIG)**

**représentée par M<sup>e</sup> Paule Hamelin et M<sup>e</sup> Nicolas Dubé;**

**Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (section Québec) (FCEI)**

**représentée par M<sup>e</sup> André Turmel;**

**Groupe de recommandations et d'actions pour un meilleur environnement (GRAME)**

**représenté par M<sup>e</sup> Geneviève Paquet;**

**Option consommateurs (OC)**

**représentée par M<sup>e</sup> Éric David;**

**Regroupement des organismes environnementaux en énergie (ROEÉ)**

**représenté par M<sup>e</sup> Franklin S. Gertler;**

**Stratégies énergétiques (SÉ)**

**représentée par M<sup>e</sup> Dominique Neuman;**

**Union des consommateurs (UC)**

**représentée par M<sup>e</sup> Hélène Sicard.**

## TABLE DES MATIÈRES

<b>1. INTRODUCTION.....</b>	<b>5</b>
<b>2. CONCLUSIONS PRINCIPALES DE LA RÉGIE .....</b>	<b>10</b>
<b>3. PREUVE D'ÉNERGIR.....</b>	<b>11</b>
3.1 Contexte.....	11
3.2 Fonctionnalisation des conduites de Champion .....	12
3.3 Analyses présentées par Énergir .....	14
3.4 Proposition d'Énergir .....	21
3.5 Complément de preuve en suivi de la décision D-2019-153 .....	23
3.6 Principe de causalité et facteurs d'allocation .....	30
3.7 Modifications aux <i>Conditions de service et Tarif</i> .....	32
3.8 Compte de frais reportés .....	33
<b>4. POSITION DES INTERVENANTS.....</b>	<b>34</b>
4.1 ACIG .....	34
4.2 OC .....	37
4.3 SÉ .....	39
<b>5. OPINION DE LA RÉGIE.....</b>	<b>41</b>
5.1. Fusion des tarifs des zones Nord et Sud.....	41
5.2. Fonctionnalisation des coûts des conduites de Champion .....	42
5.3 Modification du facteur CAU .....	49
5.4 Récapitulatif .....	50
5.5. Disposition des montants accumulés dans le CFR.....	51
5.6. <i>Conditions de service et Tarif</i> .....	52
<b>6. DEMANDE DE PAIEMENT DE FRAIS .....</b>	<b>53</b>
6.1 Législation et principes applicables .....	53
<b>DISPOSITIF.....</b>	<b>55</b>

## 1. INTRODUCTION

[1] Le 15 novembre 2013, Énergir, s.e.c. (Énergir ou le Distributeur), alors qu'elle était désignée sous la dénomination sociale de Société en commandite Gaz Métro<sup>1</sup>, dépose à la Régie de l'énergie (la Régie) une demande relative au dossier générique portant sur l'allocation des coûts et sa structure tarifaire.

[2] Le 4 août 2016, la Régie rend sa décision D-2016-126<sup>2</sup> par laquelle elle scinde le dossier en quatre phases. L'examen de la structure tarifaire, de l'interfinancement et de la stratégie tarifaire du service de distribution, initialement prévu dans le cadre de la phase 2, est reporté en phase 4. Les sujets examinés dans le cadre de la phase 2 portent dorénavant sur :

- l'allocation des coûts, la tarification et les conditions de service relatives aux services de fourniture, de transport et d'équilibrage;
- la refonte de l'offre de service interruptible;
- la flexibilité opérationnelle (méthode d'évaluation des coûts et fonctionnalisation);
- les suivis découlant de décisions antérieures qui ont trait aux tarifs et aux conditions de service associés aux services de fourniture, de transport et d'équilibrage.

[3] Dans cette même décision, la Régie demande à Énergir de déposer un complément de preuve en lien avec différents aspects de l'étude d'allocation des coûts<sup>3</sup> ainsi qu'en matière de tarifs et conditions de service<sup>4</sup>.

[4] Tenant compte de l'élargissement de la portée du dossier, la Régie juge opportun, également dans sa décision D-2016-126, d'émettre un nouvel avis public aux personnes intéressées et permet à celles qui le souhaitent de déposer une demande d'intervention pour la phase 2 nouvellement établie.

---

<sup>1</sup> Société en commandite Gaz Métro a modifié sa dénomination sociale, en français, pour Énergir, s.e.c. le 29 novembre 2017.

<sup>2</sup> Décision [D-2016-126](#).

<sup>3</sup> Décision [D-2016-126](#), p. 15 à 19, par. 57 à 73.

<sup>4</sup> Décision [D-2016-126](#), p. 19 et 20, par. 74 et 75.

[5] Le 21 septembre 2016, la Régie rend sa décision D-2016-140 dans laquelle elle accorde le statut d'intervenant à la phase 2 du présent dossier à l'ACIG, la FCEI, le GRAME, OC, le ROEÉ, SÉ-AQLPA et l'UC. Elle élabore également un cadre d'examen préliminaire dans cette même décision<sup>5</sup>. Le 14 juillet 2017, SÉ-AQLPA avise la Régie que l'AQLPA se retire de l'examen des phases 2 et 3B du présent dossier, de telle sorte que, pour ces phases, seule SÉ continuera d'intervenir.

[6] Le 27 janvier 2017, donnant suite à la décision D-2016-126, Énergir dépose une preuve complémentaire ainsi qu'une demande amendée<sup>6</sup>.

[7] Le 5 juillet 2017, dans sa décision D-2017-074<sup>7</sup>, la Régie ordonne aux intervenants de préciser les conclusions qu'ils recherchent et d'établir leurs budgets de participation pour l'examen de la phase 2. Par ailleurs, elle établit un calendrier d'examen de cette phase et prévoit la tenue de quatre séances de travail.

[8] Le 12 octobre 2017, Énergir dépose la preuve complémentaire<sup>8</sup> requise par la Régie<sup>9</sup>. À cette occasion, le Distributeur expose, d'une part, les raisons pour lesquelles il croit souhaitable de ne pas scinder la phase 2 en deux étapes ainsi que, d'autre part, les motifs justifiant pourquoi il n'a pas jugé nécessaire de s'adjoindre les services d'un expert<sup>10</sup>.

[9] Le 6 août 2018, la Régie rend sa décision D-2018-103<sup>11</sup> dans laquelle elle juge opportun de retenir les services d'un expert en matière d'allocation des coûts, afin de faire état de la situation et d'apporter un éclairage commun à tous les participants au dossier. Ainsi, elle suspend temporairement, et pour une période indéterminée, le calendrier d'examen de la phase 2 jusqu'à ce qu'un rapport d'expertise soit produit et déposé au dossier. Elle suspend également la tenue des deux séances de travail supplémentaires qu'elle avait autorisées dans sa correspondance du 14 juin 2018.

---

<sup>5</sup> Décision [D-2016-140](#), p. 6, par. 14 et 16.

<sup>6</sup> Pièce [B-0180](#).

<sup>7</sup> Décision [D-2017-074](#), p. 5, par. 10.

<sup>8</sup> Il s'agit des pièces B-0329 à B-0334. Le 1<sup>er</sup> mai 2019, les pièces B-0329 et B-0330 sont remplacées par les pièces B-0445 et B-0446 afin d'y corriger des coquilles.

<sup>9</sup> Pièce [A-0128](#).

<sup>10</sup> Pièce [B-0331](#), p. 9 et 10.

<sup>11</sup> Décision [D-2018-103](#), p. 6 à 8.

[10] Dans ses décisions D-2018-106<sup>12</sup> et D-2019-049<sup>13</sup>, la Régie ordonne le paiement des frais que les intervenants ont encourus avant la suspension de la phase 2.

[11] Le 8 mars 2019, en raison du départ à la retraite, en 2018, de madame Louise Pelletier et de monsieur Laurent Pilotto, la Régie annonce que la nouvelle formation désignée au présent dossier est désormais composée de M<sup>e</sup> Marc Turgeon, qui agit à titre de président de la formation, de madame Françoise Gagnon et de monsieur François Émond<sup>14</sup>.

[12] Le 20 novembre 2019, dans sa décision D-2019-153<sup>15</sup>, la Régie lève la suspension de l'examen de la phase 2, dépose au dossier le rapport d'expertise qui a été produit et détermine le déroulement procédural relatif à l'examen de la phase 2.

[13] Dans cette décision, la Régie mentionne, notamment, qu'il est opportun d'examiner en priorité et de façon distincte, dans le cadre d'une phase 2A, la fonctionnalisation des conduites de Champion Pipeline (Champion) ainsi que la fusion des tarifs des zones Nord et Sud. Elle ajoute à ces deux enjeux celui de la disposition du compte de frais reportés (CFR) dans lequel est comptabilisée, depuis le 1<sup>er</sup> 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<sup>16</sup>.

[14] Le 4 décembre 2019, le Distributeur, conformément à la demande de la Régie dans sa décision D-2019-153, dépose le complément de preuve portant sur les impacts tarifaires et l'interfinancement de trois scénarios comparatifs relativement à la fonctionnalisation des conduites de Champion et à la fusion des tarifs des zones Nord et Sud<sup>17</sup>. Il commente également le déroulement procédural prévu par la Régie pour les volets 1 et 2 de la phase 2B<sup>18</sup>.

---

<sup>12</sup> Décision [D-2018-106](#).

<sup>13</sup> Décision [D-2019-049](#).

<sup>14</sup> Pièce [A-0206](#).

<sup>15</sup> Décision [D-2019-153](#).

<sup>16</sup> Décision [D-2019-153](#), p. 11 et 12, par. 29 à 33.

<sup>17</sup> Pièce [B-0472](#). Le 13 décembre 2019, Énergir dépose une version révisée de cette pièce, soit la pièce [B-0474](#), afin de corriger une erreur de numérotation de dossier dans le titre des tableaux 5 à 8.

<sup>18</sup> Pièce [B-0470](#).

[15] Conformément à la décision précitée, le 9 décembre 2019, l'ACIG, la FCEI, le ROEÉ et SÉ mettent à jour leur demande d'intervention et le budget y afférent relativement à la question de la fonctionnalisation des conduites de Champion et à la fusion des tarifs des zones Nord et Sud. Ils déposent également leurs commentaires à l'égard du déroulement procédural prévu par la Régie pour les volets 1 et 2 de la phase 2B. Le 11 décembre 2019, OC fait de même.

[16] Le 13 décembre 2019, Énergir soumet à la Régie ses commentaires sur les demandes d'intervention et les budgets de participation amendés relatifs à la phase 2A ainsi que sa réplique sur certains des commentaires formulés par les intervenants sur le déroulement procédural prévu par la Régie dans sa décision D-2019-153<sup>19</sup>.

[17] Dans sa décision D-2020-006<sup>20</sup>, la Régie fixe le calendrier procédural de la phase 2A portant sur la fonctionnalisation des conduites de Champion, la fusion des tarifs des zones Nord et Sud ainsi que la disposition du CFR. Elle détermine également les sujets qui seront examinés dans les volets 1 et 2 de la phase 2B.

[18] Dans le cadre de l'examen de la phase 2A, le 28 janvier 2020, la Régie transmet sa demande de renseignements (DDR) à Énergir. Le 31 janvier 2020, la FCEI transmet sa DDR à Énergir<sup>21</sup>. L'ACIG, OC, le ROEÉ et SÉ font de même.

[19] Énergir répond à ces DDR le 14 février 2020<sup>22</sup> et, à cette occasion, dépose une demande ré-amendée afin de modifier certaines conclusions recherchées pour la phase 2A<sup>23</sup>.

[20] Le 18 février 2020, la FCEI dépose une contestation de certaines des réponses d'Énergir à sa DDR<sup>24</sup>. La Régie rejette l'ensemble de cette contestation<sup>25</sup>.

[21] Le 27 février 2020, la Régie transmet une deuxième DDR à Énergir, qui y répond le 5 mars 2020.

---

<sup>19</sup> Pièce [B-0473](#).

<sup>20</sup> Décision [D-2020-006](#).

<sup>21</sup> Pièce [C-FCEI-0247](#).

<sup>22</sup> Pièce [B-0481](#).

<sup>23</sup> Pièce [B-0476](#), p. 12 et 13.

<sup>24</sup> Pièce [C-FCEI-0248](#).

<sup>25</sup> Décision [D-2020-023](#).



[22] Le 28 février 2020, l'ACIG, OC et SÉ déposent leurs mémoires<sup>26</sup>. La FCEI et le ROÉÉ ne déposent pas de mémoire et informent la Régie qu'ils cessent leur intervention dans le cadre de la phase 2A<sup>27</sup>.

[23] Le 5 mars 2020, aux fins de la planification de l'audience initialement prévue en mars 2020<sup>28</sup>, la Régie demande aux parties de lui communiquer différentes informations.

[24] La Régie transmet ses DDR à l'ACIG et à SÉ le 6 mars 2020. Ces derniers y répondent le 13 mars 2020<sup>29</sup>.

[25] Le 10 mars 2020, la Régie transmet une troisième DDR à Énergir, qui y répond le 13 mars 2020.

[26] Le 13 mars 2020, l'ACIG, OC et SÉ déposent les informations requises aux fins de la planification de l'audience à venir et indiquent à la Régie qu'elles prévoient contre-interroger les témoins d'Énergir<sup>30</sup>. À cette même date, SÉ informe la Régie qu'un nouvel analyste remplace l'analyste précédent, à la suite du décès de ce dernier<sup>31</sup>.

[27] Le même jour, à l'occasion du dépôt de ses réponses aux DDR de la Régie<sup>32</sup>, SÉ amende son mémoire et en dépose une version révisée<sup>33</sup> préparée par son nouvel analyste.

[28] Le 16 mars 2020, la Régie avise les participants qu'elle annule l'audience prévue du 18 au 20 mars 2020, en raison de l'isolement à domicile d'un des membres de la formation, dans le cadre de l'application des mesures prises en lien avec l'état d'urgence sanitaire prévalant au Québec<sup>34</sup>.

---

<sup>26</sup> Pièces [C-ACIG-0119](#), [C-OC-0088](#) et [C-SÉ-0082](#).

<sup>27</sup> Pièces [C-FCEI-0249](#) et [C-ROÉÉ-0159](#).

<sup>28</sup> Pièce [A-0238](#).

<sup>29</sup> Pièces [C-ACIG-0121](#) et [C-SÉ-0088](#).

<sup>30</sup> Pièces [C-ACIG-0122](#), [C-OC-0089](#) et [C-SÉ-0089](#).

<sup>31</sup> Pièce [C-SÉ-0084](#).

<sup>32</sup> Pièce [C-SÉ-0088](#).

<sup>33</sup> Pièce [C-SÉ-0086](#).

<sup>34</sup> Pièce [A-0247](#).

[29] Dans cette même correspondance, la Régie informe les participants que, dans les circonstances, elle poursuivra exceptionnellement l'examen du dossier par écrit et permet à l'ACIG, OC et SÉ de transmettre des DDR à Énergir, puisqu'elles ont indiqué envisager de contre-interroger ses témoins lors de l'audience initialement prévue. La Régie fixe également un échéancier pour le déroulement de la suite de la phase 2A.

[30] Seule SÉ transmet une DDR à Énergir le 18 mars 2020<sup>35</sup>, qui y répond le 24 mars 2020<sup>36</sup>.

[31] Conformément à l'échéancier fixé, Énergir dépose sa plaidoirie le 26 mars 2020<sup>37</sup> et l'ACIG et OC déposent la leur le 30 mars 2020<sup>38</sup>. À cette même date, la Régie accorde à SÉ le délai demandé pour le dépôt de sa plaidoirie le 31 mars 2020 et, en conséquence, reporte au 2 avril 2020 le dépôt de la réplique d'Énergir<sup>39</sup>. Dans cette correspondance, elle demande également aux intervenants de déposer leurs demandes de paiement de frais dans les meilleurs délais.

[32] Dans la présente décision, la Régie se prononce sur la fonctionnalisation des conduites de Champion ainsi que sur la fusion des tarifs de transport des zones Nord et Sud. Elle se prononce également sur la disposition du CFR et sur les modifications proposées aux articles visés des *Conditions de service et Tarif*.

## 2. CONCLUSIONS PRINCIPALES DE LA RÉGIE

[33] La Régie approuve la fusion des tarifs de transport des zones Nord et Sud et maintient la fonctionnalisation des conduites de Champion au service de transport.

[34] En outre, la Régie accueille la demande du Distributeur de récupérer les montants accumulés dans le CFR au service de transport, en fonction des volumes consommés. Cependant, elle lui ordonne de présenter, dans le cadre de son dossier tarifaire 2020-2021,

---

<sup>35</sup> Pièces [C-SÉ-0090](#), [C-ACIG-0123](#) et [C-OC-0090](#).

<sup>36</sup> Pièce [B-0507](#).

<sup>37</sup> Pièce [B-0509](#).

<sup>38</sup> Pièces [C-ACIG-0125](#) et [C-OC-0092](#).

<sup>39</sup> Pièce [A-0250](#).

un scénario de récupération sur une période de deux ans démontrant l'impact pour la clientèle.

[35] Par ailleurs, la Régie estime qu'il est opportun de réviser le calcul du facteur d'allocation des coûts des conduites de transmission<sup>40</sup> de telle sorte que, désormais, les clients de la zone Nord ne se verront plus allouer des coûts pour ces conduites.

[36] Enfin, la Régie ordonne au Distributeur de mettre à jour les *Conditions de service et Tarif* en date de la présente décision, pour tenir compte des modifications requises dans la présente décision et de les déposer au plus tard le **26 mai 2020, à 12 h**. Il doit présenter les prix modifiés en tarifant les coûts de Champion à l'ensemble de la clientèle de son service de transport ainsi qu'aux clients de la zone Nord qui choisiraient de fournir leur propre service de transport.

### 3. PREUVE D'ÉNERGIR

#### 3.1 CONTEXTE

[37] Lors du dossier tarifaire 2014-2015<sup>41</sup>, Énergir proposait la fusion des tarifs de transport des zones Nord et Sud à compter du 1<sup>er</sup> novembre 2016, date à laquelle le déplacement de la structure d'approvisionnement à Dawn était prévu. Dans sa décision D-2015-181, la Régie refusait la demande du Distributeur, car elle considérait que la fonctionnalisation des conduites de Champion nécessitait une analyse approfondie afin d'examiner les impacts tarifaires de la fusion des tarifs de transport des deux zones<sup>42</sup>.

[38] Dans ce même dossier tarifaire, la Régie autorisait l'harmonisation temporaire des prix de transport des zones Nord et Sud jusqu'à ce que la décision sur la fusion des deux zones, ainsi que sur la fonctionnalisation des conduites de Champion et des conduites de transmission d'Énergir, soit rendue. Pour ce faire, elle autorisait la création d'un CFR afin d'y comptabiliser la différence entre les revenus générés par l'application de taux identiques pour les clients des deux zones et les revenus qui seraient autrement générés en

---

<sup>40</sup> Facteur d'allocation CAU (capacité attribuée et utilisée).

<sup>41</sup> Dossier [R-3879-2014](#) Phases 3 et 4.

<sup>42</sup> Dossier R-3879-2014 Phases 3 et 4, décision [D-2015-181](#), p. 49 et 50, par. 129.

l'absence de fusion. La Régie précisait que les règles de disposition de ce CFR seraient définies lorsqu'elle rendrait sa décision sur la fonctionnalisation des conduites de Champion et des conduites de transmission<sup>43</sup>.

[39] Lors du dossier tarifaire 2016-2017<sup>44</sup>, le Distributeur informait la Régie qu'il n'était pas en mesure de compléter l'analyse demandée dans la décision D-2015-181. À la demande d'Énergir, la Régie, dans sa décision D-2016-090, reportait la question de la fonctionnalisation de la conduite de Champion et des conduites de transmission dans le cadre du présent dossier<sup>45</sup>.

[40] Enfin, lors du dossier tarifaire 2016-2017, Énergir demandait à la Régie d'approuver la fusion des tarifs de transport des zones Nord et Sud. Elle soutenait que l'étude de fonctionnalisation des coûts de Champion et de ses conduites de transmission ne requiert pas une analyse conjointe avec la fusion des tarifs de transport des deux zones.

[41] Dans sa décision D-2016-156, la Régie réitérait la nécessité d'une analyse conjointe. Pour cette raison, elle reportait l'examen de la fusion des tarifs de transport des zones Nord et Sud dans le présent dossier. Elle maintenait également le CFR autorisé par sa décision D-2015-214 tant qu'une décision finale sur la fusion des tarifs de transport des deux zones ne serait pas rendue<sup>46</sup>.

## **3.2 FONCTIONNALISATION DES CONDUITES DE CHAMPION**

### **3.2.1 HISTORIQUE<sup>47</sup>**

[42] Les coûts des conduites de Champion sont fonctionnalisés au service de transport depuis l'acquisition de Gaz provincial du Nord du Québec par le Distributeur en 1985. Lors de l'examen du dossier tarifaire 2000, qui s'est déroulé avant le dégroupement des tarifs, Énergir présentait les coûts de Champion dans l'ensemble des coûts de transport. Au moment du dégroupement des tarifs en 2001, les coûts de Champion ont été conservés au service de transport et y demeurent encore.

---

<sup>43</sup> Dossier R-3879-2014 Phases 3 et 4, décision [D-2015-214](#), p. 20, par. 91 à 95.

<sup>44</sup> Dossier [R-3970-2016](#).

<sup>45</sup> Dossier R-3970-2016, décision [D-2016-090](#), p. 9, par. 40.

<sup>46</sup> Dossier R-3970-2016, décision [D-2016-156](#), p. 71 à 77, par. 278 à 299.

<sup>47</sup> Pièce [B-0485](#), p. 50 et 51.

[43] Depuis le dégroupement des tarifs en 2001, les coûts des conduites de Champion sont récupérés par les clients de la zone Nord, alors que les coûts des conduites de transmission sont fonctionnalisés au service de distribution et récupérés par l'ensemble des clients, incluant ceux de la zone Nord.

[44] Énergir explique qu'avant le déplacement des approvisionnements à Dawn, les outils de transport entre Empress et GMIT-NDA (zone Nord) étaient significativement moins chers que ceux entre Empress et GMIT-EDA (zone Sud). L'écart favorable pour les clients de la zone Nord compensait les coûts additionnels liés à Champion. Toutefois, depuis le déplacement à Dawn, le prix de transport entre Dawn et GMIT-NDA se rapproche de celui entre Dawn et GMIT-EDA.

[45] De plus, la fonctionnalisation des coûts des conduites de Champion au service de transport et sa tarification aux seuls clients de la zone Nord causent un écart entre les montants facturés à des clients comparables situés en zones Nord et Sud. Dans le dossier tarifaire 2016-2017, Énergir chiffrait cet écart à 2,062 ¢/m<sup>3</sup>.

### 3.2.2 COMPARAISON ENTRE LES CONDUITES DE CHAMPION ET LES CONDUITES DE TRANSMISSION<sup>48</sup>

[46] Le Distributeur fait valoir, en référant à la décision D-2015-181<sup>49</sup>, que « [1]a 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 [note de bas de page omise] »<sup>50</sup>.

[47] Énergir réitère que les conduites de Champion et ses conduites de transmission sont similaires et qu'elles offrent les mêmes services. Il s'agit de conduites en acier qui servent à acheminer le gaz naturel à haute pression, soit 4 000 kPa. Selon elle, ces conduites ne permettent pas l'accès au réseau gazier. Elles sont conçues pour répondre à la demande de pointe de la clientèle en service continu et ne peuvent être remplacées par un autre outil de transport. Enfin, les clients sont captifs, puisqu'ils ne peuvent contracter eux-mêmes des services sur ces conduites.

---

<sup>48</sup> Pièce [B-0485](#), p. 51 et 52.

<sup>49</sup> Dossier R-3879-2014 Phases 3 et 4, décision [D-2015-181](#), p. 49, par. 125.

<sup>50</sup> Pièce [B-0485](#), p. 51.

[48] Le Distributeur mentionne que les conduites de Champion permettent de relier le réseau de Corporation TC Énergie (TC Énergie) (anciennement TCPL) entre l'Ontario et la zone Nord d'Énergir et sont réglementées par la Régie de l'énergie du Canada (anciennement l'Office national de l'énergie). Il mentionne également que les conduites de transmission d'Énergir font partie de son réseau de distribution. Il s'agit de conduites situées au Québec, lesquelles sont réglementées par la Régie. Énergir précise que leurs coûts sont fonctionnalisés au service de distribution<sup>51</sup>.

[49] Énergir mentionne que la fonctionnalisation des conduites de Champion et de ses conduites de transmission à des services différents engendre des différences dans l'allocation et la tarification des coûts associés à ces conduites :

- Les coûts de Champion sont alloués et tarifés en fonction des volumes retirés dans la zone Nord. Il n'y a donc pas d'interfinancement lié aux coûts de Champion entre les clients de la zone Sud et ceux de la zone Nord.
- Les coûts des conduites de transmission d'Énergir sont alloués selon le facteur d'allocation CAU (capacité attribuée et utilisée). Ils sont par contre tarifés différemment, selon une structure tarifaire approuvée par la Régie. La différence entre l'allocation et la tarification crée un certain interfinancement entre les classes tarifaires.
- Le rendement autorisé par la Régie et récupéré au service de distribution comprend une rémunération sur la valeur des conduites de transmission d'Énergir, le rendement propre à Champion étant inclus dans le coût facturé à Énergir et fonctionnalisé au transport.

### 3.3 ANALYSES PRÉSENTÉES PAR ÉNERGIR<sup>52</sup>

[50] Énergir présente différentes analyses afin de proposer une solution qu'elle juge adéquate pour la fusion des tarifs de transport des zones Nord et Sud et pour la fonctionnalisation des coûts des conduites de Champion. Ces analyses lui permettent d'établir les constats suivants :

---

<sup>51</sup> Pièce [B-0485](#), p. 52.

<sup>52</sup> Pièce [B-0485](#), p. 52 à 59.

- Fonctionnalisation au même service : les coûts des conduites de Champion et de ses conduites de transmission doivent être fonctionnalisés au même service. Ils doivent également être alloués et tarifés de la même manière.
- Mêmes conditions tarifaires entre les zones Nord et Sud : tous les clients d'une même catégorie tarifaire qui utilisent le service de transport d'Énergir doivent bénéficier des mêmes conditions tarifaires, quelle que soit leur localisation.
- Absence de service gratuit : l'importance de ne pas avoir de service gratuit oblige l'ajout d'un tarif supplémentaire lorsqu'un service exclusif est fonctionnalisé au transport.
- Signal de prix clair pour les services d'approvisionnement : les tarifs doivent permettre un signal de prix clair pour que les clients choisissent les services qui leur sont les plus avantageux.

### 3.3.1 FONCTIONNALISATION AU MÊME SERVICE

[51] Comme mentionné précédemment, Énergir rappelle que les conduites de Champion et ses conduites de transmission sont similaires et qu'elles offrent les mêmes services. Il s'agit de conduites en acier qui servent à acheminer le gaz naturel à haute pression. Elles ont comme fonction la livraison de gaz naturel, mais pas celle de permettre l'accès au réseau gazier<sup>53</sup>. Elles sont conçues pour répondre à la demande de pointe de la clientèle en service continu et ne peuvent être remplacées par un autre outil de transport.

[52] Énergir explique qu'au moment de la fusion des distributeurs gaziers en 1985, la corporation Champion a aussi été acquise sans qu'il n'y ait eu fusion des actifs et est demeurée une entité distincte de GMI. Elle indique néanmoins que si les conduites de Champion avaient été incorporées dans sa base de tarification, elles auraient probablement été traitées comme ses autres conduites de transmission<sup>54</sup>.

---

<sup>53</sup> Pièce [B-0509](#), p. 3, par. 11.

<sup>54</sup> Pièce [B-0485](#), p. 53.

[53] Énergir fait valoir que le fait de fonctionnaliser les coûts des conduites de Champion et de ses conduites de transmission à des services différents amène une iniquité entre les clients des deux zones. Elle note que les coûts des conduites de Champion sont récupérés exclusivement par les clients de la zone Nord, alors que les coûts de ses conduites de transmission, même celles utilisées exclusivement par les clients de la zone Sud, sont récupérés par l'ensemble des clients<sup>55</sup>.

[54] Énergir soutient qu'en fonctionnalisant les coûts des conduites de Champion et de ses conduites de transmission au même service, en les allouant et en les tarifant de la même façon, l'iniquité qu'elle observe « *pourrait être levée* ».

### 3.3.2 FUSION DES TARIFS DES ZONES NORD ET SUD<sup>56</sup>

[55] Énergir réitère les arguments reposant principalement sur l'équité entre les clients invoqués lors des dossiers tarifaires 2014-2015<sup>57</sup> et 2016-2017<sup>58</sup> en faveur de la fusion des tarifs de transport des zones Nord et Sud :

- le principe de non-discrimination des clients sur la base de leur localisation;
- l'intégration des services de transport des zones Nord et Sud, de telle sorte que les structures de coûts des zones ne soient pas entièrement distinctes et étanches;
- l'écart de tarif anticipé en défaveur des clients de la zone Nord, du fait des investissements réalisés sur Champion<sup>59</sup>.

[56] Le Distributeur note que la Régie, dans sa décision D-2015-181<sup>60</sup>, était en accord avec les arguments qu'il invoquait pour appuyer la fusion des tarifs des zones Nord et Sud. Il note également que la Régie a temporairement approuvé l'harmonisation des tarifs de ces deux zones à un taux unique et accepté la création d'un CFR en conséquence, en attendant de se prononcer sur la fonctionnalisation des coûts des conduites de Champion et de ses conduites de transmission.

---

<sup>55</sup> Pièce [B-0509](#), p. 3, par. 12 à 14.

<sup>56</sup> Pièce [B-0485](#), p. 54 à 57.

<sup>57</sup> Dossier R-3879-2014, pièce [B-0421](#).

<sup>58</sup> Dossier R-3970-2016.

<sup>59</sup> Pièce [B-0485](#), p. 54.

<sup>60</sup> Dossier R-3879-2014 Phases 3 et 4, décision [D-2015-181](#), p. 49, par. 126 et 127.



[57] Dans le présent dossier, Énergir réitère l'importance d'avoir une seule zone au service de transport.

[58] Elle soutient que la fusion des tarifs de transport des zones Nord et Sud aurait comme résultat d'offrir aux clients de son service de transport un tarif unique, lequel devrait être concurrentiel aux alternatives de marché pour chacune des deux zones. S'il y avait fusion, son tarif de transport serait calculé selon les coûts d'approvisionnement globaux, incluant des outils de transport vers les points GMT-NDA et GMT-EDA. Ainsi, les clients auraient à choisir entre le tarif de transport du Distributeur et les prix de transport offerts par le marché pour les zones Nord et Sud<sup>61</sup>.

[59] Sur la base des données du dossier tarifaire 2016-2017, Énergir illustre la situation actuelle.

**TABLEAU 1**  
**COMPARAISON DES TARIFS DES ZONES NORD ET SUD À**  
**L'AIDE DES DONNÉES DU DOSSIER TARIFAIRE 2016-2017**

	<b>Coût unitaire</b> <b>Marché primaire</b> ¢/m <sup>3</sup>	<b>Volume</b> 10 <sup>6</sup> m <sup>3</sup>	<b>Coût</b> k\$
Zone Nord	2,682	154	4 119
Zone Sud	3,181	5 384	171 243
<b>Total</b>		<b>5 538</b>	<b>175 362</b>
Tarif zones fusionnées	3,167	5 538	175 362

*Tableau établi à partir de la pièce [B-0485](#), p. 55.*

[60] Le Distributeur constate d'abord que l'écart des prix de transport sur le marché primaire entre les deux zones est relativement faible<sup>62</sup>.

[61] Il mentionne également qu'en l'absence de règles de migration et d'entrée et de sortie au service de transport, les clients de la zone Nord auraient avantage à contracter

<sup>61</sup> Pièce [B-0485](#), p. 55.

<sup>62</sup> Pièce [B-0485](#), p. 55 et 57 (3,181 ¢/m<sup>3</sup> – 2,682 ¢/m<sup>3</sup> = 0,499 ¢/m<sup>3</sup>).

eux-mêmes leur service de transport. Quant aux clients de la zone Sud, dans les mêmes conditions, ils auraient avantage à utiliser le service de transport du Distributeur. À long terme, si les clients de la zone Nord qui peuvent le faire fournissaient leur propre service de transport, le prix du service de transport du Distributeur dans la zone Nord augmenterait et se rapprocherait de celui de la zone Sud. Ainsi, les clients qui resteraient captifs du service de transport du Distributeur de la zone Nord seraient désavantagés.

[62] Énergir précise qu'en pratique, les règles de migration en place font en sorte que 97 % des clients de la zone Nord ne peuvent contracter eux-mêmes leur service de transport. Elle note que les données du dossier tarifaire 2016-2017 montrent qu'aucun client de la zone Nord ne contracte lui-même son service de transport. Interrogée par OC, Énergir confirme qu'en date de février 2020, aucun client de la zone Nord ne fournit son propre service de transport<sup>63</sup>.

[63] Ainsi, Énergir estime qu'avec les règles de migration et d'entrée et de sortie au service de transport et le faible écart de prix du transport entre les deux zones sur le marché primaire, le risque généré par des migrations de clients, à la suite de la fusion, serait faible.

[64] Le Distributeur soumet qu'il serait possible de niveler l'écart de prix entre les deux zones à l'aide d'un cavalier tarifaire, lequel serait égal à la différence de prix du transport sur le marché primaire. Ce cavalier tarifaire permettrait d'offrir aux clients un seul signal de prix de marché, afin de se comparer au prix unique du service de transport du Distributeur. Énergir estime cependant qu'une telle approche complexifierait la structure tarifaire.

[65] Pour l'ensemble de ces raisons, Énergir est d'avis qu'advenant la fusion des deux zones, la migration des clients de la zone Nord ne présenterait pas de conséquences majeures. Elle est également d'avis qu'il n'y a pas lieu de mettre en place des mesures tarifaires pour en atténuer les impacts.

---

<sup>63</sup> Pièce [B-0482](#), p. 4, réponse à la question 3.1.

### 3.3.3 ABSENCE DE SERVICE GRATUIT<sup>64</sup>

[66] Le service de transport est composé d'un tarif pour les clients qui utilisent le service de transport du Distributeur et d'un tarif pour ceux qui fournissent leur propre service de transport. Ces aspects sont reflétés respectivement aux articles 12.1.2 et 12.2.2 des *Conditions de service et Tarif*. Cette double tarification vient de la fonctionnalisation des coûts de Champion au service de transport. Comme les clients de la zone Nord ne peuvent contracter ce service auprès d'un autre fournisseur, ils doivent assumer le prix associé aux conduites de Champion, même lorsqu'ils contractent leur propre service de transport.

[67] Énergir propose que les conduites de Champion et ses conduites de transmission soient toutes fonctionnalisées au même service. Pour les raisons suivantes, elle est d'avis qu'il est plus simple de les fonctionnaliser au service de distribution :

- Si toutes les conduites étaient fonctionnalisées au service de transport, Énergir indique qu'il conviendrait de conserver un tarif distinct pour les clients fournissant eux-mêmes leur transport, afin d'assurer l'absence de service gratuit. Elle devrait alors distinguer le rendement, l'amortissement et une part du coût de distribution attribuable à ses propres actifs de transmission de son revenu requis en distribution, afin de le récupérer à travers le tarif de transport.

En outre, sous le scénario de maintien des tarifs de transport séparés pour les zones Nord et Sud, la fonctionnalisation pourrait nécessiter des hypothèses complexes pour déterminer les coûts récupérés par chaque tarif régional.

---

<sup>64</sup> Pièce [B-0485](#), p. 57 et 58.

- Par contre, si toutes les conduites étaient fonctionnalisées au service de distribution, le tarif pour les clients qui fournissent leur propre service de transport serait aboli.

### 3.3.4 SIGNAL DE PRIX CLAIR POUR LES SERVICES D'APPROVISIONNEMENT

[68] Le Distributeur rappelle que l'objectif du dégroupement des tarifs était d'offrir une plus grande flexibilité aux clients dans le choix de leur fournisseur de services de fourniture, de transport et d'équilibrage, sans pour autant que certains en tirent avantage au détriment des autres. Comme le dégroupement repose sur le principe « d'utilisateur-payeur », les clients sont en mesure de comparer le prix des services entre ceux offerts par Énergir et ses concurrents<sup>65</sup>.

[69] Le Distributeur rappelle que lors du dégroupement des tarifs, une exception a toutefois été faite pour les coûts des conduites de Champion, du fait qu'il n'était pas possible pour les clients de la zone Nord de contracter eux-mêmes les services de transport sur ces conduites<sup>66</sup>.

[70] Énergir mentionne que le signal de prix permet aux clients de choisir parmi les services alternatifs et de refléter la causalité des coûts. Pour les motifs suivants, elle estime que la fonctionnalisation de Champion au service de transport altère ce signal de prix :

- D'une part, le tarif du service de transport offert par le Distributeur, tel que présenté à l'article 12.1.2.1.1 des *Conditions de service et Tarif* inclut une part associée à Champion. À *contrario*, le coût des outils alternatifs jusqu'au point de livraison GMIT-NDA l'exclut; les clients doivent donc majorer le coût de l'alternative par le tarif de l'article 12.2.2.1.

---

<sup>65</sup> Pièce [B-0485](#), p. 58.

<sup>66</sup> Pièce [B-0485](#), p. 59.

- D'autre part, les coûts des conduites de transmission sont liés à la demande de pointe et sont, par conséquent, alloués selon le facteur CAU. Par contre, bien que les conduites de Champion aient les mêmes caractéristiques que ses conduites de transmission, leurs coûts sont alloués et tarifés en fonction des volumes retirés plutôt qu'en fonction du facteur CAU. Comme le lien causal entre les coûts et le tarif n'est pas respecté, le signal de prix envoyé aux clients est limité<sup>67</sup>.

### 3.4 PROPOSITION D'ÉNERGIR

[71] Énergir propose de fonctionnaliser les coûts des conduites de Champion au même service que les coûts de ses conduites de transmission, c'est-à-dire au service de distribution. Elle propose d'allouer leurs coûts selon le facteur CAU. Elle propose également de fusionner les taux au service de transport des zones Nord et Sud<sup>68</sup>.

[72] Énergir décrit les impacts de sa proposition sur les clients, les modifications requises aux *Conditions de service et Tarif* ainsi que les modalités de disposition du CFR.

#### 3.4.1 IMPACT SUR LES CLIENTS

[73] Tel qu'illustré au tableau suivant, Énergir rappelle que, dans le dossier tarifaire 2016-2017, les coûts associés aux conduites de Champion s'élevaient à 3,9 M\$. La fonctionnalisation de ces coûts au service de distribution aurait entraîné une diminution de 1,5 % du revenu requis lié au service de transport et une augmentation concomitante de 0,7 % à celui lié au service de distribution.

---

<sup>67</sup> Pièce [B-0482](#), p. 5, réponse à la question 4.1.

<sup>68</sup> Pièce [B-0485](#), p. 60 et 63.

**TABLEAU 2**  
**FONCTIONNALISATION DES COÛTS DE CHAMPION**  
**AU SERVICE DE DISTRIBUTION, M\$**

		<b>Transport</b>	<b>Distribution</b>
Revenu requis initial	(1)	460,8	526,5
Revenu requis 2017	(2)	269,5	532,1
Champion	(3)	-3,9	3,9
Revenu requis - Champion fonctionnalisé au service de distribution	(4) = (2) + (3)	265,6	536,0
Variation par rapport au revenu initial	= [(4) ÷ (1)] - 1	-42,4 %	+ 1,8%
Variation par rapport au revenu requis approuvé dans la décision D-2016-156	= [(4) ÷ (2)] - 1	-1,5 %	+ 0,7 %

Tableau établi à partir de la pièce [B-0485](#), p. 60, tableau 2.

[74] La diminution de 1,5 % du revenu requis du service de transport se traduit directement par une baisse équivalente du tarif de transport, puisque ce tarif découle du ratio entre le revenu requis et les volumes assujettis au tarif, ces derniers étant inchangés par la modification proposée.

[75] La hausse de 0,7 % du revenu requis du service de distribution est répartie uniformément à l'ensemble des catégories tarifaires. Sous l'hypothèse d'un prix de fourniture de 13,678 ¢/m<sup>3</sup> et un prix de SPEDE<sup>69</sup> à 3,326 ¢/m<sup>3</sup>, cette hausse serait répartie de la façon suivante :

<sup>69</sup> Système québécois de plafonnement et d'échange de droits d'émission.

	D <sub>1</sub> petit	D <sub>1</sub> grand	D <sub>3</sub>	D <sub>4</sub>	D <sub>5</sub>
Variation de la facture totale	+ 0,3 %	+ 0,1 %	+ 0,1 %	+ 0,1 %	- 0,2 %

Source : Pièce [B-0485](#), p. 61, tableau 22.

### 3.5 COMPLÉMENT DE PREUVE EN SUIVI DE LA DÉCISION D-2019-153

[76] En suivi de la décision D-2019-153<sup>70</sup>, Énergir dépose un complément de preuve visant à approfondir les éléments discutés dans sa preuve en chef, pour chacun des trois scénarios suivants de fonctionnalisation des conduites de Champion et de fusion des tarifs des zones Nord et Sud :

1. fonctionnalisation des conduites de Champion au service de distribution / allocation des coûts selon le facteur CAU / fusion des tarifs des zones Nord et Sud (scénario proposé par Énergir);
2. fonctionnalisation des conduites de Champion au service de transport / fusion des tarifs des zones Nord et Sud;
3. fonctionnalisation des conduites de Champion au service de transport / sans fusion des tarifs des zones Nord et Sud (scénario existant).

[77] Pour chacun des scénarios, Énergir dépose une évaluation des impacts tarifaires ainsi qu'une évaluation de l'interfinancement<sup>71</sup>.

#### 3.5.1 ANALYSE DES IMPACTS TARIFAIRES MOYENS

[78] Le tableau suivant résume les impacts tarifaires moyens pour chacun des trois scénarios et pour chacune des années tarifaires 2017 à 2020.

<sup>70</sup> Décision [D-2019-153](#), p. 12 et 13, par. 34 à 37.

<sup>71</sup> Pièce [B-0474](#), p. 4 à 14.

**TABLEAU 3**  
**IMPACT TARIFAIRE MOYEN EN ¢/M<sup>3</sup> POUR CHACUN DES TROIS SCÉNARIOS**  
**ET POUR CHACUNE DES ANNÉES TARIFAIRES 2017 À 2020**

	Scénario #1	Scénario #2	Scénario #3	
			Zone Nord	Zone Sud
<b>2016-2017</b>	0,069	0,071	2,561	0,000
<b>2017-2018</b>	0,067	0,068	2,257	0,000
<b>2018-2019</b>	0,071	0,072	2,580	0,000
<b>2019-2020</b>	0,080	0,081	3,125	0,000

*Tableau établi à partir de la pièce [B-0474](#), p. 4 à 6, tableaux 1 à 4.*

[79] Énergir observe que, globalement, les impacts tarifaires des trois scénarios sont similaires d'une année tarifaire à l'autre. Elle conclut que l'impact tarifaire moyen du deuxième scénario est légèrement plus élevé que celui du premier scénario, car le volume au service de transport est plus bas que celui au service de distribution. Cependant, puisque la grande majorité de la clientèle utilise le service de transport du Distributeur, la différence entre ces deux scénarios est négligeable.

[80] Énergir conclut également que l'impact tarifaire du troisième scénario est le plus élevé des trois, car les coûts sont assumés par les seuls clients de la zone Nord. Elle rappelle que les coûts de ses autres conduites de transmission sont récupérés par l'ensemble de ses clients au service de distribution et que ce troisième scénario n'est donc pas cohérent avec cette pratique établie<sup>72</sup>.

### **3.5.2 ALLOCATION DES COÛTS ET ÉVALUATION DE L'INTERFINANCEMENT DES TROIS SCÉNARIOS**

[81] Énergir n'est pas en mesure d'évaluer l'interfinancement pour l'ensemble des années tarifaires 2017 à 2020 demandées par la Régie puisqu'elle n'a produit qu'une

<sup>72</sup> Pièce [B-0474](#), p. 6.



seule étude de coût de service complète depuis la décision D-2016-100<sup>73</sup>. Ainsi, elle a utilisé les renseignements qu'elle a déposés dans le cadre du dossier tarifaire 2019-2020, sur la base des données tarifaires 2018-2019<sup>74</sup>.

[82] Énergir a mesuré l'interfinancement en calculant le ratio des revenus et des coûts, incluant ceux de Champion, pour chacun des paliers tarifaires. Pour le scénario n° 1, elle a utilisé les revenus et les coûts totaux du service de distribution. Les deux autres scénarios sont basés sur les coûts totaux du service de transport. Les résultats par catégorie tarifaire sont présentés dans le tableau suivant.

**TABLEAU 4**  
**RATIOS DES REVENUS SUR LES COÛTS (%) SELON LES TROIS SCÉNARIOS**

	Scénario #1			Scénario #2			Scénario #3		
	Revenus (M\$)	Coûts (M\$)	Ratio	Revenus (M\$)	Coûts (M\$)	Ratio	Revenus (M\$)	Coûts (M\$)	Ratio
<b>D<sub>1</sub></b>	493,0	414,1	119%	80,2	85,3	94%	79,6	84,8	94%
<b>D<sub>3</sub></b>	16,2	13,1	124%	7,4	7,1	104%	7,2	6,9	104%
<b>D<sub>4</sub></b>	86,9	139,5	62%	81,9	76,8	107%	82,8	77,7	107%
<b>D<sub>5</sub></b>	7,5	36,9	20%	8,0	8,3	96 %	7,9	8,1	97 %
<b>D<sub>R</sub></b>	0,5	0,5	100%	0,0	0,0	s.o.	0,0	0,0	s.o.
	<b>604,1</b>	<b>604,1</b>		<b>177,5</b>	<b>177,5</b>		<b>177,5</b>	<b>177,5</b>	

Tableau établi à partir de la pièce [B-0474](#), p. 8, 12 et 14, tableaux 5, 7 et 8.

Pour chaque tarif, le ratio (%) correspond aux revenus associés à ce tarif divisés par les coûts encourus par les clients de ce même tarif. Pour un tarif donné, un ratio supérieur à 100 % indique que les revenus y afférents sont supérieurs aux coûts.

[83] Dans le scénario n° 1, afin de mesurer l'interfinancement, Énergir explique qu'elle a ajusté le facteur d'allocation CAU en ajoutant la valeur nette des conduites de Champion au calcul. Le coût total de Champion a ensuite été ajouté dans la rubrique des coûts de transmission. Les coûts ainsi obtenus ont été répartis selon le facteur CAU ajusté. Les revenus de distribution ont, pour leur part, été augmentés d'une valeur équivalente aux coûts totaux de Champion, mais répartis de manière uniforme entre les paliers tarifaires, au prorata des revenus de distribution, suivant la stratégie tarifaire en vigueur<sup>75</sup>.

<sup>73</sup> Décision [D-2016-100](#).

<sup>74</sup> Pièce [B-0474](#), p. 7.

<sup>75</sup> Pièce [B-0474](#), p. 7.

[84] Dans le scénario n° 2, soit la fonctionnalisation des coûts de Champion au service de transport avec fusion des zones Nord et Sud, Énergir propose d'utiliser le facteur d'allocation FB01T existant. Elle souligne que ce facteur alloue les coûts de transport et qu'il représente les volumes de ventes annuelles prévues au service de transport, tant pour la zone Nord que pour la zone Sud. Ainsi, elle soumet que ce facteur est cohérent avec l'objectif d'allouer des coûts de transport à l'ensemble de la clientèle de ce service<sup>76</sup>.

[85] Quant au scénario n° 3, Énergir souligne que la fonctionnalisation des coûts de Champion au service de transport, sans fusion des tarifs des zones Nord et Sud, correspond à la situation actuelle. Pour cette raison, elle évalue l'interfinancement en utilisant le facteur d'allocation des coûts existant, soit le facteur FB01TN.

[86] À la demande de la Régie, Énergir dépose les trois tableaux suivants, lesquels illustrent les revenus et les coûts relatifs aux conduites de Champion, pour les zones Nord et Sud<sup>77</sup>.

[87] Énergir soumet toutefois que les revenus et les coûts de distribution ne sont pas conçus pour établir une différenciation entre la clientèle de la zone Nord et celle de la zone Sud. Elle explique que les revenus, et donc les tarifs, permettent de couvrir l'ensemble des coûts associés à un service. Ainsi, les revenus constatés dans la zone Nord sont influencés par une multitude d'autres coûts.

[88] En réponse à la DDR n° 1 de la Régie, Énergir calcule les revenus de la zone Nord liés à Champion au prorata des revenus réels de distribution de cette zone de l'année tarifaire 2018-2019.

---

<sup>76</sup> Pièce [B-0474](#), p. 11.

<sup>77</sup> Pièce [B-0478](#), p. 12 à 14, réponse à la question 3.1.

**TABLEAU 5**  
**RATIOS DES REVENUS DE CHAMPION SUR LES COÛTS (%) SELON LE SCÉNARIO #1**

	Revenus / tarifs (\$)			Coûts (\$)			Ratio des revenus sur les coûts (%)		
	Nord	Sud	Total	Nord	Sud	Total	Nord	Sud	Total
D <sub>1</sub>	62 974	3 395 345	3 458 319	113 110	944 020	1 057 130	56%	360%	327%
D <sub>3</sub>	935	124 036	124 971	2 583	68 579	71 162	35%	181%	176%
D <sub>4</sub>	22 356	566 533	588 889	221 844	2 826 381	3 048 225	10%	20%	19%
D <sub>5</sub>	0	64 767	64 767	0	60 428	60 428	0%	107%	107%
D <sub>R</sub>	0	0	0	0	0	0	0%	0%	0%
<b>Total</b>	<b>86 265</b>	<b>4 510 681</b>	<b>4 236 946</b>	<b>337 537</b>	<b>3 899 409</b>	<b>4 236 946</b>	<b>26%</b>	<b>106%</b>	<b>100%</b>

**TABLEAU 6**  
**RATIOS DES REVENUS DE CHAMPION SUR LES COÛTS (%) SELON LE SCÉNARIO #2**

	Revenus / tarifs (\$)			Coûts (\$)			Ratio des revenus sur les coûts (%)		
	Nord	Sud	Total	Nord	Sud	Total	Nord	Sud	Total
D <sub>1</sub>	39 069	1 851 422	1 890 491	39 069	1 851 422	1 890 491	100%	100%	100%
D <sub>3</sub>	312	176 903	177 215	312	176 903	177 215	100%	100%	100%
D <sub>4</sub>	79 054	1 897 928	1 976 982	79 054	1 897 928	1 976 982	100%	100%	100%
D <sub>5</sub>	0	192 258	192 258	0	192 258	192 258	0%	100%	100%
D <sub>R</sub>	0	0	0	0	0	0	0%	0%	0%
<b>Total</b>	<b>118 435</b>	<b>4 118 511</b>	<b>4 236 946</b>	<b>118 435</b>	<b>4 118 511</b>	<b>4 236 946</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

TABLEAU 7  
RATIOS DES REVENUS DE CHAMPION SUR LES COÛTS (%) SELON LE SCÉNARIO #3

	Revenus / tarifs (\$)			Coûts (\$)			Ratio des revenus sur les coûts (%)		
	Nord	Sud	Total	Nord	Sud	Total	Nord	Sud	Total
D <sub>1</sub>	1 397 662	0	1 397 662	1 397 662	0	1 397 662	100%	0%	100%
D <sub>3</sub>	11 175	0	11 175	11 175	0	11 175	100%	0%	100%
D <sub>4</sub>	2 828 108	0	2 828 108	2 828 108	0	2 828 108	100%	0%	100%
D <sub>5</sub>	0	0		0	0		0%	0%	0%
D <sub>R</sub>	0	0	0	0	0	0	0%	0%	0%
<b>Total</b>	<b>4 236 946</b>	<b>0</b>	<b>4 236 946</b>	<b>4 236 946</b>	<b>0</b>	<b>4 236 946</b>	<b>100%</b>	<b>0%</b>	<b>100%</b>

Tableaux 5, 6 et 7 établis à partir de la pièce [B-0478](#), p. 12 à 14, réponse à la question 3.1.

[89] À l'égard du scénario n°2, Énergir précise que les coûts de Champion et les revenus y afférents suivent la même répartition, soit le prorata des volumes de transport des zones Nord et Sud. Conséquemment, l'interfinancement est de 100 %. Le même raisonnement s'applique au scénario n°3, mais seuls les volumes de la zone Nord sont pris en compte.

[90] Enfin, Énergir souligne que l'interfinancement prend tout son sens lorsqu'il est mesuré de manière globale, et non par type de coûts. Les coûts de Champion, soit 4,2 M\$, ne représentent que 0,7 % des coûts totaux de distribution (604,1 M\$). Leur impact est donc peu significatif sur l'interfinancement global du service de distribution.

[91] Énergir indique que les explications présentées dans le cadre du dossier tarifaire 2019-2020, quant aux causes de l'interfinancement au service de transport avec la méthode actuelle d'allocation, sont aussi valables dans le cadre du présent dossier<sup>78</sup>.

[92] Le tableau suivant résume l'allocation des coûts selon les trois scénarios.

<sup>78</sup> Pièce [B-0474](#), p. 11 et dossier R-4076-2018, pièce [B-0194](#), p. 13.

**TABLEAU 8**  
**ALLOCATION DES COÛTS SELON LES TROIS SCÉNARIOS (K\$)**

	Scénario #1			Scénario #2			Scénario #3		
	Nord	Sud	Total	Nord	Sud	Total	Nord	Sud	Total
D <sub>1</sub>	113,1	944,0	1 057,1	39,1	1 851,4	1 890,5	1 397,7	0,0	1 397,7
D <sub>3</sub>	2,6	68,6	71,2	0,3	176,9	177,2	11,2	0,0	11,2
D <sub>4</sub>	221,8	2 826,4	3 048,2	79,1	1 897,9	1 977,0	2 828,1	0,0	2 828,1
D <sub>5</sub>	0,0	60,4	60,4	0,0	192,3	192,3	0,0	0,0	0,0
D <sub>R</sub>	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Total</b>	<b>337,5</b>	<b>3 899,4</b>	<b>4 236,9</b>	<b>118,4</b>	<b>4 118,5</b>	<b>4 236,9</b>	<b>4 236,9</b>	<b>0,0</b>	<b>4 236,9</b>

Tableau établi à partir de la pièce [B-0474](#), p. 10 à 14, tableaux 6 à 8.

[93] À la lumière des éléments de preuve additionnelle déposés à la pièce B-0474, Énergir soumet que parmi les trois scénarios étudiés, la fonctionnalisation des conduites de Champion au service de distribution donne lieu à l'impact tarifaire le moins important<sup>79</sup>. En outre, elle soumet que l'allocation des coûts au service de distribution selon le facteur CAU permet d'allouer une plus grande partie des coûts aux clients de la zone Nord, car ce facteur est évalué de manière régionale et tient compte de l'ajout des conduites de Champion dans les coûts de transmission.

[94] Énergir rappelle que la fonctionnalisation des conduites de Champion à un service différent de ses conduites de transmission donne lieu à une iniquité entre les clients des deux zones. Elle souligne également que l'expert retenu par la Régie est en accord avec sa proposition de fonctionnaliser les conduites de Champion au service de distribution.

<sup>79</sup> Pièce [B-0474](#), p. 15.

### 3.6 PRINCIPE DE CAUSALITÉ ET FACTEURS D'ALLOCATION

[95] En réponse à la DDR n° 1<sup>80</sup> de la Régie, Énergir confirme que les investissements liés aux conduites de Champion sont facilement identifiables à la zone Nord, alors que les investissements des autres conduites de transmission sont difficilement associables à une région spécifique.

[96] Dans ce contexte, Énergir mentionne que l'utilisation du facteur CAU-Abitibi pour allouer les coûts des conduites de Champion permettrait une allocation plus directe par opposition à l'utilisation du facteur CAU. Elle mentionne que le facteur CAU a été proposé afin d'allouer les coûts des conduites de Champion exactement de la même façon que les coûts des conduites de transmission qu'elle détient. Énergir estime toutefois que l'utilisation du facteur CAU-Abitibi pourrait être adéquate pour l'allocation des coûts des conduites de Champion, car il s'agit de coûts pouvant être isolés des autres coûts<sup>81</sup>.

[97] Le Distributeur précise que ses conduites de transmission sont situées dans la zone Sud. Conséquemment, si les coûts des conduites de Champion étaient alloués à l'aide du facteur CAU-Abitibi, il estime que le facteur d'allocation CAU devrait être modifié afin d'exclure la région de l'Abitibi du calcul.

[98] En ce qui a trait au facteur CAU, Énergir confirme que les coûts non classifiés des conduites de transmission sont alloués à la région de l'Abitibi, à l'aide de la longueur des conduites de Champion. Elle explique que cette méthode est utilisée afin que l'ensemble de sa clientèle, peu importe sa localisation, se voit allouer une portion des coûts non classifiés<sup>82</sup>.

[99] La mise à jour de l'étude d'allocation des coûts<sup>83</sup>, sur la base des données du dossier tarifaire 2018-2019, permet à Énergir de déposer les données nécessaires pour calculer le facteur CAU. Elle dépose également le détail du calcul du facteur CAU ajusté pour en exclure la longueur des conduites de Champion aux fins de répartir les coûts non classifiés<sup>84</sup>.

---

<sup>80</sup> Pièce [B-0478](#), p. 3, réponse à la question 1.1.

<sup>81</sup> Pièce [B-0478](#), p. 3 et 4, réponse à la question 1.2.

<sup>82</sup> Pièce [B-0478](#), p. 9 et 10, réponse aux questions 2.1 à 2.3.

<sup>83</sup> Dossier R-4076-2018 Phase 2, pièce B-0195 (ne peut être consultée sur le site internet de la Régie).

<sup>84</sup> Pièce [B-0478](#), annexes Q-2.5 et Q-2.6.

[100] Énergir confirme qu'advenant la fusion des tarifs de transport des zones Nord et Sud ainsi que la fonctionnalisation des conduites de Champion au service de transport, le facteur CAU ajusté pourrait être utilisé pour allouer les coûts des conduites de transmission<sup>85</sup>.

[101] Par ailleurs, en réponse à la DDR n° 1 de la Régie<sup>86</sup>, le Distributeur confirme que les facteurs FB01T et FB01TN existants font en sorte que les clients de la zone Nord qui fournissent leur propre service de transport ne se voient pas allouer de coûts pour l'utilisation des conduites de Champion.

[102] Le Distributeur confirme également qu'il serait préférable de faire appel à des facteurs FB01T et FB01TN ajustés afin que les clients qui s'approvisionnent sur son territoire, ainsi que ceux de la zone Nord, se voient allouer les coûts associés à leur utilisation. Il note toutefois 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.

[103] Questionnée par la Régie à propos de l'allocation des coûts des conduites de Champion aux clients qui s'approvisionnent sur son territoire<sup>87</sup>, Énergir confirme que, dans le cas du scénario de fonctionnalisation des coûts des conduites de Champion au service de distribution, ces clients se verraient allouer des coûts pour ces conduites. Si ces conduites étaient fonctionnalisées au service de transport, elle soumet qu'il serait préférable d'ajuster les facteurs FB01T ou FB01TN afin que ces clients se voient allouer des coûts pour ces conduites.

[104] Énergir note que des clients de la zone Nord qui s'approvisionneraient sur son territoire continueraient, dans les faits, à utiliser les conduites de Champion, puisqu'il n'existe actuellement pas de production dans cette zone. Ainsi, elle soumet qu'il existe un lien causal entre la consommation des clients s'approvisionnant sur son territoire et les coûts des conduites de Champion<sup>88</sup>.

---

<sup>85</sup> Pièce [B-0498](#), p. 6, réponse à la question 2.3.

<sup>86</sup> Pièce [B-0478](#), p. 5, réponse aux questions 1.3 à 1.5.

<sup>87</sup> Pièce [B-0478](#), p. 5, réponse à la question 1.5.

<sup>88</sup> Pièce [B-0478](#), p. 6, réponse à la question 1.6.

### 3.7 MODIFICATIONS AUX CONDITIONS DE SERVICE ET TARIF

[105] Énergir mentionne que la fusion des tarifs de transport des zones Nord et Sud entraînerait la suppression de la mention de ces zones aux articles 12.1.2.1 et 12.1.2.1.1 du texte des *Conditions de service et Tarif*. Elle mentionne également qu'en fonctionnalisant les coûts des conduites de Champion au service de distribution, les clients qui fournissent leur service de transport ne seraient plus facturés pour ce service. Ainsi, les articles 12.2.1 et 12.2.2.1 des *Conditions de service et Tarif* seraient modifiés. Par ailleurs, la notion de zone n'étant plus requise, l'article 1.3 serait amendé en conséquence<sup>89</sup>.

[106] En réponse à la DDR n° 3 de la Régie relative à l'impact tarifaire de 0,08 ¢/m<sup>3</sup> du scénario n°2 pour l'année tarifaire 2020<sup>90</sup>, Énergir précise que cet impact tient uniquement compte des coûts de Champion. Or, ce scénario impliquerait également l'inclusion des coûts de transport de la zone Nord et de la répartition des coûts sur un volume plus élevé, réduisant ainsi l'impact marginal des coûts de Champion.

[107] À l'égard de ce même scénario, Énergir détaille le calcul du prix de base du transport au 1<sup>er</sup> décembre 2019. Elle précise que les coûts totaux de transport sont répartis sur l'ensemble des volumes de transport, alors que les coûts de Champion et de la marge excédentaire sont répartis sur les volumes totaux distribués tel qu'il appert de la formule suivante :

$$\text{Tarif} \quad = \quad \frac{\text{Coûts de transport}}{\text{Volumes totaux de transport (10}^3\text{m}^3\text{)}} \quad + \quad \frac{\text{Coûts de Champion + Marge excédentaire}}{\text{Volumes totaux distribués (10}^3\text{m}^3\text{)}}$$

(¢/m<sup>3</sup>)

$$1,632 \text{ ¢/m}^3 \quad = \quad \frac{93\,499 \text{ k\$}}{5\,899\,824 \text{ 10}^3\text{m}^3} \quad + \quad \frac{(4\,788 - 1\,969) \text{ k\$}}{5\,979\,860 \text{ 10}^3\text{m}^3}$$

<sup>89</sup> Pièce [B-0485](#), p. 61 à 63.

<sup>90</sup> Pièce [B-0504](#), p. 1 et 2, réponse à la question 1.1.



[108] Dans l'hypothèse où le scénario n°2 devait être retenu, Énergir détaille les modifications requises aux articles visés des *Conditions de service et Tarif* en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 2019. Elle précise que dans ce scénario les prix sont calculés en tarifant les coûts de Champion à l'ensemble de la clientèle de son service de distribution, incluant celle qui fournit son propre service de transport<sup>91</sup>.

[109] Le Distributeur ajoute que le prix de base du transport (article 12.1.2.1.1) serait calculé selon la formule présentée ci-dessus. En outre, le prix de base pour tout client qui désire lui fournir le transport servant à acheminer jusqu'à son territoire le gaz naturel qu'il retire à ses installations (article 12.2.2.1.1) serait déterminé en considérant les coûts des conduites de Champion ainsi que de la marge excédentaire<sup>92</sup>, divisés par l'ensemble des volumes de distribution.

### 3.8 COMPTE DE FRAIS REPORTÉS<sup>93</sup>

[110] Le Distributeur mentionne que, dans ses décisions D-2015-214<sup>94</sup> et D-2016-156<sup>95</sup>, la Régie a approuvé l'application d'un taux unique au service de transport pour l'ensemble des clients et la création d'un CFR dans lequel est comptabilisée 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 demande d'harmonisation temporaire avait été refusée.

[111] Énergir précise que le solde réel du CFR au 31 décembre 2019 est de 12,8 M\$ et projette un solde de 16,8 M\$ au 30 septembre 2020. Elle confirme également que les impacts tarifaires présentés au tableau 3 précédent ne prennent pas en compte la disposition des montants comptabilisés dans le CFR.

---

<sup>91</sup> Pièce [B-0504](#), p. 2 à 4, réponse à la question 1.2.

<sup>92</sup> Dossier R-4076-2018, pièce [B-0133](#), lignes 12 et 15.

<sup>93</sup> Pièces [B-0485](#), p. 63, et [B-0478](#), p. 16 et 17, réponse aux questions 4.1 à 4.6.

<sup>94</sup> Dossier R-3879-2014 Phases 3 et 4, décision [D-2015-214](#).

<sup>95</sup> Dossier R-3970-2016, décision [D-2016-156](#).

[112] Énergir rappelle que les montants qui s'accumulent dans ce CFR le sont alors que les conduites de Champion sont fonctionnalisées au service de transport. Ainsi, bien qu'elle propose de fonctionnaliser ces conduites au service de distribution, elle demande à la Régie d'approuver la répartition des montants détenus dans ce CFR à l'ensemble de la clientèle au service de transport, en fonction des volumes consommés. Ces volumes excluent les volumes des clients qui fournissent leur propre service de transport.

[113] En réponse à la DDR n° 2 de la Régie<sup>96</sup>, Énergir ajoute que l'horizon de disposition du solde comptabilisé dans le CFR dépend de l'évolution du revenu requis au service de transport. Ainsi, en cas d'une baisse du revenu requis, il serait préférable de disposer du CFR le plus rapidement possible. Dans le cas contraire, il pourrait être souhaitable d'étaler sa récupération sur un horizon de deux ans. Énergir propose que le traitement du solde du CFR soit examiné dans le cadre du prochain dossier tarifaire.

## 4. POSITION DES INTERVENANTS

### 4.1 ACIG<sup>97</sup>

[114] L'ACIG appuie la fusion des tarifs des zones Nord et Sud, qu'elle juge non seulement souhaitable, mais essentielle. L'intervenante mentionne qu'avant la création du CFR par la Régie<sup>98</sup>, il existait une iniquité dans les tarifs de transport, car les :

*« [...] coûts de la conduite Champion qui étaient assumés par les seuls clients de la zones Nord, alors que l'ensemble des clients assument les coûts des conduites de transmission fonctionnalisées en distribution ainsi que les coûts de TransCanada Énergie (TCÉ) qui incluent les coûts de Trans Québec & Maritimes Inc. (TQM) »<sup>99</sup>.*

---

<sup>96</sup> Pièce [B-0478](#), p. 17, réponse à la question 4.5.

<sup>97</sup> Pièces [C-ACIG-0119](#) et [C-ACIG-0125](#).

<sup>98</sup> Dossier R-3879-2014 Phases 3 et 4, décision [D-2015-214](#).

<sup>99</sup> Pièce [C-ACIG-0119](#).

[115] L'intervenante mentionne les motifs pour lesquels elle appuie la fusion des tarifs de transport des zones Nord et Sud :

- le principe selon lequel les clients d'une même classe tarifaire devraient bénéficier des mêmes conditions tarifaires, quelle que soit leur localisation géographique;
- le principe d'équité entre clients, puisque la structure actuelle de coûts fait en sorte que les clients de la zone Nord participent à la récupération des coûts des conduites de transmission de la zone Sud, mais sont les seuls à assumer les coûts liés à Champion;
- l'écart entre les tarifs des deux zones dû aux récents investissements de Champion a pour conséquence d'accentuer l'iniquité entre les clientèles des deux zones, ce qui engendre un risque économique pour la zone Nord.

[116] L'ACIG note que les deux approches de fonctionnalisation des conduites de Champion, soit la fonctionnalisation en transport ou en distribution, 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. Elle estime que la fusion des tarifs de transport des zones Nord et Sud règle l'iniquité qui la préoccupe. Ainsi, elle considère que l'une ou l'autre des deux approches de fonctionnalisation est acceptable.

[117] Dans le cas du scénario de fonctionnalisation des conduites de Champion au service de distribution, l'ACIG appuie la proposition d'Énergir d'en allouer les coûts à l'aide du même facteur d'allocation utilisé pour les conduites de transmission. Selon elle, la fonctionnalisation des conduites de Champion au service de distribution permet :

- de reconnaître la similarité de fonctionnalisation entre les conduites de Champion et les conduites de transmission détenues par Énergir et assure l'équité, puisque l'ensemble des clients assumera le coût des conduites de transmission;
- de ne pas contrevenir à la fusion des zones Nord et Sud.

[118] Dans le cas de ce scénario, l'ACIG réitère que les coûts des conduites de Champion ne devraient pas être intégrés à la base tarifaire d'Énergir. Ils devraient plutôt être considérés comme un coût d'opération dans le coût de service d'Énergir.

[119] Dans le cas d'une fonctionnalisation des conduites de Champion au service de transport, l'ACIG estime que les coûts devront être traités selon le même facteur d'allocation utilisé pour les contrats de transport. Selon elle, ces facteurs feront l'objet d'une analyse en phase 2B du présent dossier. Questionnée par la Régie, l'intervenante confirme que les modifications visées par l'examen prévu en phase 2B n'ont pas d'impact sur ses recommandations dans la présente phase 2A<sup>100</sup>.

[120] Selon l'ACIG, la fonctionnalisation des conduites de Champion au service de 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 ceux 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 des conduites de Champion.

[121] En réponse à la DDR de la Régie, l'ACIG précise qu'advenant une fusion des tarifs des zones Nord et Sud et une fonctionnalisation des conduites de Champion au service de transport, le facteur d'allocation FB01TN devrait être appliqué à tout client qui contracterait son propre service de transport. Ainsi, tout client, peu importe sa localisation, qui fournirait son propre transport assumerait une part des coûts de Champion. Cette méthode permettrait de faire assumer les coûts de Champion à l'ensemble de la clientèle et, de ce fait, réglerait la question de l'équité entre les clients des zones Nord et Sud.

---

<sup>100</sup> Pièce [C-ACIG-0121](#), p. 4, réponse à la question 1.2.

[122] De même, l'ACIG soumet 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, comme si elles avaient été fonctionnalisées au service de distribution<sup>101</sup>.

[123] Par ailleurs, l'ACIG soumet que la disposition des montants accumulés dans le CFR doit minimiser les impacts sur la clientèle. Elle soumet également que la disposition du CFR devrait permettre un traitement équitable entre les deux zones et devrait avoir le même traitement que celui de la décision sur la fonctionnalisation.

[124] L'ACIG constate que la disposition du CFR sur une année entraîne un surcoût de 18 % à l'ensemble des clients du service de transport. Elle invite donc la Régie à échelonner la disposition du CFR sur deux ans. Elle n'est toutefois pas opposée à ce que l'échelonnement du CFR soit discuté lors du prochain dossier tarifaire.

## 4.2 OC<sup>102</sup>

[125] OC note que, de manière générale, la fusion des zones Nord et Sud est un enjeu peu contesté. Elle rappelle que la Régie s'est déjà dite en « *accord avec le principe selon lequel les clients d'une même catégorie tarifaire doivent bénéficier des mêmes conditions tarifaires, quelle que soit leur localisation* [note de bas de page omise] »<sup>103</sup>.

[126] Elle note également que l'ACIG estime que la fusion des tarifs est essentielle et que la firme Elenchus Research Associates Inc. (Elenchus) juge qu'elle est raisonnable.

[127] L'intervenante se préoccupe des impacts économiques si l'écart de prix entre les deux zones persistait. OC retient également les arguments d'Énergir quant au risque faible de migration de clients vers un service de transport autre que celui du Distributeur. Elle soumet que l'examen annuel des causes tarifaires permet, au besoin, d'assurer un suivi sur cette question et d'ajuster les règles de migration.

---

<sup>101</sup> Pièce [C-ACIG-0121](#), p. 3 et 4, réponse aux questions 1.1 et 1.3.

<sup>102</sup> Pièces [C-OC-0088](#) et [C-OC-0092](#).

<sup>103</sup> Pièce [C-OC-0092](#), p. 2.

[128] À l'égard de la proposition de SÉ de prolonger la fusion temporaire des tarifs et de reporter le débat lors de la phase 4 du présent dossier, OC estime qu'elle n'est souhaitable ni pour la clientèle, qui serait maintenue dans l'incertitude, ni d'un point de vue réglementaire, puisque le solde du CFR continuerait vraisemblablement à augmenter. L'intervenante indique qu'un tel report irait à l'encontre de la décision D-2019-153 ayant statué que les enjeux relatifs aux conduites de Champion sont indépendants des autres sujets examinés dans le présent dossier.

[129] À l'égard de la fonctionnalisation des conduites de Champion, OC rappelle que lors de la phase 1 du présent dossier, la Régie indiquait qu'il était impossible de définir, *a priori*, une règle générale d'application lorsqu'elle doit arbitrer entre des principes contradictoires pour retenir une méthode d'allocation des coûts. Dans ces circonstances, il est nécessaire d'y aller au cas par cas.

[130] L'intervenante, s'appuyant sur Elenchus, ajoute que la fonctionnalisation des conduites de Champion est purement une question d'arbitrage réglementaire. Elle est également d'accord avec l'ACIG à l'effet que les deux approches, soit la fonctionnalisation en transport ou en distribution, peuvent être considérées comme acceptables. Pour trancher, OC soumet à la Régie qu'il est nécessaire d'être pragmatique lorsqu'elle arbitre cette question.

[131] OC note que les caractéristiques des conduites de Champion sont similaires à celles des conduites de transmission d'Énergir. Elles servent toutes les deux à acheminer du gaz à haute pression et à répondre à la demande de pointe de la clientèle.

[132] L'intervenante ajoute que les faibles coûts des conduites de Champion par rapport aux coûts totaux de distribution donnent lieu à des impacts limités, tant en termes tarifaires que sur les niveaux globaux d'interfinancement. Elle note toutefois que la fonctionnalisation au service de distribution permettrait une allocation plus importante aux clients de la zone Nord.

[133] Sur la base de ces faits, OC soumet à la Régie que la fonctionnalisation des conduites de Champion au service de distribution est une solution raisonnable.

[134] Quant à la disposition du CFR, OC soutient que la proposition d'Énergir est conforme avec la manière dont les frais reportés ont été générés. Étant donné le solde important de 16,8 M\$ prévu au 30 septembre 2020, l'intervenante estime qu'un étalement dans le temps de ce solde doit être considéré. À l'instar d'Énergir, OC est d'avis que le prochain dossier tarifaire est le forum approprié pour discuter de cette question, le tout en fonction de l'évolution à venir du revenu requis.

### 4.3 SÉ

[135] SÉ<sup>104</sup> examine autant des aspects analytiques qu'argumentatifs, notamment juridiques. L'intervenante passe en revue plusieurs critères qu'elle estime objectifs, afin de déterminer la fonctionnalisation des coûts des conduites de Champion. Au terme de son analyse, SÉ ne retient que le dernier de ces critères.

[136] Les critères analysés par SÉ sont les suivants :

1. La pression et le diamètre des conduites;
2. La qualification ou non des conduites de Champion comme « Conduites latérales »;
3. L'exclusivité du droit d'Énergir d'acquérir du transport auprès de Champion;
4. La localisation géographique au Québec, dans le territoire de la franchise d'Énergir (au moins en partie) des conduites de Champion;
5. La propriété des conduites et l'entité régulatoire à laquelle le propriétaire est assujéti.

[137] Par ailleurs, SÉ note que la fusion des tarifs de transport des zones Nord et Sud est un enjeu de tarification et non pas d'allocation des coûts. L'intervenante soumet qu'en phase 1 du présent dossier, la Régie a retenu une allocation régionale des coûts des conduites principales de distribution. Elle précise que la Régie se prononcera, lors d'une phase ultérieure, sur la pertinence ou non d'une tarification distincte par région du service de distribution.

---

<sup>104</sup> Pièces [C-SÉ-0086](#) et [C-SÉ-0093](#).

[138] SÉ soumet également que le principe de non-discrimination des clients sur la base de leur localisation, aux fins de l'élaboration des tarifs de distribution, lequel est énoncé par Énergir au soutien de sa proposition, n'a pas encore été approuvé par la Régie dans le cadre du présent dossier.

[139] La proposition de l'intervenante comporte deux volets. D'une part, elle propose de fonctionnaliser le coût du service interprovincial de Champion au service de distribution d'Énergir, en allouant ce coût selon le facteur CAU, à la région de l'Abitibi-Témiscamingue. Selon SÉ, il n'est pas nécessaire que la Régie se prononce sur une éventuelle fonctionnalisation des coûts des conduites (interprovinciales) de Champion elles-mêmes, étant donné qu'elles ne font pas partie de la base de tarification d'Énergir.

[140] D'autre part, il ne serait guère approprié, à ce stade, d'uniformiser, pour l'ensemble de la franchise d'Énergir, son tarif de transport, alors que la décision sur l'uniformisation ou non de son tarif de distribution n'a pas encore été prise. Dans l'attente de cette décision, SÉ propose de maintenir temporairement unifiés les tarifs de transport des zones Nord et Sud à l'aide du CFR.

[141] L'intervenante soumet qu'outre les questions relatives à la fonctionnalisation des conduites de Champion et à la fusion des tarifs de transport des zones Nord et Sud, deux problèmes devront être résolus, soit :

- assurer la cohérence de la fonctionnalisation des coûts des conduites de Champion et des conduites de transmission détenues par Énergir ainsi que la fonctionnalisation des coûts de Trans Québec & Maritimes Pipeline (TQM);
- l'impact de la fonctionnalisation des coûts des conduites de Champion et de TQM sur les clients qui s'approvisionnent en franchise.

[142] Enfin, SÉ mentionne que le présent dossier, amorcé en 2013, a comporté de multiples sous-phases précisément afin d'examiner, avec toute la sérénité souhaitable, les différents problèmes, lesquels peuvent émerger en cours d'examen, dans un tel dossier. L'intervenante s'en remet à la Régie pour déterminer s'il est nécessaire d'étudier les deux problèmes énoncés ci-dessus dans une sous-phase du présent dossier.



## 5. OPINION DE LA RÉGIE

### 5.1. FUSION DES TARIFS DES ZONES NORD ET SUD

[143] Tel que mentionné par Énergir, la Régie a adopté un principe de non-discrimination des clients sur la base de leur localisation, dès la création du Distributeur, et l'a réitéré depuis<sup>105</sup>. De plus, elle s'est prononcée en faveur de la fusion des tarifs des zones Nord et Sud dans l'ordonnance G-470 datée de juin 1988. Dans cette ordonnance, elle notait que le seul écart de prix entre les deux zones devait se situer au niveau des coûts de transport sur TCPL (maintenant TC Énergie) et Champion<sup>106</sup>.

[144] À la suite de la migration de la structure d'approvisionnement d'Énergir d'Empress vers Dawn, dans sa décision D-2015-181, la Régie se montrait en faveur de la fusion des tarifs de transport des deux zones du fait que l'écart des coûts pourrait placer la zone Nord dans une position tarifaire et économique désavantageuse comparativement à la zone Sud.

[145] Dans cette même décision, la Régie indiquait qu'elle retenait le principe selon lequel les clients d'une même catégorie tarifaire doivent bénéficier des mêmes conditions tarifaires, quelle que soit leur localisation<sup>107</sup>.

[146] À cet égard, la Régie constate que, à l'exception de SÉ dans son mémoire révisé, tous les intervenants, dont la FCEI et le ROÉÉ qui ont cessé leur intervention dans le cadre de la phase 2A, appuient la fusion des tarifs de transport des zones Nord et Sud, notamment en vertu du principe d'équité tarifaire.

[147] Parmi les motifs invoqués en faveur de la fusion des tarifs des zones Nord et Sud, la Régie note qu'Énergir maintient sa préoccupation exprimée dans le cadre du dossier R-3970-2016 à l'égard du « *frein au développement* » de la zone Nord, si les tarifs demeuraient distincts<sup>108</sup>. À l'instar de l'ACIG et d'OC<sup>109</sup>, la Régie est préoccupée par ce risque économique pour la zone Nord.

---

<sup>105</sup> Pièce [B-0485](#), p. 54.

<sup>106</sup> Ordonnance G-470, p. 152 à 154.

<sup>107</sup> Dossier R-3879-2014 Phases 3 et 4, décision [D-2015-181](#), p. 49, par. 126 et 127.

<sup>108</sup> Pièce [B-0482](#), p. 2, réponse à la question 1.3.

<sup>109</sup> Pièces [C-ACIG-0119](#), p. 6, et [C-OC-088](#), p. 11.

[148] **Pour ces motifs, la Régie approuve la demande d'Énergir relative à la fusion des zones Nord et Sud au service de transport.**

## 5.2. FONCTIONNALISATION DES COÛTS DES CONDUITES DE CHAMPION

### 5.2.1 FONCTIONNALISATION DES COÛTS DES CONDUITES DE CHAMPION AU SERVICE DE TRANSPORT

[149] Dans sa plaidoirie, l'ACIG mentionne que la fonctionnalisation au service de distribution permettrait 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 permettrait une plus grande transparence<sup>110</sup>.

[150] Par ailleurs, OC indique, dans sa plaidoirie, qu'il est impossible de définir *a priori* une règle générale d'application afin d'arbitrer entre des principes contradictoires, pour retenir une méthode d'allocation des coûts. Il s'agit d'une question d'arbitrage règlementaire<sup>111</sup>.

[151] La Régie constate que ces affirmations de l'ACIG et d'OC ne sont pas contestées par Énergir. Ainsi, elle réitère que l'étape de l'allocation des coûts vise :

*« à établir la meilleure façon de répartir le plus équitablement possible en fonction des liens de causalité les plus solides, la grande tarte des coûts de service entre les différentes catégories de clientèle, sans chercher à savoir par quel moyen et auprès de qui ces coûts seront récupérés [...] »<sup>112</sup>.*

[152] La Régie réitère également le principe qu'elle avait adopté dans le cadre de la phase 1 du présent dossier, soit que la simplicité de la méthode retenue ne doit pas avoir préséance sur la précision, la fiabilité et la stabilité<sup>113</sup>.

---

<sup>110</sup> Pièce [C-ACIG-0125](#), p. 7, par. 29.

<sup>111</sup> Pièce [C-OC-0092](#), p. 2, par. 13 et 14.

<sup>112</sup> Pièce [A-0036](#), p. 9.

<sup>113</sup> Décision [D-2016-100](#), p. 29, par. 90.

[153] C'est dans cette optique que la Régie se prononce sur la question de la fonctionnalisation des coûts des conduites de Champion.

[154] Dans le présent dossier, Énergir soumet qu'il existe des similarités entre les conduites de Champion et ses conduites de transmission, de telle sorte qu'il convient de les fonctionnaliser au même service, à savoir le service de distribution<sup>114</sup>.

[155] La Régie note que les conduites de Champion servent à relier le pipeline de TC Énergie au réseau de distribution du Distributeur dans la zone Nord. Plus précisément, elles prolongent les bras latéraux du gazoduc de TC Énergie à Earlton et à Thorne<sup>115</sup>.

[156] Elle note également que les conduites de Champion constituent un pipeline interprovincial réglementé par la Régie de l'énergie du Canada, dont les coûts sont fonctionnalisés au service de transport depuis le dégroupement des tarifs<sup>116</sup>.

[157] Conséquemment, la Régie considère que les conduites de Champion constituent un pipeline en amont de la franchise plutôt qu'une conduite de transmission à l'intérieur de la franchise. Car, même en considérant un scénario théorique selon lequel les actifs de Champion seraient versés dans la base de tarification d'Énergir, les tronçons ontariens des conduites de Champion seraient exclus de cette base de tarification.

[158] En réponse à une DDR de la Régie relative aux conduites latérales, Énergir précise qu'elles servent à relier le gazoduc principal de TC Énergie ou de TQM. Ces conduites appartiennent à Énergir ou aux transporteurs<sup>117</sup>. Lorsque les conduites appartiennent à TC Énergie ou à TQM, leurs coûts sont inclus dans leurs tarifs. Énergir précise que les coûts des conduites latérales qu'elle possède sont principalement des conduites de transmission qui sont fonctionnalisées au service de distribution<sup>118</sup>.

---

<sup>114</sup> Pièce [B-0485](#), p. 51 à 54, sections 3.2 et 3.3.1.

<sup>115</sup> Pièce [C-SÉ-0086](#), p. 7, 8 et 12.

<sup>116</sup> Pièce [B-0485](#), p. 50.

<sup>117</sup> Pièce [B-0498](#), p. 8, réponse à la question 3.1.

<sup>118</sup> Pièce [B-0498](#), p. 9, réponse à la question 3.2.

[159] La Régie constate que, lorsque les coûts des conduites latérales de TC Énergie et de TQM sont inclus dans leurs tarifs, ils sont fonctionnalisés au service de transport et récupérés dans les tarifs de transport.

[160] Par ailleurs, la Régie note que contrairement aux conduites de transmission d'Énergir, TC Énergie et Champion sont des pipelines interprovinciaux et que TQM permet le transport du gaz naturel vers les États-Unis. En outre, ces trois pipelines servent à acheminer le gaz naturel jusqu'au territoire du Distributeur.

[161] En réponse à une DDR de la Régie relative à un scénario théorique de versement des actifs de Champion dans sa base de tarification, Énergir rappelle que Champion demeure une entité distincte, propriétaire de ses actifs<sup>119</sup>. Ainsi, la Régie est d'avis que le critère de fonctionnalisation des coûts des conduites latérales décrit par Énergir au paragraphe [158] de la présente décision est un critère objectif lui permettant de maintenir la fonctionnalisation des coûts des conduites de Champion au service de transport.

[162] De plus, la Régie retient des observations de SÉ que les conduites de Champion comportent deux tronçons distincts. Elle note que la pression du tronçon Thorne-Témiscamingue est de 1 200 kPa. Selon le critère de sous-fonctionnalisation proposé par Énergir et approuvé par la Régie dans sa décision D-2016-100<sup>120</sup>, le tronçon Thorne-Témiscamingue est une conduite d'alimentation. SÉ ajoute que ce tronçon est qualifié par Champion de réseau d'alimentation.

[163] En outre, la Régie constate que, contrairement aux coûts des conduites de transmission détenues par Énergir, ceux des conduites de Champion sont facilement identifiables à la zone Nord.

[164] En raison de l'ensemble des observations précédentes, la Régie ne retient pas l'argument de similarité entre les conduites de Champion et les conduites de transmission détenues par Énergir<sup>121</sup>.

---

<sup>119</sup> Pièce [B-0498](#), p. 8, réponse à la question 3.1.

<sup>120</sup> Pièce [C-SÉ-0086](#), p. 4.

<sup>121</sup> Pièces [B-0485](#), p. 52 à 54, et [B-0498](#), p. 3, réponse à la question 1.2.

[165] Par ailleurs, la Régie prend note qu'Énergir motive aussi sa demande par l'iniquité subie par les clients de la zone Nord tel qu'elle l'explique dans l'extrait suivant :

*« Le fait que les conduites de Champion et les conduites de transmission de Gaz Métro soient fonctionnalisées à des services différents amène une iniquité entre les clients des deux zones. Les coûts des conduites de Champion sont récupérés exclusivement par les clients qui les utilisent, soit les clients de la zone Nord. Ce n'est pas le cas des coûts des conduites de transmission de Gaz Métro qui sont pour leur part récupérés auprès de l'ensemble de la clientèle par l'intermédiaire des tarifs de distribution, même celles utilisées uniquement par les clients de la zone Sud. En fonctionnalisant les coûts de ces conduites au même service, en les allouant et en les tarifant de la même façon, cette iniquité pourrait être levée »<sup>122</sup>.*

[166] À *contrario*, la Régie considère qu'en approuvant la fonctionnalisation des conduites de Champion au service de distribution, elle approuverait *de facto* l'allocation et la facturation des coûts de ces conduites aux clients des deux zones qui s'approvisionnent sur le territoire du Distributeur. Bien que ce dernier estime que, dans certaines situations, il pourrait être approprié que des clients s'approvisionnant sur son territoire se voient allouer des coûts pour les conduites de Champion<sup>123</sup>, la Régie constate que ces mêmes clients ne se voient pas allouer ni facturer des coûts pour les conduites de TC Énergie ni pour celles de TQM.

[167] Comme la Régie estime que les conduites de Champion sont comparables à celles de TC Énergie et de TQM, elle est d'avis que, de façon générale, les clients s'approvisionnant sur le territoire du Distributeur ne devraient pas se voir allouer des coûts pour les conduites de Champion.

[168] La fonctionnalisation au service de distribution des conduites de Champion ferait également en sorte que les clients de la zone Sud qui fournissent leur propre service de transport se verraient également facturer les coûts de Champion, malgré le fait que ces mêmes clients ne se voient pas facturer des coûts pour l'utilisation des conduites de TC Énergie et de celles de TQM par le biais du tarif de transport du service du Distributeur.

---

<sup>122</sup> Pièce [B-0485](#), p. 53.

<sup>123</sup> Pièces [B-0478](#), p. 6, réponse à la question 1.6, et [B-0498](#), p. 3, réponse à la question 1.3.

[169] Ainsi, si elle devait approuver la fonctionnalisation des conduites de Champion au service de distribution, la Régie estime qu'elle induirait plus d'iniquité que le fait de maintenir leur fonctionnalisation au service de transport.

[170] Par conséquent, en approuvant la fusion des tarifs de transport des zones Nord et Sud, tout en maintenant la fonctionnalisation des conduites de Champion au service de transport, la Régie estime atteindre le même objectif que celui décrit au paragraphe 165 de la présente décision, tout en limitant la création de nouvelles iniquités.

[171] Dans ce contexte, en ce qui a trait à la récupération des coûts des conduites de Champion, la Régie constate que, sous l'effet jumelé de la fusion des tarifs de transport et de la fonctionnalisation des conduites de Champion au service de transport, ce sont désormais tous les clients du service de transport qui assumeront les coûts des conduites de Champion. Les clients de la zone Nord qui choisiraient de fournir leur propre service de transport paieraient également pour les conduites de Champion. De plus, les clients des zones Nord et Sud s'approvisionnant sur le territoire du Distributeur ne seraient pas facturés pour le coût des conduites de Champion à travers le tarif de distribution ni à travers le tarif de transport<sup>124</sup>.

**[172] En conséquence, la Régie rejette la proposition d'Énergir de fonctionnaliser les conduites de Champion au service de distribution et maintient leur fonctionnalisation au service de transport.**

## **5.2.2 FACTEURS D'ALLOCATION DES COÛTS DES CONDUITES DE CHAMPION**

[173] À l'égard du choix du facteur d'allocation des coûts, la Régie considère que l'émergence des nouvelles filières de production (gaz naturel renouvelable, biogaz, etc.) fait en sorte qu'il est raisonnable d'anticiper que la production sur le territoire du Distributeur se développera avec le temps.

---

<sup>124</sup> Pièce [B-0498](#), p. 4, réponse à la question 1.4.

[174] Dans cette optique, la Régie constate que l'allocation des coûts de transport à l'aide des facteurs FB01T et FB01TN exclut les volumes des clients qui s'approvisionnent dans le territoire du Distributeur<sup>125</sup>. En réponse à une DDR de la Régie, Énergir propose que les clients qui s'approvisionnent sur son territoire se voient allouer les coûts de Champion. Elle soumet qu'il existe un lien de causalité entre la consommation des clients s'approvisionnant sur son territoire et les coûts des conduites de Champion, car il n'y a pas de production dans la zone Nord<sup>126</sup>.

[175] Comme mentionné précédemment, la Régie est d'avis que, de façon générale, les clients s'approvisionnant sur le territoire du Distributeur ne doivent pas se voir allouer les coûts pour le transport du gaz naturel jusqu'à ce territoire, incluant ceux de Champion.

[176] Cependant, la Régie ayant priorisé l'examen de la fusion des tarifs des zones Nord et Sud, la fonctionnalisation des coûts des conduites de Champion ainsi que la disposition des montants détenus dans le CFR, elle estime qu'il y a lieu de reporter l'examen de la question des clients qui s'approvisionnent sur le territoire du Distributeur. En effet, elle considère que cet enjeu n'est pas déterminant aux fins de la fonctionnalisation des conduites de Champion, puisqu'il ne trouve pas application pour le moment. Il s'agit donc d'une question qui déborde du cadre de la phase 2A, mais qui doit tout de même être examinée.

**[177] À cet égard, la Régie demande à Énergir et aux intervenants de lui soumettre les enjeux qui pourraient être examinés en lien avec cette question, ainsi que leurs commentaires sur le traitement procédural approprié, au plus tard le 26 mai 2020 à 12 h.**

[178] Comme la Régie maintient la fonctionnalisation des conduites de Champion au service de transport, elle maintient également l'exclusion des volumes des clients qui s'approvisionnent sur le territoire du Distributeur aux fins de l'allocation des coûts.

---

<sup>125</sup> Pièce [B-0334](#), p. 10 et 11.

<sup>126</sup> Pièces [B-0478](#), p. 4 et 6, réponse aux questions 1.4 et 1.6, et [B-0498](#), p. 3, réponse à la question 1.3.

[179] En outre, la Régie considère que, puisqu'ils peuvent être isolés des autres coûts, les coûts des conduites de Champion doivent être alloués aux clients de la zone Nord. À cette fin, elle retient l'utilisation du facteur FB01TN. Toutefois, dans sa définition actuelle, ce facteur comporte une caractéristique importante, soit qu'il exclut les clients qui fournissent leur propre service de transport.

[180] En réponse à une DDR de la Régie à propos d'ajustements requis aux facteurs FB01T et FB01TN, Énergir propose que, dans le scénario de fonctionnalisation des conduites de Champion au service de transport, le facteur FB01D existant pourrait remplacer le facteur FB01T pour le scénario n° 2 et un nouveau facteur FB01DN pourrait remplacer le facteur FB01TN pour le scénario n° 3<sup>127</sup>.

[181] La Régie retient le fait que les coûts des conduites de Champion sont facilement identifiables, ce qui rend possible leur allocation aux seuls clients qui les utilisent. À cet égard, la Régie note que selon l'estimation d'Énergir, dans le scénario de fonctionnalisation des conduites de Champion au service de distribution, le facteur CAU-Abitibi permettrait de répartir adéquatement les coûts des conduites de Champion, étant donné qu'ils peuvent être isolés des autres coûts.

[182] La Régie constate qu'il n'existe pas de facteur « FB01TN ajusté » permettant d'allouer les coûts des conduites de Champion aux clients qui les utilisent. Elle note aussi que le facteur FB01DN proposé par Énergir en remplacement du facteur FB01TN fait en sorte que, non seulement les clients de la zone Nord qui fourniraient leur propre service de transport, mais également les clients de la zone Nord qui s'approvisionnent sur le territoire du Distributeur, se verraient désormais allouer les coûts de Champion.

[183] La Régie réitère également le fait qu'il est raisonnable d'envisager que les approvisionnements sur le territoire du Distributeur se développeront. Elle ne peut donc présumer de l'absence d'approvisionnement à l'intérieur de la zone Nord dans l'avenir.

---

<sup>127</sup> Pièce [B-0498](#), p. 2, réponse à la question 1.1.



[184] **En conséquence, afin d'allouer les coûts des conduites de Champion non seulement aux clients du service de transport de la zone Nord, mais également aux clients de cette zone qui fourniraient leur propre service de transport, la Régie demande à Énergir d'utiliser, sur une base temporaire, le facteur d'allocation FB01DN dans sa définition actuelle, en remplacement du facteur FB01TN. La Régie prévoit que la définition du facteur FB01DN fera l'objet d'une révision, lors de l'examen de la question des clients qui s'approvisionnent sur le territoire du Distributeur, tel qu'indiqué au paragraphe [176] de la présente décision.**

[185] Par ailleurs, du fait que la Régie approuve l'allocation des coûts des conduites de Champion aux seuls clients du service de transport de la zone Nord ainsi qu'aux clients de cette zone qui fourniraient leur propre service de transport, elle maintient le facteur FB01T pour l'allocation des coûts de transport.

[186] La Régie réitère que la question des clients qui s'approvisionnent sur le territoire du Distributeur fera l'objet d'un examen ultérieur. Ainsi, pour le moment, elle maintient le traitement existant, soit que ces clients ne se voient pas facturer des coûts pour les conduites de Champion<sup>128</sup>.

### **5.3 MODIFICATION DU FACTEUR CAU**

[187] Afin d'assurer une meilleure cohérence dans l'allocation des coûts des conduites de Champion et des conduites de transmission, la Régie estime qu'il est opportun de recourir au facteur CAU ajusté tel que présenté aux paragraphes 96 à 99 de la présente décision.

[188] En effet, elle est d'avis qu'en excluant la longueur des conduites de Champion pour l'allocation des coûts non classifiés des conduites de transmission, les clients de la zone Nord ne se verront dorénavant plus allouer des coûts pour les conduites de transmission de la zone Sud<sup>129</sup>.

---

<sup>128</sup> Pièce [B-0498](#), p. 4, réponse à la question 1.4.

<sup>129</sup> Pièce [B-0478](#), p. 10, réponse à la question 2.3.

[189] La Régie a pris connaissance des modifications apportées par Énergir aux données requises pour calculer le facteur CAU, selon la mise à jour de l'étude d'allocation des coûts sur la base des données financières approuvées dans le cadre du dossier tarifaire 2018-2019. Elle a également pris connaissance de la mise à jour du facteur CAU ajusté de façon à exclure la longueur des conduites de Champion<sup>130</sup>. La Régie s'en déclare satisfaite.

**[190] La Régie demande à Énergir d'utiliser le facteur CAU ajusté pour allouer les coûts de ses conduites de transmission.**

#### **5.4 RÉCAPITULATIF**

[191] Hormis la question des clients de la zone Nord qui s'approvisionnent sur le territoire du Distributeur, qui sera examinée plus en détail ultérieurement, la présente décision fait en sorte que les coûts des conduites de Champion sont alloués, dans leur ensemble, aux clients de la zone Nord qui les utilisent. De même, les coûts des conduites de transmission d'Énergir n'étant plus alloués aux clients de la zone Nord, mais seulement aux clients de la zone Sud, ils sont désormais alloués aux clients qui utilisent ces conduites.

[192] En ce qui a trait aux coûts des conduites de Champion, ils seront désormais récupérés par tous les clients du service de transport, au même titre que les coûts de TC Énergie et de TQM. Les clients de la zone Nord qui choisiraient de fournir leur propre service de transport paieraient également pour les conduites de Champion, puisqu'ils les utiliseraient.

[193] Quant aux clients de la zone Sud, ceux qui choisissent de fournir leur propre service de transport et ceux qui s'approvisionnent en franchise ne sont pas assujettis au tarif de transport du service du Distributeur. Ils ne sont donc pas tarifés pour les conduites de Champion.

---

<sup>130</sup> Pièce [B-0478](#), annexes Q-2.5 et Q-2.6.

[194] Par ailleurs, la présente décision ne modifie pas la récupération des coûts des conduites de transmission détenues par Énergir, lesquels sont récupérés par les clients des zones Nord et Sud par le biais du service de distribution. À cet égard, la Régie continue d'appliquer le principe de l'uniformité des tarifs de distribution adopté dans l'ordonnance G-470 :

*« En conséquence de la reconnaissance que les abonnés de la zone Nord font partie intégrante de la communauté de tous les abonnés de GMi, la Régie considère que le composante « coût de la distribution du gaz par GMi » (exclusion faite des coûts de transmission) comprise dans les tarifs, devrait en principe être la même pour tous les abonnés d'une même classe tarifaire quelque soit l'endroit où ils sont situés dans la franchise de GMi. Elle précise toutefois que cet objectif devrait être recherché progressivement de façon à éviter de trop brusques modifications tarifaires d'où la décision de ne pas augmenter les tarifs de cette zone par la présente ordonnance »<sup>131</sup>. [nous soulignons]*

[195] Ainsi, la Régie estime que l'iniquité décrite au paragraphe 165 de la présente décision ne subsiste plus.

## **5.5. DISPOSITION DES MONTANTS ACCUMULÉS DANS LE CFR**

[196] Conformément à sa décision D-2015-214 qui prévoyait que la Régie définirait les règles de disposition du CFR lorsqu'elle rendrait sa décision sur la fonctionnalisation de la conduite de Champion<sup>132</sup>, la Régie détermine ci-après les règles relatives à la disposition du CFR.

[197] La question relative à la disposition des montants accumulés dans le CFR comporte deux volets. Le premier consiste à identifier la clientèle qui devra assumer les coûts et le second, la période de récupération.

---

<sup>131</sup> Ordonnance G-470, p. 157.

<sup>132</sup> Dossier R-3879-2014 Phases 3 et 4, décision [D-2015-214](#), p. 20, par. 91 à 95.

[198] En premier lieu, la Régie constate que les montants ont été accumulés dans le CFR, alors que les conduites de Champion étaient fonctionnalisées au service de transport<sup>133</sup>. Pour cette raison, elle retient la proposition d'Énergir d'utiliser les volumes totaux au service de transport pour répartir les montants détenus dans le CFR. Ces volumes excluent les volumes des clients qui fournissent leur propre service de transport<sup>134</sup>.

**[199] En conséquence, la Régie approuve la demande d'Énergir de disposer du CFR au service de transport, en fonction des volumes consommés.**

[200] En second lieu, la Régie note que le solde réel du CFR est de 12,8 M\$ au 31 décembre 2019. Elle note qu'Énergir projette qu'il s'élèvera à 16,8 M\$ au 30 septembre 2020<sup>135</sup>. La Régie, à l'instar de l'ACIG et d'OC, est préoccupée par les impacts, sur la clientèle, si la récupération des montants détenus dans le CFR devait s'étaler sur une seule année<sup>136</sup>.

**[201] La Régie est d'avis qu'un étalement de la récupération du CFR, selon l'évolution du revenu requis au service de transport, devra être privilégié afin d'éviter un choc tarifaire pour la clientèle.**

[202] À cet effet, la Régie considère que la proposition de l'ACIG d'échelonner la récupération des montants du CFR sur une période de deux ans est appropriée. **Elle demande donc à Énergir de présenter, dans le cadre de son dossier tarifaire 2020-2021, un scénario de récupération des montants détenus dans le CFR sur une période de deux ans, illustrant son impact tarifaire pour la clientèle.**

## **5.6. CONDITIONS DE SERVICE ET TARIF**

**[203] La Régie demande à Énergir de mettre à jour le texte des *Conditions de service et Tarif*, pour tenir compte des modifications requises par la présente décision et de les déposer au plus tard le 26 mai 2020, à 12 h. Cette mise à jour devra présenter les prix modifiés, en tarifant les coûts de Champion à l'ensemble de la clientèle de son**

---

<sup>133</sup> Pièce [B-0478](#), p. 16, réponse à la question 4.3.

<sup>134</sup> Pièce [B-0478](#), p. 16.

<sup>135</sup> Pièce [B-0478](#), p. 16.

<sup>136</sup> Pièces [C-ACIG-0119](#), p. 11, et [C-OC-0088](#), p. 11.

service de transport ainsi qu'aux clients de la zone Nord qui choisiraient de fournir leur propre service de transport :

- Relativement au prix de base du service de transport du Distributeur, soit l'article 12.1.2.1.1 des *Conditions de service et Tarif*, Énergir doit calculer le prix en tarifant les coûts de Champion à l'ensemble de la clientèle de son service de transport ainsi qu'aux clients de la zone Nord qui choisiraient de fournir leur propre service de transport.
- Relativement au prix de base du transport pour tout client qui désire fournir au Distributeur le transport servant à acheminer jusqu'au territoire de ce dernier le gaz naturel qu'il retire à ses installations, soit l'article 12.2.2.1.1 des *Conditions de service et Tarif*, Énergir doit tarifer les coûts de Champion aux seuls clients de la zone Nord qui désireraient se prévaloir de ce service.

## 6. DEMANDE DE PAIEMENT DE FRAIS

### 6.1 LÉGISLATION ET PRINCIPES APPLICABLES

[204] En vertu de l'article 36 de la Loi, la Régie peut notamment ordonner au Distributeur de verser des frais aux personnes dont elle juge la participation utile à ses délibérations.

[205] Le *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*<sup>137</sup> ainsi que le *Guide de paiement des frais 2012*<sup>138</sup> (le Guide) encadrent les demandes de paiement de frais que la Régie peut payer ou ordonner de payer, sans limiter son pouvoir discrétionnaire de juger de l'utilité de la participation des intervenants à ses délibérations et du caractère nécessaire et raisonnable des frais encourus.

---

<sup>137</sup> [RLRQ, c. R-6.01, r 4.1.](#)

<sup>138</sup> [Guide de paiement des frais 2012.](#)

[206] La Régie évalue le caractère nécessaire et raisonnable des frais réclamés, ainsi que l'utilité des interventions, en tenant compte des critères prévus aux articles 15 et 16 du Guide. Le remboursement des taxes est effectué en fonction du statut fiscal de chaque intervenant.

[207] La Régie a pris connaissance de l'ensemble des demandes de paiement de frais reçues à ce jour pour la phase 2A ainsi que du fait que le Distributeur s'en remet à sa discrétion quant à la détermination de l'utilité et de la pertinence des participations ainsi que du caractère nécessaire et raisonnable des frais.

[208] Aux fins du calcul des frais admissibles, la Régie ne tient pas compte des frais réclamés pour la participation aux séances de travail tenues dans le cadre des autres phases du présent dossier. De plus, elle mentionne que les frais qui seront encourus pour le suivi demandé au paragraphe 177 de la présente décision devront être réclamés dans le cadre de la phase 2B.

[209] La Régie constate que trois intervenants, soit l'ACIG, OC et SÉ, ont déposé un mémoire ainsi qu'une plaidoirie, alors que deux autres intervenants, soit la FCEI et le ROEE, ont mis fin à leur intervention en cours de procédure.

[210] La Régie juge que la participation d'OC et du ROEE<sup>139</sup> lui a été utile et que leurs demandes de paiement de frais sont raisonnables. Conséquemment, elle leur octroie la totalité des frais admissibles.

[211] Par contre, bien que la participation de l'ACIG lui ait été utile, la Régie juge que le nombre d'heures demandé par les analystes, soit 103 heures, est disproportionné. En conséquence, elle octroie à l'ACIG la somme de 20 000 \$ (taxes en sus).

[212] En ce qui a trait à la FCEI, la Régie juge que le nombre d'heures que l'avocat a consacré à l'examen de la présente phase est important, compte tenu que l'intervenante a mis fin à son intervention en cours de procédure et qu'elle n'a déposé aucun mémoire ni plaidoirie. En conséquence, la Régie lui octroie la somme de 11 000 \$ (taxes en sus).

---

<sup>139</sup> Le montant réclamé pour la séance de travail du 12 mars 2019 de la phase 3B a été retranché, car non admissible, mais le tarif de l'expert a été maintenu.

[213] Enfin, en regard de la participation de SÉ, bien que la Régie constate que l'intervenante ait exploré les enjeux de la phase 2A sous d'autres avenues, elle considère que certains éléments d'analyse présentés débordent largement du cadre d'examen qu'elle avait préalablement déterminé, eu égard à la nature des enjeux et, de ce fait, au soutien des recommandations de l'intervenante.

[214] Par conséquent, la Régie juge que la participation de SÉ a été partiellement utile à ses délibérations et lui octroie la somme de 20 000 \$ (taxes en sus).

[215] Le tableau 9 ci-dessous présente les frais réclamés par chacun des intervenants et les frais octroyés par la Régie.

[216] **En conséquence, la Régie octroie aux intervenants les frais indiqués au tableau 9.**

<b>TABLEAU 9 FRAIS RÉCLAMÉS ET FRAIS ACCORDÉS (taxes incluses, le cas échéant)</b>		
<b>Intervenants</b>	<b>Frais réclamés (\$)</b>	<b>Frais accordés (\$)</b>
ACIG	28 098,40	20 000 (taxes en sus)
FCEI	17 298,85	11 000 (taxes en sus)
OC	9 175,94	9 175,94
ROÉÉ	10 375,87	9 456,07
SÉ	26 331,42	20 000 (taxes en sus)
<b>TOTAL</b>	<b>91 280,48</b>	<b>69 632,01</b>

[217] **Pour l'ensemble de ces motifs,**

**La Régie de l'énergie :**

**APPROUVE** la demande d'Énergir relative à la fusion des zones Nord et Sud du service de transport;

**REJETTE** la proposition d'Énergir de fonctionnaliser les coûts des conduites de Champion au service de distribution et **MAINTIENT** leur fonctionnalisation au service de transport;

**DEMANDE** à Énergir d'utiliser, sur une base temporaire, le facteur d'allocation FB01DN dans sa définition actuelle en remplacement du facteur FB01TN, afin d'allouer les coûts des conduites de Champion non seulement aux clients du service de transport de la zone Nord, mais également aux clients de cette zone qui fourniraient leur propre service de transport;

**DEMANDE** à Énergir et aux intervenants de lui soumettre les enjeux qui devraient être examinés en lien avec la question des clients qui s'approvisionnent sur le territoire du Distributeur, ainsi que leurs commentaires sur le forum et le traitement procédural appropriés afin de les traiter, au plus tard le **26 mai 2020, à 12 h**;

**DEMANDE** à Énergir d'utiliser le facteur CAU ajusté pour allouer les coûts de ses conduites de transmission;

**APPROUVE** la demande d'Énergir de disposer du compte de frais reporté au service de transport, en fonction des volumes consommés;

**DEMANDE** à Énergir de présenter, dans le cadre de son dossier tarifaire 2020-2021, un scénario de récupération des montants détenus dans le compte de frais reporté sur une période de deux ans, illustrant son impact tarifaire pour la clientèle;

**DEMANDE** à Énergir de mettre à jour le texte des *Conditions de service et Tarif*, pour tenir compte des modifications requises par la présente décision, selon les prescriptions du paragraphe 203 et de le déposer au plus tard le **26 mai 2020 à 12 h**;

**OCTROIE** aux intervenants les frais admissibles indiqués au tableau 9;



**ORDONNE** à Énergir de payer aux intervenants, dans un délai de 30 jours, les frais octroyés par la présente décision.

Marc Turgeon  
Régisseur

Françoise Gagnon  
Régisseur

François Émond  
Régisseur