

Régie de l'énergie

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

R-3867-2013 phase 2A

**Preuve de l'Association des consommateurs industriels de gaz
(l'« ACIG »)**



Préparée par

Nazim SEBAA

Le 28 février 2020

Table des matières

L'Association des consommateurs industriels de gaz (ACIG).....	3
1. Contexte-Introduction.....	4
2. Fusion des Zones Nord et Sud et respect du principe d'équité tarifaire.....	5
3. Fonctionnalisation des coûts de Champion	7
3.1 Analyse de la fonctionnalisation au service de distribution, Scénario 1.....	7
3.2 Analyse de la fonctionnalisation au service de transport, Scénario 2.....	9
4. Disposition du CFR.....	9
5. Conclusion	11

L'Association des consommateurs industriels de gaz (ACIG)

1 Créée en 1973, l'Association des consommateurs industriels de gaz représente vingt des plus
2 grands consommateurs industriels de gaz au Québec et en Ontario qui exploitent des
3 installations à forte intensité énergétique et qui sont exposés au commerce international.

4 L'ACIG représente ses membres auprès des instances provinciales de régulation de l'énergie,
5 et participe activement aux travaux réglementaires de la Régie de l'énergie au Québec (Régie),
6 de la Commission de l'énergie de l'Ontario (CÉO), ainsi qu'aux travaux de la Régie de l'énergie
7 du Canada (RÉC).

8 Les membres de l'ACIG sont des acteurs majeurs des secteurs de l'industrie minière, des
9 métaux, de la chimie et pétrochimie, des produits forestiers et du secteur manufacturier, et
10 sont des acteurs économiques importants du Québec. Ils soutiennent plus de 20,000 emplois
11 et injectent, collectivement, plus de 7\$ milliard dans l'économie québécoise. Ils sont présents
12 dans plusieurs régions, dont l'Abitibi-Témiscamingue, le centre du Québec, l'Estrie, la
13 Montérégie, Montréal, l'Outaouais et le Saguenay.

14 Leur consommation agrégée de gaz naturel, au Québec, est supérieure à 52 millions de GJ/an.
15 L'accès à un approvisionnement énergétique fiable et compétitif est un enjeu capital pour le
16 maintien de leurs activités et de leur développement. Exposés à une concurrence
17 internationale acerbe, le coût d'approvisionnement en gaz influe grandement sur leur
18 compétitivité.

1. Contexte-Introduction

- 1 Dans sa décision D-2019-153¹, la Régie de l'énergie (Régie) levait la suspension de l'examen du dossier
2 R-3867-2013 phase 2 et fixait les sujets et le calendrier procédural pour le présent dossier.
- 3 Le 9 décembre 2019², l'ACIG déposait sa demande d'intervention ainsi que les sujets qu'elle souhaitait
4 présenter à la Régie.
- 5 Après étude et analyse des pièces portant sur la phase 2A du présent dossier, l'ACIG soumet à la Régie
6 son analyse, ses commentaires et ses recommandations.
- 7 Les trois sujets de la phase 2A sont les suivants :
- la fusion des tarifs de transport pour les zones Nord et Sud ;
 - la fonctionnalisation de la conduite Champion;
 - la disposition du compte de frais reporté (CFR).
- 8 L'ACIG soumet ci-après ses commentaires et recommandations relativement aux trois sujets identifiés
9 précédemment.

¹ [A-0218, D-2019-153](#), Décision procédurale.

² [C-ACIG-0113](#), Sujets d'intervention de l'ACIG et budget d'intervention.

2. Fusion des Zones Nord et Sud et respect du principe d'équité tarifaire

1 Lors du traitement de la cause tarifaire 2015, Gaz Métro introduisait une demande de fusion des tarifs
2 de transport des zones Nord et Sud à compter du 1^{er} novembre 2016 pour combler l'écart de prix qui
3 était en train de se former entre les coûts de transport de la zone Nord et les coûts de transport de la
4 zone Sud. Cet écart de prix était en défaveur des clients de la zone Nord qui payaient plus cher les
5 coûts transport liés à la conduite Champion les desservant. Cet écart de prix créait une iniquité de
6 traitement entre les deux zones.

7 Cette iniquité dans les tarifs de transport est constituée des coûts de la conduite Champion qui étaient
8 assumés par les seuls clients de la zones Nord, alors que l'ensemble des clients assument les coûts des
9 conduites de transmission fonctionnalisées en distribution ainsi que les coûts de TransCanada Énergie
10 (TCÉ) qui incluent les coûts de Trans Québec & Maritimes Inc. (TQM). Pour corriger l'iniquité dans
11 l'attente du présent dossier, l'écart de coût entre les deux zones est capté depuis 2016 dans un compte
12 de frais reporté (CFR) autorisé par la Régie dans sa décision D-2015-214.

13 *Tableau 1 coût de transport par Zones pour la cause tarifaire 2019-2020*

Coût de transport pour l'année Tarifaire 2019-2020	
Coût Transport pour la zone Sud (¢/m ³)	1,560
Coût Transport pour la zone Nord (¢/m ³)	4,378
Dont coût Champion (¢/m ³)	3,125
Différentiel (¢/m ³)	2,818

Source : données compilées par l'ACIG à partir du document Énergir-Q, Document 3³

14 Nous constatons que le différentiel du coût de transport entre les deux zones est de 2,818 ¢/m³ pour
15 la cause tarifaire 2019-2020.

16 La tableau 2, ci-dessous, illustre l'évolution du différentiel des tarifs de transport entre les deux zones
17 entre 2017 et 2020.

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

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

19 En soutien à sa demande de fusion des tarifs de transport pour les deux zones, Énergir présente les
20 arguments suivants⁵ :

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

21 L'ACIG tient à souligner que la Régie, dans sa décision D-2015-181⁶, avait reconnu l'iniquité et ses effets
22 non souhaitables pour la zone Nord :

³ [R-4076-2018 phase 2](#), B-0133, ligne 12,17,18.

⁴ [B-0482 page 2](#) (réponse à la DDR 1.1 d'Option consommateurs).

⁵ [B-0185](#), page 54, lignes 8 à 13.

⁶ [R-3879-2014 phases 3 et 4](#), D-2015-181 page 49.

« [126] La Régie estime que l'iniquité soulevée par Gaz Métro, en lien avec l'écart grandissant entre les tarifs de transport des zones Nord et Sud à la suite du transfert des approvisionnements d'Empress à Dawn, de la révision de la méthode de fonctionnalisation entre les services de transport et d'équilibrage ainsi que des investissements encourus et anticipés pour Champion, pourraient placer la zone Nord dans une position désavantageuse aux points de vue tarifaire et économique, comparativement à la zone Sud. »⁷

(Nos soulignés)

1 La Régie indiquait également :

« [127] À cet égard, la Régie indique qu'elle est d'accord avec le principe selon lequel les clients d'une même catégorie tarifaire doivent bénéficier des mêmes conditions tarifaires, quelle que soit leur localisation. ».

(Nos soulignés)

2 Dès le début de ce dossier, l'ACIG avait appuyé la fusion des tarifs des zones Nord et Sud afin d'avoir
3 un traitement équitable entre les clients de la zone Nord et Sud et de respecter le principe selon lequel
4 les clients d'une même catégorie tarifaire doivent bénéficier des mêmes conditions tarifaires, quelle
5 que soit leur localisation géographique.

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

10 En outre, Gaz Métro dans ses Suivis des décisions D-2012-175, D-2014-064 et D-2014-065⁸,
11 indiquait que la structure de coûts des deux zones n'était pas parfaitement indépendante. En effet, la
12 structure de coûts fait en sorte que les clients de la zone Nord participent à la récupération des coûts
13 des conduites de transmission de la zone Sud. Ces conduites de transmission étant fonctionnalisées au
14 service distribution, la récupération des coûts incombe à l'ensemble de la clientèle.

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

18 Enfin, l'ACIG souligne qu'Énergir réitère sa crainte à l'effet que le maintien de l'iniquité entre les deux
19 zones engendre un risque économique pour la zone Nord.

« 1.3 Veillez indiquer si Énergir maintient toujours la crainte exprimée dans le dossier R-3970-2016 concernant le « frein au développement » de la zone Nord, advenant que la Régie devait refuser la fusion des tarifs des deux zones. Veuillez préciser si cela pourrait avoir un impact sur les clients de la zone Nord à court ou à long terme.

Réponse : Énergir maintient sa crainte concernant le frein au développement de la zone Nord. Un refus de procéder à la fusion des zones aurait pour effet de faire assumer à nouveau des coûts de transport plus élevés à la clientèle existante de l'Abitibi, comparativement à la clientèle de la zone Sud. De surcroît, étant donné que les coûts de Champion sont principalement fixes, à long terme, un développement moins important

⁷ Ibid.

⁸ [R-3879-2014, B-0421](#), pages 37-38.

ou la perte de clients dans la zone Nord aurait comme impact d'accentuer les coûts pour chaque client demeurant dans cette zone »⁹.

(Nos soulignés)

1 À la lumière de ces éléments, l'ACIG est d'avis que la fusion des tarifs des deux zones est essentielle
2 pour corriger l'iniquité envers les clients de la Zone Nord qui participent à la récupération des coûts
3 des conduites de transmission d'Énergir en zone Sud et de TQM, et éviter qu'ils assument seuls les
4 coûts liés à Champion.

5 **En résumé, l'ACIG demande à la Régie d'approuver la fusion des tarifs de transport pour les zones**
6 **Nord et Sud afin d'éliminer l'iniquité entre les clients des deux zones.**

3. Fonctionnalisation des coûts de Champion

7 En suivi de la décision D-2019-153, Énergir déposait une preuve additionnelle portant sur la
8 fonctionnalisation des coûts de la conduite Champion. Dans ce complément de preuve, Énergir
9 présente une analyse de trois scénarios de fonctionnalisation ainsi que les impacts tarifaires
10 associés¹⁰ :

- « Scénario 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 2 : Fonctionnalisation des conduites de Champion au service de transport / fusion des tarifs des zones Nord et Sud ; et
- Scénario 3 : Fonctionnalisation des conduites de Champion au service de transport / sans fusion des tarifs des zones Nord et Sud. »

11 En présumant que la Régie approuve la fusion des tarifs de transport pour les zones Nord et Sud, tel
12 que discuté au point précédent, il reste pour la Régie à déterminer si elle accepte de fonctionnaliser la
13 conduite Champion au service de distribution, tel que proposé par Énergir dans sa preuve¹¹, ou d'opter
14 pour une fonctionnalisation au service de transport.

15 Après reconsidération des enjeux, l'ACIG est d'avis que l'iniquité qui la préoccupait serait réglée par la
16 fusion des zones. Ainsi, pour l'ACIG la fonctionnalisation en distribution tout comme en transport sont
17 des approches acceptables. L'ACIG s'en remet donc à la discrétion de la Régie quant à l'approche à
18 retenir mais soumet néanmoins les commentaires qui suivent sur chacune des approches.

19 L'ACIG traite des scénarios 1 et 2 dans les sections ci-après.

3.1 Analyse de la fonctionnalisation au service de distribution, Scénario 1

20 Lors de l'étude du dossier R-3879-2014 phases 3 et 4, l'ACIG s'était prononcée en faveur d'une
21 fonctionnalisation des coûts Champion au service de distribution. Cette approche apparaissait comme
22 une des voies à privilégier pour permettre une équité de traitement entre les deux zones.

23 Dans le cadre du présent dossier, Énergie présente une demande de fonctionnalisation de la conduite
24 Champion au service distribution. L'argument principal présenté par Énergir pour une
25 fonctionnalisation au service de distribution se base sur le fait que la conduite Champion dispose des
26 mêmes caractéristiques techniques (pression, vocation) que les conduites de transmission détenues
27 par Énergir et fonctionnalisées au service de distribution¹² :

⁹ [B-0482, page 2.](#)

¹⁰ [B-0474, page 3.](#)

¹¹ [B-0185](#) pages 49 à 63.

¹² *Ibid.*, page 51.

« Dans les deux cas, il s'agit de conduites en acier qui acheminent le gaz à haute pression : la classe de pression est supérieure à 4 000 kPa.

Les critères de conception de réseau des conduites de Champion et des conduites de transmission sont les mêmes. Elles sont conçues pour répondre à la demande de pointe des clients en service continu uniquement : lors de leur conception, le débit horaire des clients au service interruptible n'est pas pris en compte.

Elles ont également comme unique fonction la livraison des débits de gaz naturel requis par les clients au cours de l'année. Contrairement aux conduites de distribution, elles n'ont pas la fonction de permettre l'accès au réseau gazier aux clients qui y sont raccordés.

(Nos soulignés)

1 L'ACIG partage l'analyse à l'effet que les conduites Champion et les conduites de transmission
2 détenues par Énergir sont équivalentes d'un point de vue des caractéristiques techniques. Pour l'ACIG
3 la seule différence entre la conduite Champion et les conduites de transmission réside dans la
4 propriété de ces dernières. En effet, la conduite Champion est la propriété de Corporation Champion
5 Pipeline Ltée filiale à 100 % d'Énergir alors que les conduites de transmission font partie des actifs
6 réglementés d'Énergir.

7 Pour l'ACIG les similarités techniques et de fonctions entre la conduite Champion et les conduites de
8 transmission d'Énergir militent pour un traitement équivalent dans la récupération des coûts. Ceci
9 représente une solution simple d'application.

10 Aussi, l'analyse du complément de preuve apporté par Énergir démontre qu'une fonctionnalisation de
11 la conduite Champion au service de distribution n'engendrera, en 2020, qu'un coût minime pour
12 l'ensemble de la clientèle, estimé à 0,080 ¢/m³¹³ soit 0,02 \$/GJ.

13 Ce coût de 0,080 ¢/m³ permet en effet de récupérer auprès de l'ensemble de la clientèle les coûts de
14 Champion estimés à près de 4,8 millions de dollars et assure un traitement équitable des coûts.

15 Dans le cas où la conduite de Champion est fonctionnalisée à la distribution, l'ACIG partage la
16 proposition d'Énergir à l'effet que les coûts devront être traités selon le même facteur d'allocation
17 qu'utilisé pour les conduites de transmission en distribution.

18 Pour l'ACIG, l'approche de fonctionnalisation de la conduite Champion au service de distribution
19 permet :

- De reconnaître la similarité de fonctionnalisation entre la conduite de transmission de Champion et les autres 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.

20 Toutefois, même si les coûts de Champion sont alloués à la distribution, il demeure que ces coûts ne
21 seront pas intégrés à la base tarifaire d'Énergir et devront être considérés comme un coût d'opération
22 dans le coût de service d'Énergir.

23 L'ACIG est d'avis que le traitement des coûts de la conduite Champion en distribution est une approche
24 acceptable et que cette dernière satisfait les attentes d'un traitement équitable pour les clients.

¹³ [B-0474](#), tableau 4 page 6

3.2 Analyse de la fonctionnalisation au service de transport, Scénario 2

- 1 Le deuxième scénario proposé par Énergir est la fonctionnalisation de la conduite Champion au service
2 de transport avec fusion des tarifs des zones Nord et Sud.
- 3 Dans le cas où la conduite Champion est fonctionnalisée au transport, l'ACIG estime que les coûts
4 devront être traités selon le même facteur d'allocation utilisé pour les contrats de transport. Ces
5 facteurs feront l'objet d'une analyse en phase 2B du présent dossier.
- 6 L'analyse de la fonctionnalisation de la conduite Champion au service de transport avec fusion des
7 tarifs démontre que l'impact tarifaire sur l'ensemble de la clientèle sera minime. Ainsi, Énergir estime
8 l'impact tarifaire d'une fonctionnalisation au service transport à 0,081 ¢/m³¹⁴, soit 0,02 \$/GJ.
- 9 Pour l'ACIG, cette approche permet une allocation des coûts de Champion à l'ensemble des clients au
10 même titre que les autres contrats de transport.
- 11 Cette approche préconise donc d'inclure les coûts liés à Champion dans les coûts des outils de
12 transport d'Énergir qui sont assumés par l'ensemble de la clientèle.
- 13 Aussi, cette approche permet de distinguer les coûts des installations hors franchise de ceux intra-
14 franchise qui, pour leur part, se retrouvent dans la base de tarification du distributeur.
- 15 Advenant le cas où un client souhaite détenir son propre transport, ce client pourra toujours contracter
16 directement auprès de TCÉ, mais devra toutefois continuer à payer le coût de Champion à Énergir
17 (0,081¢/m³), tout comme il aurait payé si la fonctionnalisation des coûts de Champion se faisait au
18 service de distribution.
- 19 Pour l'ACIG, cette approche de fonctionnaliser la conduite Champion au transport permet :
- Un traitement équitable puisque ces coûts seraient attribués à l'ensemble de la clientèle
 - De maintenir la distinction entre les actifs intra-franchise et les actifs hors franchise ;
 - Un traitement équitable à tout client qui souhaite détenir sa propre capacité de transport, tout en préservant l'intégrité de la récupération des coûts de la conduite Champion.
- 20 L'ACIG est d'avis que le traitement des coûts de la conduite Champion en transport est une approche
21 acceptable et que cette dernière satisfait les attentes d'un traitement équitable pour les clients.
- 22 **Ainsi l'ACIG invite la Régie à déterminer l'avenue qui lui semble la plus simple d'application, à savoir**
23 **la fonctionnalisation en distribution, ou en transport.**

4. Disposition du CFR

- 24 Lors du traitement de la cause tarifaire 2015, la Régie, dans sa décision D-2015-181, reconnaissait
25 l'existence d'une iniquité entre les zones Nord et Sud induite par l'application de tarifs de transport
26 différents pour les deux zones :

« [125] La Régie constate que la fusion des zones Nord et Sud est une modification tarifaire de nature géographique et que, tel que soulevé par l'ACIG, elle implique également un enjeu d'équité sur le traitement de l'ensemble des conduites ayant les mêmes fonctions, dans la franchise de Gaz Métro.

¹⁴ Ibid.

[126] La Régie estime que l'iniquité soulevée par Gaz Métro, en lien avec l'écart grandissant entre les tarifs de transport des zones Nord et Sud à la suite du transfert des approvisionnements d'Empress à Dawn, de la révision de la méthode de fonctionnalisation entre les services de transport et d'équilibrage ainsi que des investissements encourus et anticipés pour Champion, pourraient placer la zone Nord dans une position désavantageuse aux points de vue tarifaire et économique, comparativement à la zone Sud.

[127] À cet égard, la Régie indique qu'elle est d'accord avec le principe selon lequel les clients d'une même catégorie tarifaire doivent bénéficier des mêmes conditions tarifaires, quelle que soit leur localisation »¹⁵.

(Nos soulignés)

1 Le 27 novembre 2015, l'ACIG et Gaz Métro déposaient conjointement une proposition à la Régie
2 portant sur les tarifs de transport de la zone Nord¹⁶.

3 Dans cette demande, l'ACIG et Gaz Métro demandaient à la Régie d'autoriser l'harmonisation des taux
4 du service transport entre les zones Nord et Sud ainsi que la création d'un CFR dans lequel serait
5 comptabilisée la différence entre les revenus générés par les clients de la zone Nord pour donner suite
6 à l'application d'un tarif identique à celui de la zone Sud.

7 Dans sa décision D-2015-214, la Régie autorisait l'application de taux identiques pour le service de
8 transport pour les deux zones. La Régie autorisait aussi la création d'un CFR pour capter la différence
9 de tarifs et statuait sur l'éventuelle disposition du CFR :

« [94] La Régie autorise que les taux pour le service de transport applicables à la zone Nord soient identiques à ceux applicables à la zone Sud, à compter du 1er janvier 2016.

[95] La Régie autorise la création, à compter du 1er janvier 2016, d'un CFR, pour disposition lors d'un prochain dossier tarifaire, portant intérêts au taux moyen du coût en capital, dans lequel sera comptabilisée la différence entre les revenus générés par l'application de taux identiques pour les clients de la zone Nord et de la zone Sud et les revenus qui auraient été générés par les clients de la zone Nord si la Demande incidente n'avait pas été acceptée.

[96] Les règles relatives à la disposition de ce CFR seront définies à la suite du traitement, par la Régie, de l'analyse requise au paragraphe 129 de la décision D-2015-181, relative à la fonctionnalisation de la conduite de Champion et des conduites de transport. »¹⁷

(Nos soulignés)

10 Dans le suivi de la décision D-2019-153¹⁸, Énergir estime que le CFR dépassera les 15 M\$ au
11 30 septembre 2020. Énergir estime aussi que le niveau actuel du CFR appelle à un traitement prioritaire
12 de la fonctionnalisation de la conduite Champion dont découlera la disposition du CFR.

¹⁵ [R-3879-2014, phases 3 et 4, A-0145](#), D-2015-181 page 49

¹⁶ [R-3879-2014, B-0676 Demande relative à la modification des taux applicables à la zone Nord du service de transport du distributeur](#)

¹⁷ [R-3879-2014, phases 3 et 4, A-0149](#), D-2015-214 page 20

¹⁸ [B-0474](#), suivi de décision D-2019-153 page 3 lignes 4-10

1 L'ACIG est d'avis que l'urgence exprimée par Énergir pour un traitement prioritaire du présent dossier
2 est pleinement justifiée d'autant que les sommes portées au CFR ont été réévaluées par Énergir à
3 16,8 M\$¹⁹.

4 Pour l'ACIG la disposition du CFR doit se faire de manière à impacter le moins possible la clientèle.
5 L'ACIG rappelle sa position quant à la fonctionnalisation de la conduite Champion à l'effet qu'elle doit
6 permettre un traitement équitable entre les deux zones. L'ACIG réitère cette position pour la
7 disposition du CFR qui doit, là encore, permettre un traitement équitable et devrait suivre le même
8 traitement que celui de la décision sur la fonctionnalisation.

9 Dans sa réponse à la DDR N°1 de l'ACIG²⁰, Énergir démontre l'impact de la disposition du CFR à
10 l'ensemble de la clientèle. L'impact tarifaire CFR serait une augmentation de 0,212 ¢/m³ (0,056 \$/GJ).

11 Selon Énergir cette disposition engendrerait un surcoût de 18 % pour le service transport sur une
12 année pour l'ensemble de la clientèle. Ce coût illustre la nécessité d'un traitement prioritaire de la
13 fonctionnalisation de la conduite Champion afin de ne pas faire supporter à la clientèle des coûts
14 supplémentaires.

15 **Au regard de l'impact tarifaire pour l'ensemble de la clientèle, l'ACIG invite la Régie à considérer une**
16 **intégration échelonnée sur deux ans. L'intégration du CFR se ferait en fonction de la décision de la**
17 **Régie quant à la fonctionnalisation de la conduite Champion à la distribution ou au transport.**

5. Conclusion

18 L'ACIG rappelle les principales recommandations contenues dans la présente preuve.

Fusion des zones Nord et Sud et respect du principe d'équité

19 Pour l'ACIG l'iniquité de traitement entre les deux zones qui prévalait jusqu'à l'application de la
20 décision D-2015-214 ne saurait être reconduite. À cet effet, l'ACIG recommande à la Régie d'autoriser
21 la fusion des deux zones et ainsi assurer l'équité de traitement pour tous les clients.

Fonctionnalisation de la conduite Champion

22 Pour l'ACIG les deux approches considérées pour la fonctionnalisation de la conduite Champion (en
23 distribution ou en transport) sont de nature à allouer les coûts de Champion à l'ensemble de la
24 clientèle. Ainsi, l'ACIG laisse à la discrétion de la Régie l'approche à retenir.

Disposition du CFR

25 L'ACIG rappelle que le niveau atteint par les sommes portées au CFR appelle à une prise de décision
26 rapide afin de ne pas aggraver l'impact tarifaire sur la clientèle.

27 L'ACIG recommande que la disposition du CFR soit en lien avec la méthode de fonctionnalisation de la
28 conduite Champion, soit en transport ou en distribution. De plus l'ACIG est favorable à une disposition
29 du CFR sur 2 ans.

Le tout respectueusement soumis.

¹⁹ [B-0486](#), Commentaires d'Énergir sur la contestation de la FCEI

²⁰ [B-0480](#), réponses à la DDR N°1 de l'ACIG