

**RÉPONSE DE GAZ MÉTRO À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 2  
DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) RELATIVE À LA DEMANDE D'APPROBATION  
DU PLAN D'APPROVISIONNEMENT ET DE MODIFICATION DES CONDITIONS DE SERVICE ET TARIF  
DE GAZ MÉTRO**

---

**INDICATEUR DE PERFORMANCE VISANT L'OPTIMISATION  
DES OUTILS D'APPROVISIONNEMENT**

- 1. Références :** (i) Pièce B-0005, page 89;  
(ii) Pièce B-0005, page 86.

**Préambule :**

(i) « **Transactions opérationnelles**

*Le plan d'approvisionnement ne prévoit pas de capacités excédentaires de transport, que ce soit en vente a priori ou en vente de transport FTLH non utilisé. Ainsi, aucune projection de revenu à cet effet n'est considérée à la Cause tarifaire 2013. »*

(ii) « **Coefficient d'utilisation FTLH**

*Le coefficient d'utilisation du transport FTLH (Empress–GMI EDA) anticipé pour l'année 2012-2013 est de 100 %. Il n'y a donc pas de capacité de transport FTLH non utilisée.*

*La structure d'approvisionnement fait en sorte que ce sont les achats à Dawn qui seront modulés en fonction de la variation de la demande.»*

**Demandes :**

- 1.1 La référence (i) indique que le plan d'approvisionnement ne prévoit pas de vente a priori ou de vente de transport non utilisé et la référence (ii) indique que sont les achats à Dawn qui seront modulés en fonction des variations de la demande. Par conséquent, Gaz Métro est-elle disposée à supprimer le volet Transactions opérationnelles de sa proposition subsidiaire pour l'année 2013?

**Réponse :**

Oui, veuillez vous référer à la réponse à la question 13.1 et aux modifications proposées en ce sens.

- 1.2 Veuillez indiquer, dans le contexte d'un approvisionnement multipoints, comment la Régie peut s'assurer qu'une éventuelle transaction de revente de transport FTLH inutilisé serait plus avantageuse du point de vue des clients qu'une réduction équivalente des achats à Dawn.

**Réponse :**

Gaz Métro comprend que le « contexte d'un approvisionnement multipoint » fait référence au fait qu'elle achète le gaz naturel à différents points (Empress et Dawn).

Lorsque Gaz Métro est en situation d'excédents d'approvisionnement, pour des raisons opérationnelles, le choix d'une option par rapport à l'autre est fait en fonction de l'impact dans la gestion des autres outils d'approvisionnement ainsi qu'en fonction de l'impact sur les coûts.

En principe, les transactions opérationnelles pour gérer les capacités excédentaires observées en cours d'année peuvent être réalisées sur différentes périodes :

- Les transactions couvrant une période d'un ou de plusieurs mois  
Ces transactions résultent d'une baisse des besoins reliés à la demande et à l'injection aux sites d'entreposage. Elles viseront principalement la réduction des achats à Dawn non encore concrétisés. En effet, Gaz Métro pourra difficilement réduire ses capacités de transport FTLH, considérant les besoins opérationnels « intra-day » ainsi que les besoins pour répondre à la demande de la clientèle en achat direct;
- Les transactions quotidiennes  
Ces transactions se présentent principalement à la fin de l'année financière ainsi qu'en octobre et novembre afin de gérer les injections et le niveau d'inventaire chez Union Gas, période critique où le site est presque plein et les injections peuvent être interruptibles. Sous ce type, certaines alternatives peuvent être envisagées selon le contexte qui serait présent.

En tout temps, Gaz Métro pourra justifier les décisions qu'elle a prises quant à l'optimisation de ses transactions opérationnelles.

Il est à noter qu'à partir de 2016, le déplacement de la structure d'approvisionnement vers Dawn rendra caduque la notion de transport FTLH inutilisé.

- 2. Références :**
- (i) Pièce B-0005, page 90;
  - (ii) Dossier R-3693-2009, Phase 2, Pièce B-32, page 22;
  - (iii) Dossier R-3693-2009, Phase 2, Pièce B-41, page 1.

**Préambule :**

- (i) « Chaque année, des opportunités de marché se présentent en fonction de la présence contractuelle géographique de Gaz Métro qui saisit ces opportunités lorsqu'elle est tenue opérationnellement indemne. .... Considérant l'incertitude du contexte gazier pour l'année 2013

*et la diminution des opportunités de marché, Gaz Métro propose de considérer à la Cause tarifaire les revenus d'optimisation pour les transactions financières qui ont déjà été concrétisées et dont les revenus générés sont fixes. Au moment du dépôt de la Phase 1 de la Cause tarifaire 2013, dix transactions d'échange et de cession d'optimisation étaient réalisées générant des revenus fixes pour l'année 2013 de 1 350 008 \$.»*

(ii) Tableau Revenus annuels des prêts d'espace & échanges, 000\$

(iii) « **Référence** : Pièce B-25, Gaz Métro 1, document 2, page 20.

**Préambule :**

*« Toutefois, si un tel indicateur n'est pas en place pour la première année du prochain mécanisme incitatif, le Groupe de travail propose de maintenir un potentiel de bonification pour Gaz Métro pour les revenus d'optimisation provenant des transactions opérationnelles et financières. »*

**Demande:**

*1.1 Quel est, selon Gaz Métro, l'écart observé généralement entre le prix d'achat (« bid ») et le prix de vente (« ask ») pour des transactions portant sur des outils de transport.*

**Réponse :**

*Lorsque, à un moment donné, deux transactions sont à effectuer simultanément – une transaction d'achat de transport et une transaction de vente de transport – les règles du marché font en sorte que le prix demandé pour la transaction d'achat est plus élevé que le prix offert pour la transaction de vente. L'écart entre les deux prix sera fonction de la liquidité observée au point géographique où les transactions sont effectuées, moins de liquidité entraînant normalement un écart plus important.*

*Selon Gaz Métro, considérant un point de livraison à Dawn, le différentiel observé entre le prix d'achat et le prix de vente varie entre 5 % et 10 % .»*

**Demandes :**

2.1 La référence (ii) montre que les revenus annuels des transactions de prêts d'espace et d'échanges ont été généralement de plus de 6 M\$ de 2006 à 2010 à l'exception de l'année 2009 où ils ont été de 4,4 M\$. À la référence (i), Gaz Métro invoque l'incertitude des marchés et la difficulté de prévoir pour justifier une hypothèse de revenus de 1,3 M\$. Dans ce contexte où l'incertitude et la volatilité prévalent, ne serait-il pas plus efficace, plus transparent et plus équitable pour les parties d'abandonner les rémunérations fondées sur des prévisions et de rémunérer en fonction des résultats réels?

**Réponse :**

Gaz Métro désire préciser en préambule que le mécanisme incitatif en vigueur jusqu'au 30 septembre 2012 est appliqué sur des résultats réels en ce qui a trait aux coûts de transport et d'équilibrage. Il en est de même de la proposition révisée de Gaz Métro pour l'année tarifaire 2012-2013 à la suite de la réponse à la question 13.1 de la Régie. Ce sont

les revenus réels générés par les transactions d'optimisation réalisées en cours d'année qui servent à établir les montants à partager entre les clients et Gaz Métro. Les particularités de ce mécanisme font en sorte qu'un montant initial est toutefois projeté à la cause tarifaire et les variations sont par la suite traitées lors du rapport annuel.

Si la Régie jugeait plus efficace et transparent de ne pas intégrer une projection de revenu à la cause tarifaire et de rémunérer Gaz Métro sur les résultats observés au rapport annuel, Gaz Métro n'aurait aucune objection à cet effet. Elle ne peut toutefois confirmer qu'une telle approche serait plus équitable pour la clientèle.

Cela dit, comme indiqué à la réponse à la question 13.2 de la Régie, Gaz Métro n'a pas développé un autre indicateur basé sur des données réelles pour la seule année 2013, étant donné que Gaz Métro demandait initialement que l'indicateur proposé soit approuvé au 1<sup>er</sup> octobre 2012. Elle a donc jugé qu'il serait plus simple, si le nouvel indicateur n'était pas approuvé au 1<sup>er</sup> octobre 2012, d'appliquer des modalités existantes.

- 2.2 En rapport avec la référence (iii), veuillez confirmer que le différentiel entre le « bid » et le « ask » correspond grosso modo à la rémunération (commission) du « marketer ».

**Réponse :**

Gaz Métro ne peut le confirmer. Comme mentionné à la référence (iii), ce différentiel est principalement lié à la liquidité observée aux points géographiques où les transactions sont effectuées.

- 2.3 Veuillez discuter, dans l'hypothèse d'une formule de rémunération basée sur les résultats réels, de la pertinence d'une plage de pourcentage de rémunération des transactions d'optimisation entre 5 et 10 %.

**Réponse :**

Gaz Métro ne serait pas contre une telle approche si elle n'était pas accompagnée d'un seuil de revenu minimum avant rémunération et qu'aucune prévision ne soit intégrée au dossier tarifaire. Cela va de pair avec le contexte d'incertitude et de volatilité puisque aucun revenu ne saurait être prévisible.

Toutefois, une telle approche ferait abstraction de la décision de la Régie de développer un incitatif basé sur le coût global d'approvisionnement tout en optimisant le plan d'approvisionnement *a priori*.

**3. Référence :** Pièce B-0023, Gaz Métro-4, document 1, page 8.

**Préambule :**

*« Gaz Métro propose de mesurer la valeur pouvant être créée par l'optimisation de l'ensemble des outils d'approvisionnement. »*

**Demandes :**

- 3.1 Les interruptions des clients au service interruptible font partie de l'ordonnancement des outils d'approvisionnement et constituent, en quelque sorte, un outil d'approvisionnement.  
L'indicateur ne devrait-il pas prendre en compte les volumes interruptibles et leur coût, soit la réduction de revenus associée au service interruptible?

**Réponse :**

Lorsqu'il y a interruption, c'est que Gaz Métro ne détient pas d'outil excédentaire pour répondre à la demande, en tout ou en partie, de cette clientèle qui ne constitue donc pas d'un outil d'approvisionnement en soi. Il s'agit ici d'un constat plutôt que d'un choix d'approvisionnement par Gaz Métro. Cet élément est, en quelque sorte, hors de son contrôle.

Les revenus non générés par les volumes interrompus ne sont nullement un coût d'approvisionnement. Les revenus générés par la présence de la clientèle interruptible qui utilise les excédents de transport permettent une baisse des tarifs.

La variation du niveau des interruptions découle, d'une part, des conditions climatiques et, d'autre part, de la demande, autant continue qu'interruptible, non reliée à la température.

La structure d'approvisionnement n'est pas établie à la base pour répondre à la demande interruptible. Par exemple, une augmentation de la demande continue, toutes autres choses étant égales par ailleurs, aura comme effet direct d'augmenter le niveau des interruptions et, en conséquence, de réduire les revenus générés par la clientèle interruptible. Sous ce scénario, Gaz Métro n'a pas modifié ses outils, elle les utilise différemment. La baisse des revenus de la clientèle interruptible ne peut constituer un coût d'approvisionnement et Gaz Métro n'a pas à être pénalisée parce que la clientèle continue a augmenté sa demande.

Gaz Métro juge qu'il n'y a pas lieu de réduire la valeur.

- 3.2 Des interactions potentielles existent entre les ressources déployées par certaines unités du distributeur et la quantité requise d'outils d'approvisionnements gaziers. L'ensemble

des coûts relatifs de la direction Approvisionnements gaziers et de l'unité Préviation de la demande ne devraient-elles pas être exclues du volet Distribution du mécanisme incitatif et ajoutées au volet Transport et Équilibrage de l'indicateur de performance?

**Réponse :**

Les coûts de gestion liés aux équipes des Approvisionnements gaziers et de la Préviation de la demande sont des coûts fonctionnalisés au service de distribution et doivent être inclus au volet Distribution du mécanisme incitatif. En effet, les fonctions liées à ces équipes bénéficient à l'ensemble de la clientèle peu importe les services du distributeur auxquels les clients sont assujettis (fourniture, transport et équilibrage). Ces coûts de gestion sont encourus dans l'optique d'une gestion globale de l'entreprise et constituent des coûts de distribution. En effet, ces équipes travaillent pour tous les clients et les assistent. Ils peuvent difficilement être associés seulement aux services de transport, d'équilibrage et/ou de fourniture.

Dans la pièce SCGM-2, Document 1.5 du dossier R-3443-2000, Gaz Métro indiquait :

« Les coûts pour gérer ou mettre en place des services comme le service de fourniture du distributeur ou les services de fourniture avec et sans transfert de propriété ont été encourus dans l'optique d'une gestion globale de l'entreprise. Tous les services développés (existants ou nouveaux) sont à la disposition continue de tous les clients. Ce n'est pas parce que certains clients n'utilisent pas certains services que ces services ne sont plus à leur disposition ou qu'ils ne les utiliseront pas un jour. Dans cette optique, nous estimons qu'il ne serait pas justifié de fonctionnaliser les dépenses d'exploitation à d'autres composantes que la composante distribution. »

Dans la mesure où des coûts sont encourus pour le bénéfice de l'ensemble de la clientèle ou qu'ils sont impossibles à segmenter précisément, ceux-ci doivent être récupérés à l'ensemble de la clientèle à travers le service de distribution.

Cela dit, Gaz Métro demeure ouverte à la récupération de certains coûts relatifs aux services autres que la distribution s'il s'avérait, après analyse au cas par cas, que ces mêmes dépenses étaient encourues uniquement pour les clients assujettis aux autres services du distributeur tels que la fourniture, le transport et l'équilibrage et qu'ils sont facilement identifiables (des coûts d'experts ou des coûts reliés à une bonification en seraient des exemples).

- 3.3 Un ajustement est-il apporté pour neutraliser l'impact des variations des quantités de transport détenues par les clients entre l'année-étalon et l'année pour laquelle la bonification est calculée?

**Réponse :**

Oui. Les volumes de transport utilisés dans les calculs sont les volumes transportés par Gaz Métro uniquement. Les volumes de transport des clients fournissant eux-mêmes ce service sont donc exclus.

- 4. Références :**
- (i) Pièce B-0023, Gaz Métro-4, document 1, page 8;
  - (ii) Dossier R-3782-2011, Pièce B-0027, Gaz Métro-9, document 2, page 1;
  - (iii) Pièce B-0023, Gaz Métro-4, document 1, page 8;
  - (iv) Pièce B-0020, Gaz Métro-1, document 16, page 47.

**Préambule :**

(i) « *Gaz Métro propose de mesurer la valeur pouvant être créée par l'optimisation de l'ensemble des outils d'approvisionnement. Or, la fourniture de gaz naturel n'est pas un outil d'approvisionnement.* »

(ii) Tableau rapport Annuel 2011- Coûts réels d'équilibrage inclus au prix de fourniture.

(iii) « *De plus, puisque le prix de la fourniture est fonctionnalisé à Empress, peu importe où elle est achetée, il ne peut être optimisé par l'achat à des points différents.* »

(iv) « *La méthode d'établissement du prix de fourniture du distributeur devra être revue. La méthode actuelle a pour effet de considérer un prix d'achat à Empress afin de maintenir l'équité entre les clients (référence section 4). À compter du 1<sup>er</sup> novembre 2014, la grande majorité des achats (GR et AD) sera effectuée à Dawn. Il serait logique d'afficher un prix de fourniture qui reflète cette réalité et donc de fixer le prix à Dawn.* »

**Demandes :**

- 4.1 En rapport avec la référence (ii), veuillez recalculer la valeur de la portion équilibrage incluse au service de fourniture en faisant l'hypothèse qu'une stratégie d'achat en mai a permis de baisser le coût unitaire d'achat de 14,575 ¢/m<sup>3</sup> à 10,0 ¢/m<sup>3</sup>.

**Réponse :**

Gaz Métro tient à préciser, comme indiqué dans le *Document descriptif* en annexe, que ce poste de coût est exclu du calcul du coût moyen d'équilibrage étant donné l'application de la méthode sur une période de quatre ans et sa fluctuation importante sur les coûts d'une année à l'autre.

Le fait d'abaisser artificiellement le prix réel d'achat de fourniture en appliquant l'hypothèse présentée fait augmenter la valeur de la portion d'équilibrage incluse au service de fourniture de 1,22 M\$.

Gaz Métro précise qu'à son avis, cette hypothèse de baisse du coût unitaire de l'ordre de 30 % est irréaliste et que la valeur calculée de 1,22 M\$ est donc purement théorique.

- 4.2 En rapport avec les résultats de l'exercice demandé à la sous-question précédente, si la baisse du coût unitaire d'achat en mai a pour effet d'augmenter les coûts d'équilibrage, quel incitatif a Gaz Métro à optimiser ses coûts dans le sens des intérêts de la clientèle?

**Réponse :**

Comme indiqué dans le *Document descriptif* en annexe, ce poste de coût est exclu du calcul du coût moyen d'équilibrage. Gaz Métro est donc neutre par rapport à la réalisation de cette transaction.

Cela étant dit, dans un tel exemple, si le contexte a permis d'acheter le gaz naturel à un prix moindre que celui normalement prévu, soit une baisse de coûts de 6,8 M\$, il y a un avantage direct à réaliser une telle transaction et de réduire les coûts à facturer à la clientèle. Gaz Métro n'hésitera pas à effectuer une telle transaction.

Rappelons que le mécanisme de transfert de coûts de la fourniture à l'équilibrage est un constat de la saisonnalité des prix des achats de gaz naturel effectué sur l'année comparativement à un profil d'achat uniforme, similaire à celui des clients en achat direct. Ce constat ne peut être établi qu'une fois l'année écoulée. Il s'agit donc d'une fonctionnalisation des coûts annuels afin que ces coûts de saisonnalité (ou d'équilibrage) soient supportés par l'ensemble des clients qui utilisent ce service et non uniquement par la clientèle en gaz de réseau.

- 4.3 Veuillez commenter sur la possibilité d'intégrer les coûts de fourniture à l'indicateur de performance en indexant les coûts de fourniture de l'année-étalon sur un indice d'évolution des prix annuels du gaz naturel. En théorie, Gaz Métro pourrait faire mieux ou pire que l'indice.

**Réponse :**

Pour les raisons décrites à la section 2.4 de la pièce B-0023, Gaz Métro-4, Document 1, Gaz Métro propose de ne pas inclure le coût de la fourniture dans la méthode de calcul. En appliquant la méthode de calcul proposée par Gaz Métro, les coûts moyens de la fourniture de l'année étalon et de l'année réelle seraient identiques et ainsi, aucune valeur ne pourrait en être dégagée.



La possibilité évoquée à la question semble aller plus loin que la simple intégration des coûts de fourniture. Elle évoque en fait un indicateur de performance propre à la fourniture.

En fonction de sa stratégie d'achat actuelle, Gaz Métro achète la très grande majorité de la fourniture selon un indice (actuellement AEEO). Gaz Métro ne croit pas qu'il soit sain de mettre des mécanismes en place qui pourrait l'amener à spéculer afin de « battre » des indices et se mettre à risque. Si la performance de Gaz Métro était liée à un indice en particulier ou à des indices, elle achèterait toute la fourniture nécessaire selon une base « spot » correspondant le plus possible à l'indice ou aux indices retenus afin de ne pas encourir de risque sur le prix de la fourniture. L'objectif de Gaz Métro a toujours été de sécuriser près de 50 % de ses achats de fourniture avant le début de l'année financière. Le fait d'acheter toute la fourniture sur une base « spot », ne permettra plus à Gaz Métro de sécuriser ses achats de fourniture avant le début de l'année financière.

En terminant, Gaz Métro voit un obstacle majeur dans la Loi à l'intégration de tout indicateur de performance relatif à la fourniture. En effet, l'article 49 de la Loi prévoit que dans le cadre de la fixation ou la modification d'un tarif de transport ou de livraison, la Régie doit notamment favoriser des mesures ou des mécanismes afin d'améliorer la performance du distributeur. Cet article ne permet toutefois pas de favoriser de tels mesures ou mécanismes en ce qui a trait à la fourniture et au tarif en découlant. De surcroît, l'article 52 de la Loi indique que tout tarif de fourniture doit refléter le coût réel d'acquisition de celle-ci. Ainsi, une bonification accordée sur la fourniture, qui devrait normalement être récupérée par l'intermédiaire du tarif de fourniture, aurait pour effet de contrevenir à cette disposition.

- 4.4 Si Gaz Métro ne voit pas de possibilité d'intégrer les coûts de fourniture à l'indicateur de performance, quelle(s) solution(s) propose-t-elle aux effets pervers indiqués précédemment à la sous-question 2 ?

**Réponse :**

Gaz Métro ne considère pas qu'il y ait d'« effet pervers » relativement à la sous-question 2.

- 4.5 En rapport avec la référence (iii), peut-on conclure que l'indicateur de performance proposé par Gaz Métro est lié à la méthode de fonctionnalisation actuelle qui, comme l'indique la référence (iv), devrait être modifiée à compter de novembre 2014 ?

**Réponse :**

La référence (iv) a été révisée et ainsi, il s'agit désormais de novembre 2015.

Gaz Métro comprend qu'un changement dans la « méthode » de fonctionnalisation englobe toutes modifications potentielles à la façon dont sont fonctionnalisés les coûts, ce qui va plus loin qu'une seule modification du lieu à partir duquel les coûts d'achat de gaz naturel (par exemple Empress ou Dawn) sont fonctionnalisés.

L'indicateur de performance n'aurait pas à être révisé à la suite d'un changement de méthode de fonctionnalisation, mais l'échelle de bonification pourrait devoir être ajustée selon la méthode indiquée dans le *Document descriptif* en annexe.

Peu importe la méthode de fonctionnalisation en vigueur, l'année étalon et l'année réelle pourront être comparées et la valeur créée entre ces deux années pourra être évaluée par l'indicateur.

- 4.6 Veuillez montrer l'impact sur l'indicateur d'un scénario qui considérerait une modification de la méthode de fonctionnalisation dès l'année 2012. Cette modification de la méthode de fonctionnalisation devra considérer, comme prix de fourniture, un prix d'achat à Dawn plutôt que le prix d'achat à Empress. Veuillez à cette fin produire l'équivalent des tableaux 1, 2, 3 et 4 de la pièce B-0023.

**Réponse :**

À la Cause tarifaire 2013, Gaz Métro a proposé de modifier la méthode de fonctionnalisation des achats à Dawn simultanément avec le déplacement de sa structure d'approvisionnement vers Dawn, évitant ainsi d'effectuer plusieurs changements à cette méthode. Malgré ce qui précède, Gaz Métro est disposée à montrer l'impact sur l'indicateur d'un changement de méthode.

Gaz Métro n'a pas terminé sa réflexion sur les modifications qui seront apportées à la méthode de fonctionnalisation, incluant la modification du lieu d'où seront fonctionnalisés les coûts (Dawn). Afin d'estimer une réponse, une méthode de fonctionnalisation approximative a été utilisée et est décrite au paragraphe suivant. Gaz Métro souligne que cette méthode n'est pas nécessairement celle qu'elle pourrait proposer pour application en 2016.

Pour simuler comme prix de fourniture celui de Dawn, autant les coûts du dossier tarifaire 2012 que les résultats réels 2010 actualisés aux prix de 2012 doivent être ajustés. Pour y arriver, le coût des outils de LH ayant transporté de la molécule a été réduit pour tous les transports (TPCL ou marché secondaire) de la prime de T et É calculée au dossier tarifaire 2012 de 0,952 \$/GJ. Ces coûts, de même que les primes sur achats à Dawn, sont alloués au service de fourniture.

### Fonctionnalisation approximative à Dawn

	Résultats Réels 2010			Réel 2010 fonct prix 2012 Dawn			Écart		
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
<b>1 Coûts de transport</b>	<b>Qté (10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>)</b>	<b>000 \$</b>	<b>¢/m<sup>3</sup></b>	<b>Qté (10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>)</b>	<b>000 \$</b>	<b>¢/m<sup>3</sup></b>	<b>Qté (10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>)</b>	<b>000 \$</b>	<b>¢/m<sup>3</sup></b>
2 Transport TCPL LH	3 607 658	206 312	5,72	3 776 436	182 898	4,84	168 778	(23 414)	(0,88)
3 Marché secondaire LH	169 409	10 071	5,94	29 931	770	2,57	(139 478)	(9 301)	(3,37)
4 Achats à Dawn	645 112	35 046	5,43	645 112	12 676	1,96	-	(22 370)	(3,47)
<b>5 Coûts transport client</b>	<b>4 422 179</b>	<b>251 429</b>	<b>5,69</b>	<b>4 451 479</b>	<b>196 344</b>	<b>4,41</b>	<b>29 300</b>	<b>(55 085)</b>	<b>(1,27)</b>
6 Variation d'inventaire	66 420	(7 834)	(11,79)	66 420	2 930	4,41	-	10 764	16,21
7 Gaz d'appoint	361 355	14 784	4,09					(14 784)	
8 Gaz utilisé dans les opérations	(59 426)	(3 708)	6,24	(59 426)	(2 621)	4,41			
9 Pertes sur optimisations		6 925			17 022			10 097	
10 Transfert coûts échoués T		(3 564)			(3 564)			-	
11 Frais reportés + CTI		4 160						(4 160)	
<b>12 Coûts totaux transport</b>	<b>4 790 528</b>	<b>262 192</b>	<b>5,47</b>	<b>4 458 473</b>	<b>210 111</b>	<b>4,71</b>	<b>(332 055)</b>	<b>(52 081)</b>	<b>(0,76)</b>
<b>13 Coûts d'entreposage</b>	<b>Capacité</b>	<b>000 \$</b>	<b>¢/m<sup>3</sup></b>	<b>Capacité</b>	<b>000 \$</b>	<b>¢/m<sup>3</sup></b>	<b>Capacité</b>	<b>000 \$</b>	<b>¢/m<sup>3</sup></b>
14 Union Gas		15 353			19 640		-	4 287	-
15 Transport STS		32 025			47 037			15 012	
16 Transport SH Parkway		9 691			14 462			4 771	
17 Transport SH Dawn		16 693			11 367			(5 326)	
18 Coût total Union Gas		73 762			92 506		-	18 744	-
19 St-Flavien		19 132			20 067		-	935	-
20 Pointe-du-Lac		4 703			4 750		-	47	-
21 LSR		4 121			4 121		-	0	-
<b>22 Coûts entreposage</b>		<b>101 718</b>			<b>121 444</b>			<b>19 726</b>	
23 Coût É - Achats Dawn		(16 309)			-			16 309	
24 Revenus d'optimisation		(12 535)			(9 058)			3 477	
25 Transfert coûts échoués T		3 564			3 564			-	
26 Frais reportés		1 130						(1 130)	
<b>27 Coûts totaux entreposage</b>	<b>4 819 874</b>	<b>77 568</b>	<b>1,61</b>	<b>4 819 874</b>	<b>115 950</b>	<b>2,41</b>	<b>-</b>	<b>38 382</b>	<b>0,80</b>
<b>28 Coûts totaux T + É</b>		<b>339 760</b>			<b>326 061</b>			<b>(13 699)</b>	

**Société en commandite Gaz Métro**  
**Cause tarifaire 2013, R-3809-2012**

Tableau 3

	Réel 2010 fonct prix 2012 Dawn			CT2012 - Dawn			Écart		
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
<b>1 Coûts de transport</b>	<b>Qté (10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>)</b>	<b>000 \$</b>	<b>¢/m<sup>3</sup></b>	<b>Qté (10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>)</b>	<b>000 \$</b>	<b>¢/m<sup>3</sup></b>	<b>Qté (10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>)</b>	<b>000 \$</b>	<b>¢/m<sup>3</sup></b>
2 Transport TCPL LH	3 776 436	182 898	4,84	2 437 661	117 264	4,81	(1 338 775)	(65 634)	(0,03)
3 Marché secondaire LH	29 931	770	2,57	386 027	1 353	0,35	356 096	583	(2,22)
4 Achats à Dawn	645 112	12 676	1,96	1 745 269	43 722	2,51	1 100 157	31 046	0,54
<b>5 Coûts transport client</b>	<b>4 451 479</b>	<b>196 344</b>	<b>4,41</b>	<b>4 568 957</b>	<b>162 339</b>	<b>3,55</b>	<b>117 478</b>	<b>(34 005)</b>	<b>(0,86)</b>
6 Variation d'inventaire	66 420	2 930	4,41	263	9	3,55	(66 157)	(2 921)	(0,86)
7 Gaz d'appoint									
8 Gaz utilisé dans les opérations	(59 426)	(2 621)	4,41	(62 835)	(2 233)	3,55			
9 Pertes sur optimisations		17 022			130			(16 892)	
10 Transfert coûts échoués T		(3 564)			2 403			5 967	
11 Frais reportés + CTI									
<b>12 Coûts totaux transport</b>	<b>4 458 473</b>	<b>210 111</b>	<b>4,71</b>	<b>4 506 385</b>	<b>162 649</b>	<b>3,61</b>	<b>47 912</b>	<b>(47 462)</b>	<b>(1,10)</b>
<b>13 Coûts d'entreposage</b>	<b>Capacité</b>	<b>000 \$</b>	<b>¢/m<sup>3</sup></b>	<b>Capacité</b>	<b>000 \$</b>	<b>¢/m<sup>3</sup></b>	<b>Capacité</b>	<b>000 \$</b>	<b>¢/m<sup>3</sup></b>
14 Union Gas		19 640			17 585		-	(2 055)	-
15 Transport STS		47 037			48 201			1 165	
16 Transport SH Parkway		14 462			-			(14 462)	
17 Transport SH Dawn		11 367			-			(11 367)	
18 Coût total Union Gas		92 506			65 787		-	(26 719)	-
19 St-Flavien		20 067			19 910		-	(157)	-
20 Pointe-du-Lac		4 750			4 794		-	44	-
21 LSR		4 121			4 259		-	138	-
<b>22 Coûts entreposage</b>		<b>121 444</b>			<b>94 750</b>			<b>(26 694)</b>	
23 Coût É - Achats Dawn		-			-			-	
24 Revenus d'optimisation		(9 058)			(5 900)			3 158	
25 Transfert coûts échoués T		3 564			(2 403)			(5 967)	
26 Frais reportés									
<b>27 Coûts totaux entreposage</b>	<b>4 819 874</b>	<b>115 950</b>	<b>2,41</b>	<b>5 068 668</b>	<b>86 447</b>	<b>1,71</b>	<b>248 794</b>	<b>(29 503)</b>	<b>(0,70)</b>
<b>28 Coûts totaux T + É</b>		<b>326 061</b>			<b>249 096</b>			<b>(76 965)</b>	

Tableau 4

**Calcul des coûts moyens (étalon & réel)**

	1	2	3 = 1 - 2
	Coûts T & É 2010	Réel 2012 (CT2012)	Variation
Coût du transport calculé (000 \$)	210 111	162 649	47 462
Volume T <sub>GM</sub> après inter. non normalisé (excluant GAC & GAI, 10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> )	4 458 473	4 506 385	-47 912
<b>Coût moyen (¢/m<sup>3</sup>):</b>	<b>4,713</b>	<b>3,609</b>	<b>1,103</b>
Coût de l'équilibrage calculé (000 \$)	115 950	86 447	29 503
Volume É <sub>GM</sub> après inter. non normalisé (excluant GAC & GAI, 10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> )	4 819 874	5 068 668	-248 794
<b>Coût moyen (¢/m<sup>3</sup>)</b>	<b>2,406</b>	<b>1,706</b>	<b>0,700</b>

**Calcul de la valeur nette**

	4 = 3	5	6 = 4 * 5
	Variation du coût moyen (¢/m <sup>3</sup> )	Volume T & É 2013 (normalisé, 10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> )	(\$)
Valeur créée (Transport)	1,103	4 506 385	49 719 466
Valeur créée (Équilibrage)	0,700	5 068 668	35 488 119
<b>Total:</b>			<b>85 207 585</b>

5. **Référence :** Pièce B-0023, Gaz Métro-4, document 1, page 14.

**Préambule :**

*« La méthode de calcul avec année étalon fixe capterait toute la valeur créée ou perdue par la transaction, car elle comparerait toujours la structure des années réelles à la structure originale de l'année zéro.*

*Par exemple, à l'année 2, le coût moyen réel associé à la structure de cette année se révélerait supérieur à celui de la structure de l'année zéro actualisé au prix de l'année 2. La différence entre ces deux coûts moyens serait négative, reflétant ainsi la perte de valeur provoquée par la transaction pour cette année. Tout comme dans le premier scénario, cette méthode de mesure capte toujours l'écart entre ce que la clientèle a dû payer au réel et ce qu'elle aurait eu à payer s'il n'y avait pas eu de changement de structure d'approvisionnement, et cela peu importe que l'écart soit positif ou négatif. Donc, lorsque la transaction « transport par échange » viendra à terme à la fin de l'année 5, toute la valeur cumulative créée ou perdue par la transaction aura été mesurée. »*

**Demandes :**

5.1 Gaz Métro évoque la possibilité de perte de valeur et justifie de cette façon l'approche de l'année-étalon fixe pour capter la valeur créée ou perdue. Dès lors, tout dépendant des modalités de l'indicateur de performance final retenu, un résultat négatif reflétant une valeur perdue est possible. Veuillez élaborer sur les pertes monétaires annuelles ou cumulatives que Gaz Métro est prête à accepter le cas échéant.

**Réponse :**

Le mécanisme proposé pour l'indicateur retenu ne prévoit pas de pertes annuelles ou cumulatives pour Gaz Métro. Gaz Métro n'est pas prête à accepter de risquer des pertes monétaires en transport et en équilibrage.

Cette position s'explique par le fait que Gaz Métro ne contrôle pas l'environnement associé au transport, encore plus particulièrement, dans un contexte en mouvance. Contrairement à la distribution où elle exerce un contrôle plus accentué sur ses coûts, par exemple sur ses salaires ou ses dépenses, les coûts de transport sont tributaires du contexte gazier du moment (sur une base relative) sur lesquels Gaz Métro exerce moins de contrôle. Les impacts des aléas climatiques et l'incertitude des transactions financières peuvent constituer des exemples qui entraîneraient des variations à la valeur créée qui sont hors du contrôle de Gaz Métro.

Gaz Métro est d'avis qu'il serait inéquitable qu'elle ne puisse recouvrer son coût de service en raison d'une décision de la Régie lui imposant un incitatif susceptible de lui faire subir une perte à cause de circonstances échappant en partie à son contrôle.

Gaz Métro propose donc, comme décrit dans le *Document explicatif* en annexe, l'application d'un coût de service pour le transport et l'équilibrage avec des trop-perçus et manques à gagner à 100 % aux clients ainsi qu'une possibilité de bonification contribuant à stimuler l'optimisation du plan d'approvisionnement par Gaz Métro.

Dans l'éventualité où la Régie ne serait pas prête à accorder à Gaz Métro une possibilité de générer une bonification reliée à son plan d'approvisionnement sans le risque éventuel d'encourir des pertes, Gaz Métro soumet respectueusement que la seule option à considérer serait d'appliquer uniquement un coût de service pour le transport et l'équilibrage avec des trop-perçus et manques à gagner à 100 % à la charge des clients.

- 5.2 Si, dans sa réponse à la sous-question précédente, Gaz Métro indique un plafond au montant des pertes annuelles ou cumulatives qu'elle est prête à accepter, veuillez indiquer quelles mesures ou quels encadrements la Régie pourrait mettre en place pour protéger la clientèle réglementée contre des situations où Gaz Métro s'engagerait à long terme dans une stratégie qui s'avérerait par la suite désastreuse. À titre d'exemple, Gaz Métro pourrait se référer à la situation qui aurait prévalu si elle s'était engagée à long terme il y a quelques années à un approvisionnement gazier via un port méthanier, tel Cacouna.

**Réponse :**

En matière d'approvisionnements gaziers et de façon générale, Gaz Métro prend des décisions qui sont en tout temps guidées par la prudence et l'intérêt de ses clients. Jamais Gaz Métro ne prendrait une décision au sujet d'un outil d'approvisionnement qui, au moment où elle est prise, présenterait un risque pour la clientèle.

Les deux objectifs principaux du plan d'approvisionnement sont d'assurer la sécurité d'approvisionnement tout en veillant à ce que les coûts des outils soient les plus bas possible pour l'ensemble des clients de Gaz Métro. La fiabilité de l'approvisionnement, ainsi que les coûts font également partie des objectifs recherchés par la Régie lors des causes tarifaires.

L'atteinte *a priori* de ces deux objectifs est constatée par la Régie avec son approbation annuelle à l'égard du plan d'approvisionnement. Par la suite, toutes les décisions prises à l'égard d'éventuelles transactions d'optimisation sont prises en gardant à l'esprit que le nouvel outil doit permettre une sécurité d'approvisionnement aussi grande que le précédent. Les décisions prises par Gaz Métro sont en tout temps guidées par le principe de la prudence. Ces transactions sont d'ailleurs toutes susceptibles d'être questionnées dans le cadre du rapport annuel, tant par la Régie que les intervenants qui le souhaitent. Il s'agit, de l'avis de Gaz Métro, de mesures d'encadrement suffisantes pour assurer que des situations telles que celles évoquées ne se produisent.

À la page 29 de la décision D-2010-116, portant sur l'évaluation du Mécanisme incitatif, la Régie mentionnait, au sujet d'un incitatif pour le distributeur en transport :

« [85] La Régie considère qu'il est opportun de maintenir un incitatif pour le distributeur à réaliser, tant dans sa planification que dans ses opérations en cours d'année, toutes les transactions qui sont dans l'intérêt de l'ensemble de sa clientèle. La Régie est d'avis que des alternatives où la rémunération de Gaz Métro à l'égard des transactions d'optimisation ne reposerait pas sur des hypothèses présentées au dossier tarifaire doivent être considérées: par exemple, la rémunération de Gaz Métro à l'égard des transactions d'optimisation pourrait être fonction, en tout ou en partie, des revenus réels. »

Pour la Régie, il semble être important de maintenir un incitatif pour le distributeur afin de s'assurer que celui-ci optimisera pleinement les coûts du plan d'approvisionnement et prendra les meilleures décisions dans l'intérêt de l'ensemble de sa clientèle, autant au niveau de la prévision que du réel. L'indicateur de performance proposé permet de répondre à cet objectif de la Régie sans impact négatif pour la clientèle.

**6. Référence :** Pièce B-0023, Gaz Métro-4, document 1, page 14.

**Préambule :**

« La méthode de calcul avec année étalon fixe capterait toute la valeur créée ou perdue par la transaction, car elle comparerait toujours la structure des années réelles à la structure originale de l'année zéro. »

**Demande :**

6.1 Cette approche ne prend pas en compte qu'une troisième solution pourrait s'avérer meilleure avec le temps. Par exemple, supposons un scénario où l'approvisionnement Dawn serait, à l'année 2 de la mise en place de l'indicateur, moins coûteux qu'un approvisionnement à Empress, mais qu'Iroquois devienne plus économique que Dawn à compter de l'année 4.

Veillez commenter l'approche suivante. Afin d'inciter davantage Gaz Métro à optimiser les coûts, dès que le coût du gaz livré à Montréal à partir des points d'approvisionnement disponibles (Empress, Dawn, Iroquois etc.) indiquerait qu'Iroquois s'avère dorénavant la solution la moins coûteuse, le différentiel (en totalité ou en partie) entre les solutions Dawn et Iroquois serait, par exemple, soustrait du coût de la solution Empress et viendrait ainsi diminuer la bonification de Gaz Métro si elle ne transfère pas ses sources d'approvisionnement à Iroquois.

L'encadré suivant a été produit par la Régie et repose sur des données fictives. Il permet d'illustrer de manière simplifiée le fonctionnement de cette approche alternative et de la comparer avec la proposition du distributeur.

<b>Hypothèses retenues pour les fins de l'exemple en ¢/unité</b>		
Gaz livré à Montréal en provenance de :	Année 2 Gaz Métro se positionne à Dawn	Année 4 Gaz Métro se Positionne à Dawn
	Coût unitaire du gaz livré à Montréal	Coût unitaire du gaz livré à Montréal
Empress	5	5
Dawn	4	4
Iroquois	4,2	3,6
Écart de coût Empress – Dawn	1	1
Écart de coût Dawn –Iroquois	+0,2	-0,4
<b>Base à utiliser pour le calcul de la bonification selon l'approche proposée par Gaz Métro</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>Base à utiliser pour le calcul de la bonification selon l'approche alternative</b>	<b>1</b>	<b>0,6</b>
<p><b>Selon l'approche proposée par Gaz Métro</b>, la base à utiliser pour le calcul de la bonification unitaire à l'année 4 serait de 1¢/unité. Elle serait fonction de l'écart entre Empress et Dawn soit 5¢/unité moins 4¢/unité.</p> <p><b>Selon l'approche alternative</b>, la base à utiliser pour le calcul de la bonification unitaire à l'année 4 serait de 0,6¢/unité. Elle serait fonction du coût unitaire Empress duquel a été retranché, pour les fins de l'exemple, 100% de l'écart entre Dawn et Iroquois (soit l'écart entre Dawn et le point le plus avantageux) moins le coût à Dawn soit de :</p> $[5¢/unité - 100\% * (4¢/unité - 3,6¢/unité)] - 4¢/unité = 0,6¢/unité$ $[Empress - 100\% * (Dawn - Iroquois)] - Dawn = \text{base de la bonification}$		

**Réponse :**

Gaz Métro ne partage pas l'avis énoncé au premier paragraphe de la question.

Lorsqu'une décision est prise de modifier la structure d'approvisionnement dans le but de la rendre plus performante, cette décision est prise avec les données connues au moment de prendre cette décision. Si Gaz Métro devait toujours être en attente de la meilleure solution possible avant d'agir, elle n'agirait jamais. Gaz Métro ne pourrait jamais être certaine que la solution qu'elle évalue soit effectivement la meilleure par rapport à celles pouvant survenir plus tard et qui sont inconnues à ce moment-là.

Cette situation, appliquée à l'exemple cité au premier paragraphe de la question, explique que Gaz Métro ne se déplacerait pas à Dawn à l'année 2 afin de ne pas manquer



d'opportunités futures et ne se déplacerait pas non plus à Iroquois à l'année 4 pour la même raison.

Concrètement, l'approche proposée par Gaz Métro tient compte des « autres solutions » qui pourraient s'avérer meilleures avec le temps. Si de telles solutions se présentent effectivement, l'indicateur incitera Gaz Métro à modifier sa structure d'approvisionnement en fonction de ces solutions et en fonction de contraintes opérationnelles et contractuelles qu'elle a. Gaz Métro est d'avis que la proposition de la Régie n'est pas nécessaire puisque l'indicateur proposé par Gaz Métro l'incite déjà à opter pour la solution la plus avantageuse.

À propos de la proposition de la Régie, Gaz Métro comprend que l'encadré produit par la Régie sert d'illustration simplifiée afin de démontrer le principe de sa proposition. Cependant, afin que cette proposition puisse être envisageable, même de manière simplifiée, il faudrait que les outils d'approvisionnement de la solution « Iroquois » soit au moins disponibles. Le simple fait que le coût du gaz livré d'Iroquois soit inférieur au coût du gaz livré de Dawn ou d'Empress ne pourrait à lui seul motiver une diminution de la bonification de Gaz Métro.

De plus, la méthode démontrée par la Régie propose de comparer la fourniture livrée à Montréal à partir de différents points, ce qui est souvent utilisé comme un *proxy* de la meilleure solution d'approvisionnement en transport. Cependant, le prix de la « fourniture livrée à Montréal » ne tient pas compte des coûts d'équilibrage liés à cette fourniture. Une molécule de gaz livrée à partir d'Iroquois pourrait coûter plus cher à équilibrer qu'une molécule provenant de Dawn et ainsi annuler, voire inverser, l'avantage économique de la fourniture livrée à partir d'Iroquois. Ne pas tenir compte de l'équilibrage serait contraire à l'opinion de la Régie à savoir que l'indicateur devrait tenir compte du coût global de fourniture, de transport, d'équilibrage et de compression.

La solution à cette lacune pourrait être d'inclure, dans l'approche proposée, une estimation des coûts d'équilibrage de la fourniture livrée à partir d'Iroquois, sur la base de différentes hypothèses. Or, ceci irait directement à l'encontre de la demande de la Régie de définir un indicateur « basé sur des coûts réels ».

Gaz Métro réitère que sa proposition d'indicateur permet de tenir en compte l'ensemble des coûts d'approvisionnement tout en respectant les opinions exprimés par la Régie sur le développement d'un indicateur portant sur les outils d'approvisionnement. Sa proposition permet également d'inciter Gaz Métro à opter pour les solutions les plus avantageuses puisque son niveau de bonification dépend de l'efficacité réelle des solutions retenues.

- 7. Références :** (i) Pièce B-0023, Gaz Métro-4, document 1, page 15;  
(ii) Pièce B-0023, Gaz Métro-4, document 1, pages 18 et 19.

**Préambule :**

- (i) « ...*Gaz Métro propose la méthode de calcul selon une année étalon fixe.* »  
(ii) Tableau 2

**Demandes :**

7.1 En rapport avec la référence (i), l'application d'un indicateur de performance ne devrait-il pas reposer sur diverses modalités dont certaines semblent absentes de la proposition présentée par le distributeur. Veuillez soumettre un texte décrivant de façon précise l'ensemble des modalités et dispositions qui définissent et encadrent l'application de l'indicateur de performance des approvisionnements? Au minimum, ce document devrait faire état des modalités suivantes :

- Pendant combien de temps serait utilisée une année-étalon ?
- Quelle est la durée proposée de l'indicateur de performance ?
- Sous quelles conditions et avec quel préavis, l'indicateur de performance peut-il être résilié par l'une ou l'autre des parties ?
- La bonification est-elle sujette à un maximum annuel ou cumulatif ?
- La bonification est-elle sujette à un minimum?
- Gaz Métro participe-t-elle aux pertes de valeur? Si oui, jusqu'à quelle hauteur?
- Quelles sont les modalités de traitement des trop-perçus ou manques à gagner des fonctions transport et équilibrage? Comment ces derniers sont-ils récupérés dans les tarifs? Comment sont-ils répartis entre chacune des catégories tarifaires?
- Quelles sont les modalités de perception de la bonification associée à l'indicateur de performance dans les tarifs? Comment celle-ci est-elle répartie entre chacune des catégories tarifaires?
- Y a-t-il une évaluation de l'indicateur de performance qui devrait être faite au terme de celui-ci, en vue de son renouvellement?

**Réponse :**

Veuillez vous référer au *Document descriptif* déposé en annexe.

En ce qui a trait spécifiquement à la mise en place d'une bonification maximale, Gaz Métro propose de la fixer à 5 M\$. Gaz Métro considère qu'un montant de bonification plafonné à 5 M\$ créerait un incitatif acceptable pour la récompenser adéquatement afin qu'elle optimise les coûts du plan d'approvisionnement tout en s'assurant du maintien de la sécurité d'approvisionnement. Aucun plafond cumulatif n'est prévu.

En ce qui a trait à une bonification minimum, comme mentionné à la pièce B-0023, Gaz Métro-4, Document 1, page 22, elle serait de 0 \$.

Quant à la participation de Gaz Métro aux pertes de valeur, veuillez vous référer à la réponse à la question 5.1.

- 7.2 En rapport avec la référence (ii), veuillez soumettre un texte décrivant de façon exhaustive l'ensemble des ajustements de chacun des postes comptables qui doivent être apportés aux résultats réels fonctionnalisés d'une année de base donnée pour les transformer en résultats réels fonctionnalisés ajustés au niveau de prix d'une année donnée (2012 par exemple).

**Réponse :**

Veuillez vous référer au *Document descriptif* en annexe.

- 8. Références :**
- (i) Pièce B-0023, Gaz Métro-4, document 1, page 16;
  - (ii) Dossier R-3693-2009, Pièce B-17, page 96;
  - (iii) Pièce B-0023, Gaz Métro-4, document 1, page 16.

**Préambule :**

(i) « ...Gaz Métro propose l'année 2009-2010 à titre d'année étalon. »

(ii) « Certains membres du Groupe de travail notent que la bonification repose sur les revenus de GAC et les transactions d'optimisation sur le transport et l'équilibrage. Dans la mesure où le transport et l'équilibrage constituent des exclusions, le mécanisme incitatif ne prévoit pas d'incitatif en début d'année pour ces activités. Même si le dernier mécanisme a tenté de résoudre la problématique des transactions d'optimisation, certains s'interrogent sur la possibilité que les besoins en transport et équilibrage soient surévalués pour les possibilités de transactions sur ces outils.»

(iii) « En très grande majorité, les revenus des transactions opérationnelles ne couvrent pas leurs coûts, il en résulte donc des coûts échoués qui influencent négativement le coût moyen. Gaz Métro serait donc incitée à s'assurer que ses outils d'approvisionnement soient optimisés a priori et un des objectifs attendus par la Régie serait donc atteint. »

**Demandes :**

- 8.1 Les références (ii) et (iii) donnent à penser qu'en 2009-2010, le mécanisme incitatif en vigueur pouvait comporter un incitatif à surestimer les outils d'approvisionnement afin

d'augmenter les revenus d'optimisation. Si cette année 2009-2010 était retenue comme année-étalon, est-ce qu'il n'y aurait pas un risque que la structure d'approvisionnement initiale soit trop lourde et qu'ils s'ensuivent des coûts indûment élevés qui viendraient à leur tour donner lieu, dans l'indicateur de performance, à une bonification indue ?

**Réponse :**

La structure d'approvisionnement de l'année 2009-2010 a été approuvée par la Régie à la Cause tarifaire 2010 et elle respectait les balises alors approuvées par la Régie. Gaz Métro ne pouvait volontairement surestimer les outils d'approvisionnement pour générer éventuellement des revenus d'optimisation. Elle ne peut conclure que la structure d'approvisionnement de l'année étalon 2010 soit trop lourde.

Il n'y a donc pas de « bonification » indue dans le choix de l'année étalon 2010. Il est à noter que, quelle que soit l'année étalon choisie, les résultats réels seront toujours teintés des caractéristiques propres à cette année spécifique.

- 8.2 Veuillez présenter quelle serait la valeur créée des composantes Transport et Équilibrage si l'année-étalon retenue était 2012 et l'année *réelle* serait estimée à partir des données du plan d'approvisionnement 2013 soumises au présent dossier? À cette fin, pour le calcul de cette année-étalon, Gaz Métro peut utiliser soit les prévisions du dossier tarifaire 2012 ou les données du budget 7/5. Veuillez notamment redéposer les tableaux 1 à 4 de la pièce B-0023 permettant d'illustrer l'impact d'une telle modification de l'année étalon et de l'année *réelle* sur les résultats de l'indicateur.

**Réponse :**

Les données du dossier tarifaire 2012 ont été utilisées. Les données de l'année 2013 sont estimées.

**Année 2012 et année 2013 normale**

	CT 2012 fonctionnalisés			CT 2012 fonctionnalisé prix 2013			Écart		
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
<b>1 Coûts de transport</b>	<b>Qté (10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>)</b>	<b>000 \$</b>	<b>¢/m<sup>3</sup></b>	<b>Qté (10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>)</b>	<b>000 \$</b>	<b>¢/m<sup>3</sup></b>	<b>Qté (10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>)</b>	<b>000 \$</b>	<b>¢/m<sup>3</sup></b>
2 Transport TCPL LH	2 437 661	205 175	8,42	2 437 661	205 460	8,43	-	285	0,01
3 Marché secondaire LH	386 027	15 280	3,96	386 027	15 276	3,96	-	(5)	(0,00)
4 Achats à Dawn	1 745 269	98 582	5,65	1 745 269	87 054	4,99	-	(11 528)	(0,66)
<b>5 Coûts transport client</b>	<b>4 568 958</b>	<b>319 038</b>	<b>6,98</b>	<b>4 568 958</b>	<b>307 790</b>	<b>6,74</b>	-	<b>(11 248)</b>	<b>(0,25)</b>
6 Variation d'inventaire	263	18	6,98	263	17	6,61	-	(1)	(0,37)
7 Gaz d'appoint	17 738	860	4,85	17 738	860	4,85	-	-	-
8 Gaz utilisé dans les opérations	(62 834)	(4 388)	6,98	(62 834)	(4 152)	6,61	-	235	(0,37)
9 Pertes sur optimisations		130			(2 678)			(2 808)	
10 Transfert coûts échoués T		2 403			2 403			-	-
11 Frais reportés + CTI		(2 419)			(2 419)			-	-
<b>12 Coûts totaux transport</b>	<b>4 524 124</b>	<b>315 642</b>	<b>6,98</b>	<b>4 524 124</b>	<b>301 821</b>	<b>6,67</b>	-	<b>(13 822)</b>	<b>(0,31)</b>
<b>13 Coûts d'entreposage</b>	<b>Capacité</b>	<b>000 \$</b>	<b>¢/m<sup>3</sup></b>	<b>Capacité</b>	<b>000 \$</b>	<b>¢/m<sup>3</sup></b>	<b>Capacité</b>	<b>000 \$</b>	<b>¢/m<sup>3</sup></b>
14 Union Gas		17 581			17 445			(137)	
15 Transport STS		48 179			47 409			(770)	
16 Transport SH Parkway		-			-			-	
17 Transport SH Dawn		-			-			-	
18 Coût total Union Gas		65 760			64 854			(906)	
19 St-Flavien		19 908			20 555			647	
20 Pointe-du-Lac		4 793			3 208			(1 585)	
21 LSR		5 459			5 459			-	
<b>22 Coûts entreposage</b>		<b>95 919</b>			<b>94 075</b>			<b>(1 844)</b>	
23 Coût É - Achats Dawn		8 078			8 094			16	
24 Revenus d'optimisation		(5 900)			(3 092)			2 808	
25 Transfert coûts échoués T		(2 403)			(2 403)			-	
26 Frais reportés		3 738			3 738			-	
<b>27 Coûts totaux entreposage</b>	<b>5 068 668</b>	<b>99 432</b>	<b>1,96</b>	<b>5 068 668</b>	<b>100 412</b>	<b>1,98</b>	-	<b>980</b>	<b>0,02</b>
<b>28 Coûts totaux T + É</b>		<b>415 075</b>			<b>402 233</b>			<b>(12 842)</b>	

**Société en commandite Gaz Métro**  
**Cause tarifaire 2013, R-3809-2012**

	CT 2012 fonctionnalisé prix 2013			2013			Écart		
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
<b>1 Coûts de transport</b>	<b>Qté (10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>)</b>	<b>000 \$</b>	<b>¢/m<sup>3</sup></b>	<b>Qté (10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>)</b>	<b>000 \$</b>	<b>¢/m<sup>3</sup></b>	<b>Qté (10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>)</b>	<b>000 \$</b>	<b>¢/m<sup>3</sup></b>
2 Transport TCPL LH	2 437 661	205 460	8,43	2 152 121	181 753	8,45	(285 541)	(23 707)	0,02
3 Marché secondaire LH	386 027	15 276	3,96	732 273	39 112	5,34	346 246	23 836	1,38
4 Achats à Dawn	1 745 269	87 054	4,99	1 753 668	89 411	5,10	8 398	2 358	0,11
<b>5 Coûts transport client</b>	<b>4 568 958</b>	<b>307 790</b>	<b>6,74</b>	<b>4 638 061</b>	<b>310 276</b>	<b>6,69</b>	<b>69 103</b>	<b>2 486</b>	<b>(0,05)</b>
6 Variation d'inventaire	263	17	6,61	(7 637)	(482)	6,31	(7 900)	(499)	(0,30)
7 Gaz d'appoint							-	-	-
8 Gaz utilisé dans les opérations	(62 834)	(4 152)	6,61	(62 087)	(3 919)	6,31	747	233	(0,30)
9 Pertes sur optimisations		(2 678)			(1 332)			1 346	
10 Transfert coûts échoués T		2 403			390			(2 013)	
11 Frais reportés + CTI								-	
<b>12 Coûts totaux transport</b>	<b>4 506 387</b>	<b>303 380</b>	<b>6,73</b>	<b>4 568 338</b>	<b>304 933</b>	<b>6,67</b>	<b>61 951</b>	<b>1 554</b>	<b>(0,06)</b>
<b>13 Coûts d'entreposage</b>	<b>Capacité</b>	<b>000 \$</b>	<b>¢/m<sup>3</sup></b>	<b>Capacité</b>	<b>000 \$</b>	<b>¢/m<sup>3</sup></b>	<b>Capacité</b>	<b>000 \$</b>	<b>¢/m<sup>3</sup></b>
14 Union Gas		17 445			17 079			(365)	
15 Transport STS		47 409			47 337			(72)	
16 Transport SH Parkway		-			1 277			1 277	
17 Transport SH Dawn		-			-			-	
18 Coût total Union Gas		64 854			65 694			840	
19 St-Flavien		20 555			20 462			(92)	
20 Pointe-du-Lac		3 208			3 223			15	
21 LSR		4 259			4 164			(95)	
<b>22 Coûts entreposage</b>		<b>92 875</b>			<b>93 543</b>			<b>668</b>	
23 Coût É - Achats Dawn		8 094			8 135			41	
24 Revenus d'optimisation		(3 092)			(18)			3 074	
25 Transfert coûts échoués T		(2 403)			(390)			2 013	
26 Frais reportés								-	
<b>27 Coûts totaux entreposage</b>	<b>5 068 668</b>	<b>95 474</b>	<b>1,88</b>	<b>5 259 996</b>	<b>101 270</b>	<b>1,93</b>	<b>191 328</b>	<b>5 796</b>	<b>0,04</b>
<b>28 Coûts totaux T + É</b>		<b>398 854</b>			<b>406 203</b>			<b>7 349</b>	

Tableau 4

**Calcul des coûts moyens (étalon & réel)**

	1	2	3 = 1 - 2
	Coûts T & É 2012	2013	Variation
Coût du transport calculé (000 \$)	303 380	304 933	-1 554
Volume T <sub>GM</sub> après inter. non normalisé (excluant GAC & GAI, 10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> )	4 506 387	4 568 338	-61 951
<b>Coût moyen (¢/m<sup>3</sup>):</b>	<b>6,732</b>	<b>6,675</b>	<b>0,057</b>
Coût de l'équilibrage calculé (000 \$)	95 474	101 270	-5 796
Volume É <sub>GM</sub> après inter. non normalisé (excluant GAC & GAI, 10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> )	5 068 668	5 259 996	-191 328
<b>Coût moyen (¢/m<sup>3</sup>)</b>	<b>1,884</b>	<b>1,925</b>	<b>-0,042</b>

**Calcul de la valeur nette**

	4 = 3	5	6 = 4 * 5
	Variation du coût moyen (¢/m <sup>3</sup> )	Volume T & É 2013 (normalisé, 10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> )	(\$)
Valeur créée (Transport)	0,057	4 568 338	2 617 084
Valeur créée (Équilibrage)	-0,042	5 259 996	-2 191 660
<b>Total:</b>			<b>425 424</b>

Puisque la valeur de l'amélioration de la performance entre 2012 et 2013 n'est pas la même que celle entre 2010 et 2012 à la suite du changement d'année étalon, l'échelle de

bonification (tableau 5) devrait être revue et ce, tel que mentionné à la pièce B-0023, Gaz Métro-4, Document 1, page 23.

- 8.3 Veuillez présenter une liste des modifications (par rapport aux années antérieures) apportées au portefeuille 2012 d'outils d'approvisionnement en indiquant quelles sont les économies qui ont résulté en 2012 de chacune de ces modifications.

**Réponse :**

Liste des principales modifications (depuis 2010) :

Les économies présentées sont fonction des prévisions de capacité et de prix du dossier tarifaire 2012.

Entre 2010 et 2012 :

- Diminution de la capacité annuelle de FTLH de  $1\,103\,10^6\text{m}^3$  à  $8,49\text{ ¢/m}^3$  (-94 M\$);
- Remplacement du transport FTLH par des outils « transport par échange » de  $376\,10^6\text{m}^3$  à  $3,83\text{ ¢/m}^3$  (-17,5 M\$);
- Augmentation des achats à Dawn de  $1\,100\,10^6\text{m}^3$  à  $3,61\text{ ¢/m}^3$  (+39 M\$); et
- Diminution de la capacité d'entreposage de  $54\,10^6\text{m}^3$  à  $3,03\text{ ¢/m}^3$  (-1,6 M\$).

Gaz Métro tient à préciser qu'elle ne peut donner une évaluation précise des économies nettes qui ont résulté en 2012 de chacune de ces modifications. En effet, Gaz Métro ne peut y parvenir puisque la somme des économies réalisées individuellement par chacune de ces modifications n'égale pas la somme des économies réalisées par l'ensemble de ces modifications. Les interdépendances et la synergie entre les outils d'approvisionnement expliquent l'écart.

Les économies nettes générées par toutes les modifications apportées depuis 2010, prises dans leur ensemble, tout en tenant en compte de l'évolution des prix et des volumes en 2012, peuvent être évaluées en appliquant le calcul proposé comme indicateur de performance. Le résultat serait effectivement la mesure de la valeur en 2012 de toutes les modifications confondues réalisées depuis 2010. Ces économies sont présentées au tableau 4 de la pièce B-0023, Gaz Métro-4, Document 1, page 21, ligne « total » (85,6 M\$).

**9. Référence :** Pièce B-0023, pages 18 à 21.

**Préambule :**

Tableaux 1, 2 ,3 et 4

**Demandes :**

9.1 Aux tableaux 1 et 2, aux lignes 13 à 27 pour la section relative aux coûts d'équilibrage, veuillez :

- a) Indiquer pourquoi aucune quantité n'est indiquée aux colonnes 1, 4 et 7.
- b) Veuillez fournir les hypothèses de quantités et de prix retenues pour les calculs des coûts en (000\$) pour chacune des lignes 14 à 26 des colonnes 2 et 5.

**Réponse :**

- a) Les tableaux reproduisent les informations des pièces à la cause tarifaire et au rapport annuel auxquelles ne figure pas de quantité pour l'équilibrage. Les quantités d'équilibrage n'ont jamais été inscrites sur cette pièce puisque l'équilibrage n'est pas une mesure linéaire d'activité comme le service de transport, mais bien une capacité totale d'entreposage combinée à des capacités de transport pour les sites hors Québec, le tout destiné à subvenir à des besoins en franchise potentiellement extrêmes.
- b) Tableau 1 – Colonne 2 – Lignes 14 à 26 : les coûts sont les coûts réels de 2010. Il n'y a pas d'hypothèse.

Tableau 1 – Colonne 5 – Lignes 14 à 26 : les coûts de la colonne 5 sont temporaires puisque les coûts de comparaison qui sont utilisés pour l'indicateur de performance sont les coûts réels de l'année courante. Afin de démontrer l'effet de la fonctionnalisation de l'année 2012, il a été déterminé que 47,8 % du transport FTSH Dawn a été utilisé pour le transport de fourniture. Les primes de la fonctionnalisation ont été estimées à 0,825 \$/GJ pour le transport et de 0,054 \$/GJ pour l'équilibrage. La moyenne de prix de transport pour 12 mois a été établie à 1,46 \$/GJ. L'effet de l'utilisation de ces hypothèses est démontré dans le *Document descriptif* déposé en annexe.

Tableau 2 – Colonne 2 – Lignes 14 à 26 : même que pour Tableau 1 – Colonne 5 – Lignes 14 à 26.

Tableau 2 – Colonne 5 – Lignes 14 à 26 : les hypothèses de coûts sont celles de la Cause tarifaire 2012 combinées au contrat pour chaque outil du Rapport annuel 2010.

9.2 Veuillez concilier et expliquer l'écart entre les quantités utilisées dans le tableau 2, ligne 12 relatives au coût de transport de 4 790 528 et celle utilisées dans le tableau 3, ligne 12 au montant de 4 458 473.



**Réponse :**

Tel que stipulé à la page 19 de la pièce B-0023, Gaz Métro-4, Document 1 ainsi que dans le *Document descriptif* déposé en annexe, les coûts de transport de gaz d'appoint doivent être retranchés puisque ceux-ci ne constituent pas des coûts d'approvisionnement faisant partie du tarif de transport.

De plus, les volumes de gaz d'appoint sont également retranchés. En retranchant le gaz d'appoint de  $332\,055\,10^3\text{m}^3$  au volume total de  $4\,790\,528\,10^3\text{m}^3$ , on arrive au volume comparable de  $4\,458\,473\,10^3\text{m}^3$ .

- 9.3 Veuillez indiquer à quoi correspondent les quantités indiquées au tableau 3 lignes 27 relatives aux coûts d'équilibrage. Veuillez indiquer si ces quantités incluent les volumes des clients GAC.

**Réponse :**

Ces quantités correspondent au volume d'équilibrage vendu avant normalisation, en excluant les GAC et les GAI.

- 9.4 Veuillez fournir les hypothèses de quantités et de prix retenues pour les calculs des coûts pour chacune des lignes 14 à 26 des colonnes 2 et 5 du tableau 3.

**Réponse :**

Tableau 3 – Colonne 2 – Lignes 14 à 26 : même que pour Q9-1b, Tableau 2 – Colonne 5 – Lignes 14 à 26.

Tableau 3 – Colonne 5 – Lignes 14 à 26 : les hypothèses sont les mêmes que pour la Cause tarifaire 2012, à l'exception de la ligne 21 pour laquelle l'hypothèse pour l'usine LSR a été modifiée pour exclure les volumes liquéfiés et retirés pour la réfection des réservoirs.

- 9.5 Veuillez indiquer s'il y a une erreur aux colonnes 2 et 5 pour les volumes de transport et d'équilibrage normalisés et non normalisés du tableau 4 puisque ces volumes sont identiques. Si oui, veuillez corriger le ou les tableaux qui doivent être modifiés.

**Réponse :**

Il n'y a pas d'erreur aux colonnes 2 et 5 du tableau 4. Ce tableau présente le calcul de la valeur créée entre l'année étalon 2010 et l'année 2012 de la Cause tarifaire 2012 que l'on

suppose réelle au tableau 4. Or, les volumes prévus à la cause tarifaire sont toujours normalisés. C'est pourquoi, les volumes des colonnes 2 et 5 sont identiques.

Au réel 2014, soit la première année d'application de l'indicateur, les volumes réels non normalisés de l'année 2014 s'afficheraient à la colonne 2 et les volumes réels normalisés s'afficheraient à la colonne 5.

- 9.6 Veuillez indiquer quelle proportion des coûts de transport est fixe et quelle proportion est variable. Veuillez indiquer si la méthode de fonctionnalisation des coûts de transport aurait pour conséquence de rendre les coûts de transport variables dans la mesure où un coût de transport serait fonctionnalisé uniquement lorsqu'une unité de fourniture serait achetée.

**Réponse :**

La définition des coûts fixes ou variables est basée sur la nature des coûts. Une nature de coût qui engrange un montant à payer qu'il y ait utilisation ou non d'une capacité ou d'un service est définie par un coût fixe. Une nature de coût qui n'engrange un montant à payer qu'à l'utilisation est définie comme coût variable. Afin d'établir les proportions de coûts fixes et variables, la Cause tarifaire 2012 a été utilisée.

La répartition par nature de coût de la Cause tarifaire 2012 pour le service de transport est présentée ci-dessous :

<b>Coûts fixes de transport - CT2012</b>	<b>000 \$</b>	
Primes fixes TCPL LH	190 668	
Primes fixes marché secondaire	15 281	
Coût annuel Champion Pipeline	1 419	
Primes fixes TCPL SH	36 236	
Primes fixes transport Dawn-Parkway	1 849	
	245 453	76,88%
<b>Coûts variables de transport - CT2012</b>	<b>000 \$</b>	
Prime transport à Dawn	54 886	
Pertes sur capacité transportée	130	
Variation de l'inventaire	18	
Pénalités	100	
Primes variables TCPL LH	13 089	
Primes variables et fuel TCPL SH	4 759	
Primes variables et fuel transport Dawn-Parkway	845	
	73 827	23,12%
<b>Autres coûts de transport - CT2012</b>	<b>000 \$</b>	
Frais reportés	(1 576)	
Gaz utilisé dans les opérations	(4 388)	
Gaz d'appoint	860	
Coûts échoués transférés à l'équilibrage	2 403	
Montant CTI facturé net	(937)	
	(3 638)	
<b>Total coûts de transport - CT2012</b>	<b>315 642</b>	

Pour ce qui du volet de la question portant sur la méthode de fonctionnalisation des coûts, Gaz Métro ne propose aucune modification à la méthode actuelle. Gaz Métro ne voit pas le lien entre la méthode de fonctionnalisation, la détermination d'un indicateur et les coûts fixes et variables en transport. Ce n'est pas la méthode de fonctionnalisation qui détermine si le coût est fixe ou variable, mais la nature du coût.

Gaz Métro rappelle que la tarification des coûts de transport sont 100 % variables (exception faite des clients assujettis à une obligation minimale annuelle (OMA) de transport).

9.7 Veuillez indiquer quelle proportion des coûts d'équilibrage est fixe et quelle proportion est variable. Veuillez fournir le détail de vos calculs.

**Réponse :**

En utilisant la même définition que pour la question.9.6, voici la répartition par nature de coût de la Cause tarifaire 2012 pour le service d'équilibrage :

<b>Coûts fixes d'équilibrage - CT2012</b>	<b>000 \$</b>	
Site Union Gas	15 328	
Primes fixes TCPL SH	36 573	
Primes fixes transport Dawn-Parkway	7 237	
Site Pointe-du-Lac	4 527	
Site St-Flavien	18 827	
Site LSR <sup>1</sup>	4 003	
	86 495	84,18%
<b>Coûts variables d'équilibrage - CT2012</b>	<b>000 \$</b>	
Prime d'équilibrage à Dawn	8 078	
Injections, retraits et fuel Union Gas	2 253	
Primes variables et fuel TCPL SH	2 095	
Primes variables et fuel transport Dawn-Parkway	2 223	
Injections, retraits et fuel Pointe-du-Lac	265	
Injections, retraits et fuel St-Flavien	1 080	
Injections, retraits et fuel LSR	256	
	16 250	15,82%
<b>Autres coûts d'équilibrage - CT2012</b>	<b>000 \$</b>	
Frais reportés	3 789	
Revenus d'optimisation	(8 303)	
	(4 514)	
<b>Total coûts d'équilibrage</b>	<b>98 231</b>	
<sup>1</sup> Ajustement LSR pour comparaison 2010	1 200	
<b>Total coûts d'équilibrage - CT 2012</b>	<b>99 431</b>	

- 9.8 Veuillez indiquer l'impact de la méthode de fonctionnalisation actuelle sur les coûts d'équilibrage et notamment sur les portions fixes et variables.

**Réponse :**

L'impact de la méthode de fonctionnalisation sur les coûts d'équilibrage est détaillé dans le *Document Descriptif* déposé en annexe. La fonctionnalisation en tant que telle n'a pas d'influence sur la nature des coûts. Voici un rappel des éléments touchés par la fonctionnalisation par catégorie de coûts :

<b>Coûts fixes d'équilibrage - fonctionnalisation 2010</b>	<b>000 \$</b>
Transport SH Dawn	(8 093)
	<u>(8 093)</u>
<b>Coûts variables d'équilibrage - CT2012</b>	<b>000 \$</b>
Transport SH Dawn, Parkway, STS	(613)
Prime d'équilibrage à Dawn	1 950
Injections, retraits et fuel Union Gas	6
Injections, retraits et fuel Pointe-du-Lac	(2)
Injections, retraits et fuel St-Flavien	(3)
	<u>1 338</u>
<b>Autres coûts d'équilibrage - CT2012</b>	<b>000 \$</b>
Achats à Dawn	15 676
	<u>15 676</u>
<b>Total coûts d'équilibrage - fonctionnalisation 2010</b>	<b>8 921</b>

- 9.9 Dans la mesure où :
- l'indicateur proposé en ce qui concerne les coûts d'équilibrage repose d'abord sur l'établissement des coûts d'équilibrage pour l'année-étalon et l'année examinée (tableaux 1, 2 et 3);
  - que ces coûts sont divisés par des volumes non normalisés pour établir un coût moyen unitaire, tableau 4 colonnes 1 et 2;
  - Tenant compte de la portion fixe et variable des coûts d'équilibrage;

Veuillez indiquer si l'aléa climatique, aura pour conséquence d'augmenter le coût unitaire moyen d'équilibrage en cas d'hiver chaud et de diminuer le coût unitaire moyen d'équilibrage en cas d'hiver froid. Dans l'affirmative :

- a- Veuillez indiquer si la bonification sera alors tributaire de l'aléa climatique;
- b- Veuillez indiquer si l'utilisation du volume normalisé plutôt que le volume non-normalisé pourrait rendre l'indicateur de performance indépendant de l'aléa climatique.
- c- Veuillez indiquer si une autre méthode pourrait rendre l'indicateur de performance indépendant de l'aléa climatique.
- d- Veuillez indiquer l'interaction entre le compte de nivellement de la température et l'indicateur de performance.
- e- Veuillez indiquer si vous jugez opportun de maintenir le compte de nivellement de la température pour la fonction équilibrage dans la mesure où l'indicateur de performance proposé serait approuvé.

**Réponse :**

Sommairement, une année chaude entraînera des coûts moindres mais également des volumes réels moindres, l'inverse étant également vrai. Toutefois, la correspondance n'est pas parfaite ce qui se répercutera sur les coûts moyens de chaque service. Ainsi, la valeur nette peut être influencée par la température.

- a- La bonification de Gaz Métro serait liée à l'évolution du coût moyen d'approvisionnement pour la clientèle en général. Si la bonification de Gaz Métro variait, cela indiquerait que des faits réels auraient précédemment influencé les coûts de la clientèle en général. Gaz Métro n'a pas de contrôle sur l'aléa climatique, mais elle peut exercer un certain contrôle sur la variabilité de ses coûts en cas d'aléas climatiques.
- b- Non. Il est important que les volumes utilisés pour le calcul du coût moyen en équilibrage et en transport soient réels puisque les coûts le sont également. L'utilisation des volumes normalisés introduirait un biais : les coûts réels seraient divisés par des volumes qui ne sont pas ceux qui auraient générés ces coûts.
- c- Gaz Métro est d'avis qu'aucune méthode ne peut être parfaitement indépendante aux aléas climatiques. Pour contrer l'effet climatique, il faudrait appliquer des hypothèses de normalisation de volumes et d'outils, c'est-à-dire faire *a posteriori* un plan macro de ce que cela aurait pu être si la température avait été normale. Or, un des objectifs de l'indicateur est d'être établi sur la base de coûts réels.
- d- L'utilisation du volume normalisé pour l'indicateur approvisionnement gazier vise à évaluer la valeur créée à une température constante afin d'éliminer l'effet température sur la bonification.

Actuellement, le compte de nivellement de la température au service d'équilibrage est fonctionnalisé à la distribution. À partir du 1<sup>er</sup> octobre 2013, la nature de ce compte sera captée par le compte de frais reportés relatif aux trop-perçus et manques à gagner en équilibrage.

Comme mentionné à la pièce B-0023, Gaz Métro-4, Document 1, page 19, les comptes de frais reportés seront retranchés du calcul du coût d'approvisionnement moyen unitaire pour l'indicateur de performance.

- e- La mise en place d'un compte de frais reportés pour les manques à gagner ou les trop-perçus en équilibrage, qui capterait implicitement les écarts de température justifie l'élimination du compte de nivellement de la température. En complément d'information, veuillez vous référer à la réponse à la question 11.2.

Pour un complément de réponse sur l'effet de la température, veuillez vous référer à la réponse à la question 1.1 de la FCEI à la pièce Gaz Métro-5, Document 16.

**10. Référence :** Pièce B-0023, Gaz Métro-4, document 1, page 20.

**Préambule :**

Tableau 3, lignes 19, 20 et 21

**Demande :**

- 10.1 Veuillez expliquer, pour chacune des lignes 19, 20 et 21 les raisons des écarts observés entre les colonnes *Réel 2010 fonctionnalisé prix 2012* et *Dossier tarifaire 2012*.

**Réponse :**

Pour chaque site d'entreposage, la différence s'explique par un profil d'injection et de retrait différent entre l'année étalon et l'année courante. Ces différences s'expliquent par des besoins d'équilibrage différents entre 2010 et 2012.

**11. Référence :** Pièce B-0023, page 22.

**Préambule :**

*« Il est à noter, que dans tous les cas, les coûts de transport et d'équilibrage devront, au minimum couvrir le coût de service d'une année donnée. »*

**Demandes :**

- 11.1 La Régie doit-elle comprendre du préambule que, dans la proposition de Gaz Métro, tout manque à gagner dans les fonctions transport et équilibrage serait assumé par les clients?

**Réponse :**

Gaz Métro le confirme. Veuillez vous référer au *Document descriptif* déposé en annexe.

- 11.2 Veuillez indiquer le mode de partage des trop-perçus et des manques à gagner résultant des fonctions transport et équilibrage. Veuillez notamment expliquer le mode de récupération de ces montants dans les tarifs et le mode de répartition entre les différentes catégories tarifaires.

**Réponse :**

À partir de l'année 2013-2014, comme décrit au *Document descriptif* en annexe, les trop-perçus ou manques à gagner des services de transport et d'équilibrage seront entièrement retournés ou récupérés des clients. Veuillez également vous référer au *Document descriptif* pour le mode de récupération de ces montants dans les tarifs et le mode de répartition entre les différentes catégories tarifaires.

En raison de la mise en place de comptes de frais reportés pour retourner ou récupérer des clients ces montants, Gaz Métro a évalué la justification du maintien de certains comptes de frais reportés existants en lien avec les services de transport et d'équilibrage.

Gaz Métro propose d'abolir les comptes de frais reportés suivants au 1<sup>er</sup> octobre 2013, car ils seront implicitement pris en compte dans les comptes de frais reportés relatifs aux trop-perçus ou manques à gagner du transport et de l'équilibrage :

- Pass on d'équilibrage (changement tarifaire);
- Écart de revenus; et
- Normalisation de l'équilibrage.

Il est à noter que l'abolition des comptes de frais reportés en date du 1<sup>er</sup> octobre 2013 permettra un arrimage avec l'abolition éventuelle de certains comptes de frais reportés en distribution dans le cadre du nouveau mécanisme incitatif qui sera déposé dans les prochaines semaines. En effet, dans la décision D-2012-076, la Régie demandait à Gaz Métro de revoir l'ensemble des comptes de frais reportés et d'expliquer si ces comptes étaient toujours nécessaires dans le cadre du nouveau mécanisme incitatif applicable à partir du 1<sup>er</sup> octobre 2013.

Les comptes de frais reportés liés aux trop-perçus ou manques à gagner seront amortis sur une période de trois ans, aussi bien pour l'équilibrage que pour le transport. Cette période



d'amortissement reflète la diversité des effets captés par les différents comptes de frais reportés. Par exemple, le compte actuel de nivellement de température pour l'équilibrage amortit l'écart entre les coûts et les revenus sur une période de cinq ans alors que celui de l'écart de revenus est amorti sur un an. La proposition de Gaz Métro permettra également de limiter les variations tarifaires aussi bien au transport qu'à l'équilibrage d'une année à l'autre et d'assurer une certaine équité intergénérationnelle.

Pour l'année tarifaire 2012-2013, Gaz Métro propose également que 100 % des trop-perçus et manques à gagner en transport et en équilibrage soit remis ou récupéré des clients en fonction du montant établi pour chaque service, après application des comptes de frais reportés existants, afin de s'assurer que la réalisation de ces trop-perçus ou manques à gagner soit considérée indépendamment de ceux du service de distribution. Il est à noter que les comptes de frais reportés liés aux trop-perçus et manques à gagner sont les mêmes que ceux qui seront utilisés pour les années 2013-2014 et suivantes.

Le mode de récupération dans les tarifs, pour l'année tarifaire 2012-2013, serait celui décrit au *Document descriptif* déposé en annexe.

- 11.3 Veuillez indiquer le mode de récupération dans les tarifs de la bonification associée à l'indicateur de performance et de son mode de répartition entre les différentes catégories tarifaires.

**Réponse :**

À partir de l'année financière 2013-2014, le traitement de la bonification ainsi que le mode de répartition entre les différentes catégories tarifaires sont décrits au *Document descriptif* déposé en annexe.

Pour l'année 2012-2013, la part de Gaz Métro du partage des revenus des transactions financières constituera sa bonification. Ce montant sera imputé à des comptes de frais reportés en transport et en équilibrage et sera récupéré des clients dans le dossier tarifaire subséquent en fonction du montant établi pour chaque service. Il est à noter que ces comptes de frais reportés sont les mêmes que ceux qui seront utilisés pour les années 2013-2014 et suivantes pour la bonification. Le mode de récupération dans les tarifs, pour l'année tarifaire 2012-2013, serait celui décrit au *Document descriptif* en annexe.

**12. Référence :** Pièce B-0023, Gaz Métro-4, document 1, page 22.

**Préambule :**

Tableau 5

**Demandes :**

12.1 Veuillez expliquer les raisons pour lesquelles un pourcentage de bonification croissant pour Gaz Métro pour les tranches supérieures à 45 M\$ serait dans l'intérêt de la clientèle et requis pour assurer le bon fonctionnement l'indicateur de performance.

**Réponse :**

Un pourcentage de bonification croissant permet à Gaz Métro d'accroître sa bonification en fonction des bonnes décisions qu'elle prend au bénéfice de sa clientèle. Plus la valeur créée est élevée, plus le pourcentage de bonification de Gaz Métro est élevé et plus la clientèle en bénéficie au niveau du coût moyen du transport et de l'équilibrage d'une année donnée par rapport à l'année étalon.

Plus les actions de Gaz Métro permettent de créer de la valeur, plus les clients en bénéficient. Il s'agit d'un incitatif pour Gaz Métro à prendre de bonnes décisions durant la durée d'application de l'indicateur.

12.2 Veuillez élaborer sur les justifications des pourcentages de bonification proposés.

**Réponse :**

Les pourcentages de bonification proposés ont été sélectionnés de façon à générer, avec la prévision du plan d'approvisionnement 2012, à peu près la rémunération moyenne réellement obtenue par Gaz Métro entre 2006 et 2011.

Le premier palier de bonification (3 % à partir de 45 M\$) a été sélectionné comme étant environ le point milieu entre la valeur potentiellement créée en prévision du plan d'approvisionnement 2012 (+/- 90 M\$) et zéro.

Le deuxième palier de bonification (67,5 M\$) a été sélectionné comme étant le point où la bonification générée en 2012 serait environ égale à la rémunération minimale réellement obtenue par Gaz Métro entre 2006 et 2011.

Le troisième palier de bonification (112,5 M\$) a été sélectionné comme étant le point où la bonification générée en 2012 serait environ égale à la rémunération maximale réellement obtenue par Gaz Métro entre 2006 et 2011.

Le dernier palier de bonification (135 M\$) a été sélectionné comme étant un point symétrique par rapport au premier palier de bonification (45 M\$) et la valeur potentiellement créée en prévision du plan d'approvisionnement 2012 (90 M\$).

- 13. Références :** (i) Pièce B-0023, Gaz Métro-4, document 1, page 23;  
(ii) Décision D-2010-116, paragraphe 85.

**Préambule :**

(i) « *Gaz Métro propose, advenant le cas où le nouvel incitatif proposé ci-dessus n'était pas mis en place pour l'année tarifaire 2013, de maintenir pour cette même année les modalités prévues au mécanisme incitatif actuel relativement au partage des trop-perçus et des manques à gagner sur le transport et l'équilibrage (référence : section 3.2.2 du Mécanisme incitatif convenu par le groupe de travail à la phase 2 du PEN, R-3599-2006).* »

(ii) « *La Régie est d'avis que des alternatives où la rémunération de Gaz Métro à l'égard des transactions d'optimisation ne reposerait pas sur des hypothèses présentées au dossier tarifaire doivent être considérées : par exemple, la rémunération de Gaz Métro à l'égard des transactions d'optimisation pourrait être fonction, en tout ou en partie, des revenus réels.* »

**Demandes :**

- 13.1 Veuillez justifier en quoi le maintien des seules modalités du mécanisme incitatif actuel relatives au partage des trop-perçus et des manques à gagner associées au transport et à l'équilibrage est soutenable en l'absence des autres modalités du mécanisme actuel relatives à l'activité distribution.

**Réponse :**

Gaz Métro demandait initialement à la Régie d'approuver le nouvel indicateur de performance proposé pour application au 1<sup>er</sup> octobre 2012. Dans une lettre datée du 13 septembre 2012, Gaz Métro a proposé à la Régie que l'indicateur de performance soit applicable à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2013. En ce sens, la demande de Gaz Métro doit être modifiée, de même que la proposition subsidiaire.

Gaz Métro propose de maintenir les modalités prévues à la section 3.2.2 du mécanisme incitatif en vigueur jusqu'au 30 septembre 2012<sup>1</sup> uniquement en ce qui a trait au traitement des transactions financières (pages 20 et 21 du mécanisme incitatif). Il est à noter que le mécanisme incitatif prévoyait que le partage des trop-perçus ou manques à gagner liés aux transactions financières se faisait isolément et n'était pas lié aux modalités relatives à la distribution.

---

<sup>1</sup> Mécanisme incitatif convenu par le groupe de travail à la phase 2 du PEN, R-3599, 2006, 19 avril 2007

En ce qui a trait aux transactions opérationnelles, Gaz Métro n'en prévoit pas pour l'année 2013. Si de telles transactions avaient lieu en cours d'année, Gaz Métro propose que 100 % des revenus générés soit appliqué en réduction des coûts et inclus dans le calcul des trop-perçus et manques à gagner et revienne aux clients.

Comme mentionné à la réponse à la question 11.2, Gaz Métro propose que 100 % des trop-perçus et manques à gagner en transport et en équilibrage soit supporté par les clients afin de s'assurer que la réalisation de ceux-ci soit considérée indépendamment de ceux du service de distribution.

- 13.2 Veuillez expliquer pourquoi des alternatives où la rémunération de Gaz Métro à l'égard des transactions d'optimisation est fonction des revenus réels n'ont pas été proposées.

**Réponse :**

Comme indiqué à la réponse 13.1 ci-dessus, Gaz Métro demandait initialement à la Régie d'approuver le nouvel indicateur de performance proposé au 1<sup>er</sup> octobre 2012. En ce sens, l'indicateur proposé était fonction des données réelles. Dans le cas où la Régie n'approuvait pas la proposition pour l'année 2013, Gaz Métro faisait une proposition subsidiaire.

Étant donné le caractère temporaire (un an) de l'application de la proposition subsidiaire, dans le cas où la proposition de l'indicateur de performance n'était pas approuvée au 1<sup>er</sup> octobre 2012, Gaz Métro n'a pas développé un autre indicateur basé sur des données réelles. Elle a jugé qu'il serait plus simple, si le nouvel indicateur n'était pas approuvé au 1<sup>er</sup> octobre 2012, d'appliquer des modalités existantes.

Comme expliqué à la réponse à la question 13.1 de la Régie, Gaz Métro soumet une nouvelle proposition quant aux modalités applicables aux transactions opérationnelles pour l'année 2013.

Il est à noter le caractère toujours temporaire (un an) de l'application pour 2012-2013 de la bonification sur les transactions d'opérations financières. En effet, Gaz Métro propose que le nouvel indicateur de performance soit applicable dès le 1<sup>er</sup> octobre 2013.

- 13.3 Veuillez discuter des avantages et des inconvénients du point de vue des clients d'une approche où les trop-perçus et manques à gagner sont assumés par les clients par rapport à l'approche proposée par Gaz Métro.

**Réponse :**

À partir de l'année tarifaire 2013-2014, selon l'approche proposée par Gaz Métro, les trop-perçus et manques à gagner constatés en fin d'année pour le transport et l'équilibrage

seront entièrement assumés par les clients. Contrairement aux modalités du mécanisme incitatif en vigueur jusqu'au 30 septembre 2012, les clients bénéficieront de 100 % des trop-perçus réalisés en transport et équilibrage. Gaz Métro rappelle que les modalités applicables au calcul de création de valeur incitent Gaz Métro à prendre les meilleures décisions possibles afin de réduire les coûts des services de transport et d'équilibrage pour la clientèle par rapport à l'année étalon et, le cas échéant, avoir droit à une partie de cette valeur créée.

Pour l'année 2012-2013, les trop-perçus et manques à gagner constatés en fin d'année pour le transport et l'équilibrage seront également entièrement assumés par les clients. Quant aux trop-perçus relatifs aux transactions financières, Gaz Métro a un incitatif à en réaliser au-delà de ce qui avait été projeté dans le dossier tarifaire. Dans un tel cas, le partage se fera à 75 % au bénéfice des clients et à 25 % pour Gaz Métro.





INDICATEUR DE PERFORMANCE VISANT  
L'OPTIMISATION DES OUTILS  
D'APPROVISIONNEMENT EN TRANSPORT ET  
ÉQUILIBRAGE

DOCUMENT DESCRIPTIF  
(R-3809-2012, PHASE 1)

EN VIGUEUR À PARTIR DU 1<sup>ER</sup> OCTOBRE 2013

NOVEMBRE 2012

## TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION ET CONTEXTE.....	3
1 OBJECTIFS ET ORIENTATIONS .....	5
2 DESCRIPTION DE L'INDICATEUR.....	6
2.1 Mesurer la performance des outils d'approvisionnement.....	6
2.2 Le coût moyen d'approvisionnement comme outil de mesure de la valeur .....	7
2.3 Mesurer les effets de structure.....	7
2.4 L'année de référence « étalon » .....	8
2.5 Revenus provenant des transactions d'optimisation .....	8
2.6 Ajustements supplémentaires .....	8
2.7 Grille de bonification.....	9
2.8 Terme, évaluation et renouvellement .....	9
2.9 Révision pour événements significatifs.....	10
3 DESCRIPTION DES CALCULS ET EXEMPLES.....	11
3.1 Calculs effectifs .....	11
3.2 Calcul de la valeur créée .....	13
3.3 Calcul de la bonification .....	14
4 MODE DE TRAITEMENT DES TROP-PERÇUS ET MANQUES À GAGNER .....	16
4.1 Réglementaire.....	16
4.2 Mode de récupération dans les tarifs .....	16
5 MODE DE TRAITEMENT DE LA BONIFICATION .....	17
5.1 Réglementaire.....	17
5.2 Mode de récupération dans les tarifs .....	17
ANNEXE 1.....	18
ANNEXE 2.....	20



## INTRODUCTION ET CONTEXTE

1 Le 25 août 2010, la Régie de l'énergie (la « Régie ») rendait la décision D-2010-116 dans laquelle, elle autorisait le  
2 Groupe de travail à négocier le renouvellement du mécanisme incitatif de Société en commandite Gaz Métro  
3 (« Gaz Métro ») (R-3693-2009).

4 Sur la base de ces analyses, la Régie constatait dans la décision D-2010-116, portant sur le rapport d'évaluation,  
5 que les gains de productivité réalisés en fin d'année ne provenaient pas nécessairement de l'activité de  
6 distribution. Elle exprimait clairement le besoin de séparer les gains de productivité en distribution des trop-perçus  
7 en transport et équilibrage jugés plus conjoncturels et moins sous le contrôle de Gaz Métro. La Régie reconnaissait  
8 la problématique liée à l'utilisation des trop-perçus de transport et d'équilibrage pour combler la non-réalisation  
9 des gains de productivité (en distribution)<sup>1</sup> (paragraphe 74, D-2010-116). Toujours dans la même décision au  
10 paragraphe 80, elle mentionne que la réalisation de gains de productivité en distribution ainsi que la réalisation de  
11 trop-perçus découlant de la vente d'outils de transport et d'équilibrage devraient être considérées  
12 indépendamment l'une de l'autre.

13 Le Groupe de travail a déposé la pièce Gaz Métro-1, Document 2 (R-3693-2009) à la Régie le 2 septembre 2011,  
14 laquelle constitue l'entente intervenue relativement au renouvellement du mécanisme incitatif (« Entente »). Ce  
15 document présentait le résultat des négociations du Groupe de travail et proposait un nouveau mécanisme  
16 incitatif articulé autour d'un coût de service avec bonifications ciblées.

17 L'une de ces cibles, concernant « l'optimisation des outils d'approvisionnement », était identifiée comme  
18 « temporaire » en vue du développement ultérieur d'un indicateur plus global. En effet, le Groupe de travail s'était  
19 prévalu d'une suggestion de la Régie à l'effet que compte tenu de la complexité du sujet, *« cet indicatif pourrait  
20 être intégré soit au moment du renouvellement du Mécanisme, soit plus tard pendant la durée du nouveau  
21 mécanisme incitatif<sup>2</sup> »*.

22 À l'annexe 1 de l'Entente, le Groupe de travail a présenté une piste de développement pour un indicateur visant  
23 l'optimisation des outils d'approvisionnement. En effet, le Groupe de travail s'est intéressé à l'opportunité  
24 d'établir *« une mesure de référence pour déterminer la création de valeur associée à la gestion des  
25 approvisionnements par Gaz Métro<sup>3</sup> »*.

26 Un indicateur a donc été développé par Gaz Métro et présenté aux intervenants et au personnel technique de la  
27 Régie lors de rencontres tenues à l'automne 2011.

---

<sup>1</sup> Notre ajout dans l'extrait pour clarification du texte.

<sup>2</sup> D-2010-116, paragraphe 87

<sup>3</sup> R-3732-2010, Gaz Métro-1, Document 2, page 40, lignes 7 et 8

- 1 Le 28 juin 2012, la Régie rendait la décision D-2012-076 par laquelle, elle rejetait le mécanisme incitatif en  
2 distribution proposé par le Groupe de travail. Toutefois, relativement à l'incitatif pour les activités de transport et  
3 d'équilibrage, elle indiquait que « *la phase 1 du dossier tarifaire 2013 est le forum approprié pour traiter, s'il y a*  
4 *lieu, des modalités de bonification des transactions d'optimisation au cas où le nouvel incitatif ne serait pas mis en*  
5 *place* »<sup>4</sup>.
- 6 Le présent document présente ce nouvel indicateur visant l'optimisation des outils d'approvisionnement, qui sera  
7 en place à partir de l'année financière 2013-2014.

---

<sup>4</sup> D-2012-076, paragraphe 187

# 1 OBJECTIFS ET ORIENTATIONS

1 Dans sa décision D-2010-116, la Régie considère qu'il est opportun de maintenir un incitatif pour le distributeur à  
2 réaliser, tant dans sa planification que dans ses opérations en cours d'année, toutes les transactions qui sont dans  
3 l'intérêt de l'ensemble de sa clientèle (paragraphe 85, D-2010-116). En effet, aux paragraphes 85 et 87 de sa  
4 décision D-2010-116, la Régie exprime les préoccupations suivantes au sujet d'un éventuel incitatif :

- 5 • Il ne repose pas sur des hypothèses présentées au dossier tarifaire ; et
- 6 • Il incite Gaz Métro à optimiser son plan d'approvisionnement en début et en cours d'année.

7 Cet indicateur permet de mesurer, selon des données réelles, la valeur pouvant être créée par l'optimisation de sa  
8 structure d'approvisionnement. Cet indicateur, basé sur la comparaison entre un « coût moyen  
9 d'approvisionnement étalon » et un « coût moyen d'approvisionnement réel », permet l'atteinte des orientations  
10 du mécanisme incitatif, soit :

- 11 • être transparent ;
- 12 • favoriser la création de valeur ;
- 13 • mesurer adéquatement la création de valeur ;
- 14 • partager la valeur ainsi créée de manière juste et raisonnable entre Gaz Métro et sa clientèle ; et
- 15 • permettre l'atteinte de la réduction du fardeau réglementaire.

16 De plus, cet indicateur rencontre les préoccupations exprimées par la Régie dans sa décision D-2010-116 :

17 *« La Régie est d'avis que des alternatives où la rémunération de Gaz Métro à l'égard des transactions*  
18 *d'optimisation ne reposerait pas sur des hypothèses présentées au dossier tarifaire doivent être*  
19 *considérées : par exemple, la rémunération de Gaz Métro à l'égard des transactions d'optimisation*  
20 *pourrait être fonction, en tout ou en partie, des revenus réels. »<sup>5</sup>*

21 ainsi que :

22 *« La Régie considère qu'un nouvel incitatif devrait être envisagé pour optimiser en début d'année les outils*  
23 *de transport et d'équilibrage en fonction du coût global de fourniture, transport et d'équilibrage. »<sup>6</sup>*

24 L'indicateur utilise les résultats réels constatés aux rapports annuels et considère l'ensemble des coûts du plan  
25 d'approvisionnement reliés aux services de transport et d'équilibrage, à l'exception de certains éléments qui sont  
26 exclus de l'analyse.

---

<sup>5</sup> D-2010-116, paragraphe 85

<sup>6</sup> Idem, paragraphe 87

## 2 DESCRIPTION DE L'INDICATEUR

1 L'indicateur se résume comme suit :

2 « L'indicateur mesure la valeur créée ou perdue par la différence entre le coût moyen actualisé de la  
3 structure d'approvisionnement de l'année 2010, (« l'année étalon »), et le coût moyen réel de la  
4 structure d'approvisionnement examinée au rapport annuel (« l'année réelle terminée » ).<sup>7</sup>

5 À cette fin, le coût moyen réel d'approvisionnement pour une année donnée est comparé au coût moyen  
6 d'approvisionnement actualisé de l'année 2010, année dite « étalon ». L'actualisation des prix de l'année étalon  
7 est faite dans le but d'amener les coûts de cette année sur une base comparable aux coûts réels de l'année  
8 examinée au rapport annuel. Ainsi, l'appréciation de l'écart entre les deux coûts moyens est la mesure de la  
9 performance de la structure d'approvisionnement.

10 Cette comparaison entre deux coûts moyens est faite distinctement pour le service d'équilibrage et de transport,  
11 puisque les volumes associés à ces deux services sont différents.

12 Les écarts des coûts moyens à l'équilibrage et au transport sont alors multipliés par leurs volumes réels normalisés  
13 respectifs de l'année examinée afin d'obtenir les deux mesures de la valeur créée ou perdue en transport et en  
14 équilibrage. Ces deux mesures sont finalement additionnées afin d'identifier la valeur créée totale sur laquelle est  
15 bonifiée Gaz Métro.

### 2.1 MESURER LA PERFORMANCE DES OUTILS D'APPROVISIONNEMENT

16 Le « coût moyen d'approvisionnement » est le résultat de la somme des coûts de chaque outil  
17 d'approvisionnement. Cette somme est par la suite divisée par le volume total réel non normalisé.

18 Le coût moyen d'approvisionnement reflète ainsi l'ensemble des coûts et des revenus de toute la structure  
19 d'approvisionnement, y compris ceux découlant de la synergie entre les différents outils. L'utilisation du coût  
20 moyen permet de cibler l'ensemble des coûts d'approvisionnement sans avoir à s'attarder à la performance  
21 individuelle des outils.

22 L'indicateur de création de valeur est basé sur le suivi du coût moyen d'approvisionnement ajusté. Si le coût  
23 moyen diminue dans le temps, cela indique que la structure d'approvisionnement est devenue plus performante  
24 pour un volume donné et que l'ensemble de la clientèle en tire un bénéfice. Si au contraire il augmente, cela  
25 indique que la structure est devenue moins performante par rapport à l'année étalon.

---

<sup>7</sup> R-3809-2012, pièce B-0023, Gaz Métro-4, Document 1, page 5

## 2.2 LE COÛT MOYEN D'APPROVISIONNEMENT COMME OUTIL DE MESURE DE LA VALEUR

1 Le simple constat du coût moyen d'approvisionnement réel pour une année donnée n'est pas en soi une mesure  
2 de valeur : il ne représente qu'un coût pour approvisionner une unité de volume. Pour mesurer s'il y a eu une  
3 réelle création de valeur, il faut suivre l'évolution de ce coût moyen en comparant sa valeur à deux points  
4 différents dans le temps, soit une année de référence « t<sub>réf.</sub> » et une année examinée « t » :

$$5 \quad \text{Valeur} = \text{Coût moyen réel (année « t}_{\text{réf.}}\text{)} - \text{Coût moyen réel (année « t »)}$$

$$6 \quad \text{Où année « t}_{\text{réf.}}\text{ < année « t »}$$

7 Si le coût moyen réel de l'année « t » est inférieur à celui de l'année « t<sub>réf.</sub> », le résultat de l'opération ci-dessus sera  
8 positif. Approvisionner une unité à l'année « t » coûte donc moins cher qu'à l'année « t<sub>réf.</sub> ». La clientèle en général  
9 aura alors bénéficié d'un coût moyen d'approvisionnement plus bas et donc d'un gain de valeur.

10 Le prix des outils d'approvisionnement pourrait à lui seul grandement influencer le résultat. En effet, en supposant  
11 des structures d'approvisionnement identiques à l'année « t<sub>réf.</sub> » et à l'année « t », une simple baisse générale des  
12 prix entre ces deux années entraînerait une création de valeur indue. L'effet associé aux prix des outils mentionnés  
13 ci-dessus doit être neutralisé puisque hors du contrôle de Gaz Métro.

## 2.3 MESURER LES EFFETS DE STRUCTURE

14 Afin de rendre les coûts moyens « t<sub>réf.</sub> » et « t » comparables, le coût moyen de la structure d'approvisionnement  
15 de l'année « t<sub>réf.</sub> » doit être actualisé en fonction du contexte de prix de l'année « t ». Le résultat représente alors le  
16 coût moyen qui aurait été observé à l'année « t » si aucune modification à la structure d'approvisionnement  
17 n'avait été apportée entre l'année « t<sub>réf.</sub> » et l'année « t ». En comparant ce résultat au coût moyen réel de l'année  
18 « t », il en résultera une mesure de la valeur créée seulement par les modifications de structure entre les deux  
19 années. L'effet du mouvement général des prix aura ainsi été neutralisé.

20 L'équation vue à la section 2.2, actualisée, s'exprimera alors sous la forme :

$$21 \quad \text{Valeur} = \text{Coût moyen } \mathbf{\text{actualisé}} \text{ de l'année « t}_{\text{réf.}}\text{ } - \text{Coût moyen réel de l'année « t »}$$

22 Ou, plus précisément :

23 Valeur =

$$24 \quad \frac{\text{Outils année « t}_{\text{réf.}}\text{ } * \text{ Prix année « t »}}{\text{Volume année « t}_{\text{réf.}}\text{ }} - \frac{\text{Outils année « t » } * \text{ Prix année « t »}}{\text{Volume année « t »}}$$

$$25 \quad \text{Volume année « t}_{\text{réf.}}\text{ } \quad \quad \quad \text{Volume année « t »}$$

26 Si cet ajustement permet de neutraliser l'effet du mouvement des prix à volume constant, il ne neutralise  
27 cependant pas la combinaison d'un mouvement des prix à la suite d'un mouvement de la structure

1 d'approvisionnement. Un mouvement de prix ne pourra créer ou faire perdre de la valeur que s'il y a eu une  
2 modification de la structure d'approvisionnement entre les années « t<sub>réf.</sub> » et « t ».

#### 2.4 L'ANNÉE DE RÉFÉRENCE « ÉTALON »

3 L'année étalon est l'année antérieure à celle où Gaz Métro a commencé à modifier significativement sa structure  
4 d'approvisionnement. Cette année est l'année réelle 2009-2010. Cette année étalon sera appliquée sur toute la  
5 durée de l'indicateur.

#### 2.5 REVENUS PROVENANT DES TRANSACTIONS D'OPTIMISATION

6 Les revenus provenant des transactions d'optimisation de type « opérationnelles » sont inclus dans le calcul du  
7 coût moyen d'approvisionnement, car ce calcul considère les coûts qui ont permis de générer ces revenus. En  
8 incluant également les coûts et les revenus, le calcul du coût moyen considère le coût net des différents outils.

9 Les revenus des transactions d'optimisation de type « financières » sont inclus dans le calcul des coûts moyens  
10 étalons et réels. Il y a ainsi un incitatif à maintenir la réalisation de ce type de transactions et même à en chercher  
11 de nouvelles sources potentielles afin de diminuer le coût moyen d'approvisionnement.

#### 2.6 AJUSTEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

12 Certains ajustements supplémentaires sont nécessaires afin de calculer un coût d'approvisionnement moyen  
13 unitaire :

- 14 • Les coûts et les volumes de transport de gaz d'appoint sont retranchés puisque ceux-ci ne constituent pas  
15 des coûts d'approvisionnement faisant partie du tarif de transport.
- 16 • Les frais reportés sont également retranchés puisque le but de l'exercice est de comparer les coûts réels  
17 de l'année étalon et de l'année courante. Toutes les natures de frais reportés, incluant le transfert de la  
18 fourniture vers l'équilibrage sont retranchées de l'année étalon puisque ces frais reportés reflètent  
19 partiellement ou en totalité les résultats d'années passées.
- 20 • Les éléments particuliers non récurrents doivent également subir un ajustement. Par exemple, en 2010,  
21 les revenus d'extraction étaient calculés comme des revenus d'optimisation alors qu'en 2012, ils sont  
22 imputés au service de fourniture par le biais du compte d'écart de prix. Les éléments particuliers seront  
23 visibles dans les annotations du rapport annuel. Par ailleurs, même s'ils peuvent être récurrents, les coûts  
24 liés au GNL à l'usine LSR seront également retranchés en tant qu'éléments particuliers.
- 25 • Les coûts indirects tels que la variation du coût du capital, de la base de tarification, de l'impôt et de  
26 l'amortissement comptable pour l'usine LSR sont exclus pour ne pas affecter l'indicateur de performance.

1 Ces ajustements sont effectués autant sur l'année étalon que sur l'année examinée, ce qui permet la comparaison  
2 des deux années sur des bases similaires.

## 2.7 GRILLE DE BONIFICATION

3 Gaz Métro conserve une part de la valeur créée et mesurée par la méthode présentée dans cette section.  
4 Considérant la méthode et les paramètres de calcul de l'indicateur détaillés dans le présent document, l'échelle de  
5 bonification est la suivante :

**Tableau 1**

Palier de la valeur créée	Bonification de Gaz Métro
Les premiers 45 M\$	0 %
De 45 M\$ à 67,5 M\$	3 %
De 67,5 M\$ à 112,5 M\$	4 %
De 112,5 M\$ à 135 M\$	5 %
Excédant 135 M\$	6 %

6 La bonification maximale de Gaz Métro est fixée annuellement à 5 M\$. La bonification minimum est de zéro (0) \$.

7 Cette échelle de bonification devra automatiquement être ajustée si des modifications dans les calculs des coûts  
8 de transport et d'équilibrage sont apportées (par exemple, à la suite d'une modification à la méthode de  
9 fonctionnalisation des coûts) et qu'elles modifient la valeur mesurée par l'indicateur. L'ajustement à l'échelle de  
10 bonification, qui sera présenté à la cause tarifaire dans laquelle les modifications seront proposées, sera fait de  
11 manière à ne pas influencer la bonification qui sera attribuée à Gaz Métro. Ainsi, la base comparative utilisée pour  
12 l'établissement de l'échelle de bonification sera réévaluée. Si la valeur créée entre l'année étalon et l'année réelle  
13 variait, la même variation serait apportée à chacun des paliers de l'échelle. Par exemple, si à la suite d'une  
14 modification la valeur créée s'abaissait de 30 M\$, tous les seuils des paliers s'abaisseraient également de 30 M\$.

## 2.8 TERME, ÉVALUATION ET RENOUVELLEMENT

15 L'indicateur sera en vigueur pour une durée de cinq ans, à partir du 1<sup>er</sup> octobre 2013 jusqu'au 30 septembre 2018.  
16 L'Indicateur pourra être évalué après la troisième année complète. À la suite de cette évaluation, une demande de  
17 renouvellement ou une nouvelle proposition sera soumise pour approbation à la Régie. L'application du  
18 renouvellement ou du nouvel indicateur ne pourra se faire qu'à partir de la cinquième année.

1 L'évaluation de cet indicateur de performance sera confiée à une tierce partie externe. Celle-ci sera chargée de  
2 compléter une grille d'évaluation, d'en faire une analyse et de rédiger un rapport. Les parties intéressées recevront  
3 cette évaluation initiale, la compléteront et proposeront des orientations relatives au renouvellement de  
4 l'indicateur de performance. Les paramètres de la grille d'évaluation seront précisés par l'expert dans le cadre de  
5 l'exercice de son mandat. La tierce partie retenue pour l'évaluation future de l'indicateur de performance sera  
6 mandatée par la Régie.

## 2.9 RÉVISION POUR ÉVÉNEMENTS SIGNIFICATIFS

7 Une demande de révision de l'indicateur avant terme pour tout événement significatif pourra être déposée devant  
8 la Régie sur demande d'une des parties intéressées. La demande de révision se fera dans un dossier distinct qui  
9 suivra le rapport annuel dans lequel l'événement sera constaté. Pour l'application du présent paragraphe, sera  
10 notamment considéré comme « significatif » tout événement ayant un impact défavorable durable sur les objectifs  
11 et orientations définis à la section 1 du présent indicateur de performance.

12 De plus, dans la mesure où le montant maximal de la bonification aurait été atteint deux années consécutives, tel  
13 que constaté au rapport annuel, le présent indicateur de performance pourrait être recalibré et approuvé par la  
14 Régie avant le rapport annuel subséquent. Toutes les parties intéressées pourraient demander à la Régie le  
15 recalibrage. La grille de bonification ou l'année étalon pourrait être ajustée pour refléter le changement ayant  
16 permis l'atteinte de la bonification maximale deux années consécutives.



### 3 DESCRIPTION DES CALCULS ET EXEMPLES

1 Cette section a pour objectif d'exposer l'application de la méthode de même que la présentation du calcul dans le  
2 cadre du rapport annuel. Dans l'exemple ci-dessous, il est présumé que l'année prévue à la Cause tarifaire 2012 se  
3 serait réalisée comme prévu.

#### 3.1 CALCULS EFFECTIFS

4 En premier lieu, deux étapes sont nécessaires afin de calculer l'année étalon. La première étape consiste en la  
5 transformation de l'année étalon 2010 en fonction des principes de la fonctionnalisation et du format de l'année  
6 examinée. La deuxième étape consiste à ajuster les prix des outils de l'année étalon au niveau des mêmes outils de  
7 l'année examinée.

8 Afin de pouvoir comparer les résultats de l'année 2010 selon les attributions de coûts spécifiques de l'année 2012,  
9 il faut procéder à des ajustements pour en arriver à des résultats 2010 fonctionnalisés et présentés selon le format  
10 de 2012. L'ajustement vise principalement à rétablir des volumes comparables pour chaque poste dans le service  
11 de transport. Les coûts sont toutefois transitoires puisqu'ils doivent être actualisés de nouveau en fonction des  
12 coûts de l'année 2012 dans l'étape suivante.

Tableau 2

	Résultats Réels 2010			Résultats Réels 2010 fonctionnalisés			Écart		
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
<b>1 Coûts de transport</b>	<b>Qté (10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>)</b>	<b>000 \$</b>	<b>¢/m<sup>3</sup></b>	<b>Qté (10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>)</b>	<b>000 \$</b>	<b>¢/m<sup>3</sup></b>	<b>Qté (10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>)</b>	<b>000 \$</b>	<b>¢/m<sup>3</sup></b>
2 Transport TCPL LH	3 607 658	206 312	5,72	3 776 436	216 411	5,73	168 778	10 099	0,01
3 Marché secondaire LH	169 409	10 071	5,94	29 931	1 315	4,39	(139 478)	(8 756)	(1,55)
4 Achats à Dawn	645 112	35 046	5,43	645 112	28 839	4,47	-	(6 207)	(0,96)
<b>5 Coûts transport client</b>	<b>4 422 179</b>	<b>251 429</b>	<b>5,69</b>	<b>4 451 479</b>	<b>246 565</b>	<b>5,54</b>	<b>29 300</b>	<b>(4 864)</b>	<b>(0,15)</b>
6 Variation d'inventaire	66 420	(7 834)	(11,79)	66 420	(6 757)	(10,17)	-	1 077	1,62
7 Gaz d'appoint	361 355	14 784	4,09	332 055	13 442	4,05	(29 300)	(1 342)	(0,04)
8 Gaz utilisé dans les opérations	(59 426)	(3 708)	6,24	(59 426)	(3 538)	5,95	-	170	(0,29)
9 Pertes sur optimisations		6 925			6 925			-	
10 Transfert coûts échoués T		(3 564)			(3 564)			-	
11 Frais reportés + CTI		4 160			4 160			-	
<b>12 Coûts totaux transport</b>	<b>4 790 528</b>	<b>262 192</b>	<b>5,47</b>	<b>4 790 528</b>	<b>257 233</b>	<b>5,37</b>	<b>-</b>	<b>(4 959)</b>	<b>(0,10)</b>
<b>13 Coûts d'entreposage</b>	<b>Capacité</b>	<b>000 \$</b>	<b>¢/m<sup>3</sup></b>	<b>Capacité</b>	<b>000 \$</b>	<b>¢/m<sup>3</sup></b>	<b>Capacité</b>	<b>000 \$</b>	<b>¢/m<sup>3</sup></b>
14 Union Gas		15 353			15 359		-	6	-
15 Transport STS		32 025			32 011			(14)	
16 Transport SH Parkway		9 691			9 680			(11)	
17 Transport SH Dawn		16 693			8 012			(8 681)	
18 Coût total Union Gas		73 762			65 062			(8 700)	-
19 St-Flavien		19 132			19 129			(3)	-
20 Pointe-du-Lac		4 703			4 701			(2)	-
21 LSR		4 121			4 121			-	-
<b>22 Coûts entreposage</b>		<b>101 718</b>			<b>93 013</b>			<b>(8 705)</b>	<b>-</b>
23 Coût É - Achats Dawn		(16 309)			1 317			17 626	
24 Revenus d'optimisation		(12 535)			(12 535)			-	
25 Transfert coûts échoués T		3 564			3 564			-	
26 Frais reportés		1 130			1 130			-	
<b>27 Coûts totaux entreposage</b>	<b>4 819 874</b>	<b>77 568</b>	<b>1,61</b>	<b>4 819 874</b>	<b>86 489</b>	<b>1,79</b>	<b>-</b>	<b>8 921</b>	<b>0,19</b>
<b>28 Coûts transport et entreposage</b>		<b>339 760</b>			<b>343 722</b>			<b>3 962</b>	

1 La méthode de fonctionnalisation des coûts de 2012 est quelque peu différente de celle utilisée à la Cause tarifaire  
 2 2010, ce qui occasionne des écarts dans les services de transport, d'équilibrage et de fourniture (correspondant à  
 3 l'écart des coûts totaux, ligne 28 du tableau 1). Le tableau 2 est reproduit dans ce document explicatif afin de  
 4 démontrer comment les résultats d'une année peuvent être fonctionnalisés de sorte à devenir comparables à une  
 5 autre année. Par contre, le résultat n'est pas utilisé directement pour comparer les deux années. En effet, il faut  
 6 utiliser les prix de l'année courante pour éliminer les écarts de prix dans le temps et ne conserver que l'écart lié au  
 7 changement de structure.

8 Le tableau ci-dessous illustre le passage des résultats réels de 2010 fonctionnalisés comme dans l'année 2012 en  
 9 utilisant les prix de 2012 pour l'évaluation des outils de transport et d'équilibrage.

**Tableau 3**

	Résultats Réels 2010 fonctionnalisés			Réal 2010 fonctionnalisé prix 2012			Écart		
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
<b>1 Coûts de transport</b>	<b>Qté (10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>)</b>	<b>000 \$</b>	<b>¢/m<sup>3</sup></b>	<b>Qté (10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>)</b>	<b>000 \$</b>	<b>¢/m<sup>3</sup></b>	<b>Qté (10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>)</b>	<b>000 \$</b>	<b>¢/m<sup>3</sup></b>
2 Transport TCPL LH	3 776 436	216 411	5,73	3 776 436	319 483	8,46	-	103 072	2,73
3 Marché secondaire LH	29 931	1 315	4,39	29 931	1 772	5,92	-	457	1,53
4 Achats à Dawn	645 112	28 839	4,47	645 112	32 963	5,11	-	4 124	0,64
<b>5 Coûts transport client</b>	<b>4 451 479</b>	<b>246 565</b>	<b>5,54</b>	<b>4 451 479</b>	<b>354 218</b>	<b>7,96</b>	-	<b>107 653</b>	<b>2,42</b>
6 Variation d'inventaire	66 420	(6 757)	(10,17)	66 420	5 285	7,96	-	12 042	18,13
7 Gaz d'appoint	332 055	13 442	4,05	332 055	13 442	4,05	-	-	-
8 Gaz utilisé dans les opérations	(59 426)	(3 538)	5,95	(59 426)	(4 728)	7,96	-	(1 190)	2,00
9 Pertes sur optimisations		6 925			17 074			10 149	
10 Transfert coûts échoués T		(3 564)			(3 564)			-	
11 Frais reportés + CTI		4 160			4 160			-	
<b>12 Coûts totaux transport</b>	<b>4 790 528</b>	<b>257 233</b>	<b>5,37</b>	<b>4 790 528</b>	<b>385 887</b>	<b>8,06</b>	-	<b>128 654</b>	<b>2,69</b>
<b>13 Coûts d'entreposage</b>	<b>Capacité</b>	<b>000 \$</b>	<b>¢/m<sup>3</sup></b>	<b>Capacité</b>	<b>000 \$</b>	<b>¢/m<sup>3</sup></b>	<b>Capacité</b>	<b>000 \$</b>	<b>¢/m<sup>3</sup></b>
14 Union Gas		15 359			19 639			4 280	
15 Transport STS		32 011			47 032			15 021	
16 Transport SH Parkway		9 680			14 459			4 779	
17 Transport SH Dawn		8 012			11 366			3 354	
18 Coût total Union Gas		65 062			92 496			27 434	
19 St-Flavien		19 129			20 066			937	
20 Pointe-du-Lac		4 701			4 750			49	
21 LSR		4 121			4 121			-	
<b>22 Coûts entreposage</b>		<b>93 013</b>			<b>121 432</b>			<b>28 419</b>	
23 Coût É - Achats Dawn		1 317			2 986			1 669	
24 Revenus d'optimisation		(12 535)			(9 058)			3 477	
25 Transfert coûts échoués T		3 564			3 564			-	
26 Frais reportés		1 130			1 130			-	
<b>27 Coûts totaux entreposage</b>	<b>4 819 874</b>	<b>86 489</b>	<b>1,79</b>	<b>4 819 874</b>	<b>120 054</b>	<b>2,49</b>	-	<b>33 565</b>	<b>0,70</b>
<b>28 Coûts transport et entreposage</b>		<b>343 722</b>			<b>505 941</b>			<b>162 219</b>	

10 Le résultat donne une année étalon comparable autant pour la fonctionnalisation des coûts entre le transport et  
 11 l'équilibrage que pour les prix. Les tableaux 2 et 3 peuvent d'ailleurs être combinés puisque les résultats des  
 12 colonnes 4 à 6 du tableau 2 sont intermédiaires et n'influencent pas le calcul de la valeur créée.

13 Le détail des ajustements effectués dans les tableaux 2 et 3 se retrouve à l'annexe 1. De plus, la pièce du transport  
 14 et de l'équilibrage pour les résultats présentés au rapport annuel 2010 a été recréée dans le format déposé à la

- 1 Cause tarifaire 2012 dans l'annexe 2. Des tables de conversion entre les tableaux et les pièces, de même qu'un
- 2 texte descriptif par poste sont également disponibles dans cette annexe.
- 3 Comme mentionné à la section 2.6, certains ajustements supplémentaires sont nécessaires afin de calculer un coût
- 4 d'approvisionnement moyen unitaire. Ces ajustements doivent être effectués autant sur l'étalon que sur l'année
- 5 examinée ce qui permet enfin la comparaison des deux années selon des bases similaires :

**Tableau 4**

	Réel 2010 fonctionnalisé prix 2012			Cause tarifaire 2012			Écart		
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
<b>1 Coûts de transport</b>	<b>Qté (10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>)</b>	<b>000 \$</b>	<b>¢/m<sup>3</sup></b>	<b>Qté (10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>)</b>	<b>000 \$</b>	<b>¢/m<sup>3</sup></b>	<b>Qté (10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>)</b>	<b>000 \$</b>	<b>¢/m<sup>3</sup></b>
2 Transport TCPL LH	3 776 436	319 483	8,46	2 437 661	205 175	8,42	(1 338 775)	(114 308)	(0,04)
3 Marché secondaire LH	29 931	1 772	5,92	386 027	15 280	3,96	356 096	13 508	(1,96)
4 Achats à Dawn	645 112	32 963	5,11	1 745 269	98 582	5,65	1 100 157	65 619	0,54
<b>5 Coûts transport client</b>	<b>4 451 479</b>	<b>354 218</b>	<b>7,96</b>	<b>4 568 957</b>	<b>319 037</b>	<b>6,98</b>	<b>117 478</b>	<b>(35 181)</b>	<b>(0,97)</b>
6 Variation d'inventaire	66 420	5 285	7,96	263	18	6,98	(66 157)	(5 267)	(0,97)
7 Gaz d'appoint							-	-	-
8 Gaz utilisé dans les opérations	(59 426)	(4 728)	7,96	(62 835)	(4 387)	6,98			
9 Pertes sur optimisations		17 074			130			(16 944)	
10 Transfert coûts échoués T		(3 564)			2 403			5 967	
11 Frais reportés + CTI								-	
<b>12 Coûts totaux transport</b>	<b>4 458 473</b>	<b>368 285</b>	<b>8,26</b>	<b>4 506 385</b>	<b>317 201</b>	<b>7,04</b>	<b>47 912</b>	<b>(51 084)</b>	<b>(1,22)</b>
<b>13 Coûts d'entreposage</b>	<b>Capacité</b>	<b>000 \$</b>	<b>¢/m<sup>3</sup></b>	<b>Capacité</b>	<b>000 \$</b>	<b>¢/m<sup>3</sup></b>	<b>Capacité</b>	<b>000 \$</b>	<b>¢/m<sup>3</sup></b>
14 Union Gas		19 639			17 581			(2 058)	
15 Transport STS		47 032			48 179			1 147	
16 Transport SH Parkway		14 459			-			(14 459)	
17 Transport SH Dawn		11 366			-			(11 366)	
18 Coût total Union Gas		92 496			65 760			(26 736)	
19 St-Flavien		20 066			19 908			(158)	
20 Pointe-du-Lac		4 750			4 793			43	
21 LSR		4 121			4 259			138	
<b>22 Coûts entreposage</b>		<b>121 432</b>			<b>94 720</b>			<b>(26 712)</b>	
23 Coût É - Achats Dawn		2 986			8 078			5 092	
24 Revenus d'optimisation		(9 058)			(5 900)			3 158	
25 Transfert coûts échoués T		3 564			(2 403)			(5 967)	
26 Frais reportés								-	
<b>27 Coûts totaux entreposage</b>	<b>4 819 874</b>	<b>118 924</b>	<b>2,47</b>	<b>5 068 668</b>	<b>94 495</b>	<b>1,86</b>	<b>248 794</b>	<b>(24 429)</b>	<b>(0,60)</b>
<b>28 Coûts transport et entreposage</b>		<b>487 209</b>			<b>411 696</b>			<b>(75 513)</b>	

### 3.2 CALCUL DE LA VALEUR CRÉÉE

- 6 À la section 3.1, Gaz Métro a calculé le coût total de la structure d'approvisionnement de l'année étalon et de
- 7 l'année de la Cause tarifaire 2012 en la supposant réelle à des fins d'illustration et ce, sur des bases comparables.
- 8 Le tableau suivant présente le calcul d'établissement de la valeur créée entre l'année étalon et l'année 2012 :

Tableau 5

**Calcul des coûts moyens (étalon & réel)**

	1	2	3 = 1 - 2
	Coûts T & É 2010	Réel 2012 (DT2012)	Variation
Coût du transport calculé	368 285 \$	317 201 \$	51 084 \$
Volume T <sub>GM</sub> après inter. non normalisé (excluant GAC & GAI, 10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> )	4 458 473	4 506 385	
<b>Coût moyen (¢/m<sup>3</sup>):</b>	<b>8,260</b>	<b>7,039</b>	<b>1,221</b>
Coût de l'équilibrage calculé	118 924 \$	94 495 \$	24 429 \$
Volume É <sub>GM</sub> après inter. non normalisé (excluant GAC & GAI, 10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> )	4 819 874	5 068 668	
<b>Coût moyen (¢/m<sup>3</sup>)</b>	<b>2,467</b>	<b>1,864</b>	<b>0,603</b>

**Calcul de la valeur nette**

	4 = 3	5	6 = 4 * 5
	Variation du coût moyen	Volume T & É 2012 (normalisé)	(\$)
Valeur créée (Transport)	1,221	4 506 385	55 041 305 \$
Valeur créée (Équilibrage)	0,603	5 068 668	30 568 123 \$
<b>Total :</b>			<b>85 609 427 \$</b>

- 1 Les coûts moyens en transport et en équilibrage sont initialement calculés en divisant les coûts totaux par les
- 2 volumes respectifs de transport et d'équilibrage relatifs chaque année (colonnes 1 et 2). Ensuite, l'écart entre les
- 3 coûts moyens de l'année examinée et l'année étalon est établi et ce, pour chaque service (col. 3). Ces écarts sont
- 4 par la suite multipliés par les volumes normalisés de l'année examinée (col. 5). Les volumes normalisés sont utilisés
- 5 afin que la variation du coût moyen ne soit pas appliquée à des volumes ayant été influencés par la température.
- 6 La somme des deux montants ainsi identifiés en transport et en équilibrage (col. 6) correspond à la valeur créée à
- 7 partir de laquelle Gaz Métro pourra recevoir une bonification.

3.3 CALCUL DE LA BONIFICATION

- 8 Pour l'exemple présenté aux sections précédentes, la valeur créée serait l'équivalent du montant de 85,6 M\$
- 9 identifié à dernière ligne de la colonne 6 du tableau 5.
- 10 Ainsi, pour une valeur créée de 85,6 M\$, la bonification à laquelle Gaz Métro aurait droit serait calculée comme
- 11 suit :

**Tableau 6**

Palier de valeur créée	Bonification de Gaz Métro	
	%	M\$
Les premiers 45 M\$	0 %	0\$
De 45 M\$ à 67,5 M\$	3 %	0,675
De 67,5 M\$ à 112,5 M\$	4 %	0,724
De 112,5 M\$ à 135 M\$	5 %	0
Excédant 135 M\$	6 %	0
Total		1,399

- 1 Au total, la bonification de Gaz Métro s'élèverait donc à 1,4 M\$, soit 1,6 % de la valeur créée.

## 4 MODE DE TRAITEMENT DES TROP-PERÇUS ET MANQUES À GAGNER

### 4.1 RÉGLEMENTAIRE

1 Les trop-perçus ou manques à gagner des services de transport et d'équilibrage seront imputés à des comptes de  
2 frais reportés et seront entièrement retournés ou récupérés des clients, selon le cas, en fonction du montant établi  
3 pour chaque service.

4 Ces comptes de frais reportés liés aux trop-perçus ou manques à gagner seront amortis sur une période de trois  
5 ans aussi bien pour l'équilibrage que pour le transport.

### 4.2 MODE DE RÉCUPÉRATION DANS LES TARIFS

6 Au rapport annuel, les montants des trop-perçus et manques à gagner seront établis distinctement à chacun des  
7 services de transport et d'équilibrage. Les montants des trop-perçus ou des manques à gagner viendront réduire  
8 ou augmenter, selon le cas, les coûts de transport et d'équilibrage à récupérer dans les tarifs dans les causes  
9 tarifaires suivant la décision de la Régie de l'énergie relative au rapport annuel. Ces montants à récupérer ou à  
10 retourner aux clients des services de transport et d'équilibrage seront alors répartis selon les modalités actuelles  
11 d'établissement des tarifs à ces services.

12 Au service de transport, les montants des trop-perçus et manques à gagner seront répartis au prorata des volumes  
13 prévus des clients au service de transport de Gaz Métro, comme tout autre coût de transport. Au service  
14 d'équilibrage, les montants des trop-perçus et manques à gagner seront répartis en montants de pointe et  
15 d'espace au prorata des coûts projetés de pointe et d'espace de la cause tarifaire dans laquelle le compte sera  
16 retourné ou récupéré des clients. Comme tout autre coût d'équilibrage, ces montants seront ensuite répartis selon  
17 les profils de consommation personnalisés (paramètres A, H et P) pour les clients des tarifs D<sub>3</sub>, D<sub>4</sub>, D<sub>5</sub> et D<sub>1</sub> de plus  
18 de 75 000 m<sup>3</sup> et selon le profil global (paramètres A, H et P globaux) pour les autres clients au tarif D<sub>1</sub>, comme tout  
19 autre coût d'équilibrage.

20 Aucun montant ne sera récupéré dans les tarifs de distribution.

## 5 MODE DE TRAITEMENT DE LA BONIFICATION

### 5.1 RÉGLEMENTAIRE

1 Le montant de la bonification de Gaz Métro sur la valeur créée en transport et en équilibrage sera imputé à des  
2 comptes de frais reportés et sera récupéré des clients dans la cause tarifaire subséquente, en fonction du montant  
3 établi pour chaque service.

### 5.2 MODE DE RÉCUPÉRATION DANS LES TARIFS

4 Le montant global de la bonification sera réparti entre les services de transport et d'équilibrage au prorata de la  
5 valeur créée. À titre illustratif, en fonction de l'exemple présenté à la section 3, le montant de la bonification de  
6 Gaz Métro de 1,4 M\$ serait réparti de la manière suivante :

**Tableau 7**

<b>Services</b>	<b>Valeur créée</b> <i>(\$)</i>	<b>Bonification</b> <i>(M\$)</i>
Transport	55 041 305	0,899
Équilibrage	30 568 123	0,500
<b>TOTAL</b>	<b>85 609 428</b>	<b>1,399</b>

7 Advenant le cas où une bonification globale est observée, mais qu'une perte de valeur est constatée à l'un des  
8 deux services, la bonification serait allouée en totalité au service ayant une valeur créée positive.

9 Les montants de la bonification de transport et d'équilibrage viendront augmenter les coûts de transport et  
10 d'équilibrage à récupérer dans les tarifs, dans la cause tarifaire suivant la décision de la Régie relative au rapport  
11 annuel. Ces montants à récupérer des clients aux services de transport et d'équilibrage seront alors répartis selon  
12 les modalités actuelles d'établissement des tarifs à ces services.

13 Au service de transport, le montant de la bonification sera réparti au prorata des volumes prévus des clients au  
14 service de transport de Gaz Métro, comme tout autre coût de transport.

15 Au service d'équilibrage, le montant de la bonification sera réparti en montants de pointe et d'espace au prorata  
16 des coûts projetés de pointe et d'espace de la cause tarifaire dans laquelle le compte sera retourné ou récupéré  
17 des clients. Comme tout autre coût d'équilibrage, ces montants seront ensuite répartis selon les profils de  
18 consommation personnalisés (paramètres A, H et P) pour les clients des tarifs D<sub>3</sub>, D<sub>4</sub>, D<sub>5</sub> et D<sub>1</sub> de plus de 75 000 m<sup>3</sup>  
19 et selon le profil global (paramètres A, H et P globaux) pour les autres clients au tarif D<sub>1</sub>.

20 Aucun montant ne sera récupéré dans les tarifs de distribution.

## ANNEXE 1

- 1 Le tableau 2 démontre que la méthode de fonctionnalisation change la structure de coûts de 2010. Il est à noter
- 2 que les changements de coûts pour les postes de chaque service, à cette étape, ont pour seul but de démontrer les
- 3 postes touchés par la nouvelle méthode de fonctionnalisation, car ces coûts sont tous actualisés de nouveau aux
- 4 coûts de l'année courante dans le tableau 3. La nature transitoire des coûts du tableau 2 n'a pas d'incidence sur les
- 5 résultats de l'indicateur. Voici un tableau chiffré qui détaille les écarts observés dans le tableau 2 :

Tableau 8

<b>1. Transferts métriques pour équivaloir à la pièce du dossier tarifaire 2012</b>		
Achats LH au prix de TCPL classifiés en 2010 sous marché secondaire:		
	10 <sup>3</sup> M <sup>3</sup>	000 \$
Ligne 2 - Transport TCPL LH	168 778	10 099
Ligne 3 - Marché secondaire LH	(168 778)	(10 099)
Rachats de transport sur gaz d'appoint classifiés en 2010 sous gaz d'appoint:		
Ligne 3 - Marché secondaire LH	29 300	1 342
Ligne 7 - Gaz d'appoint	(29 300)	(1 342)
<b>2. Transferts de coûts liés à la méthode de fonctionnalisation 2012 au prix de 2010<sup>1</sup></b>		
Abolition du transfert du différentiel TPCL LH avec la prime de transport Dawn		
		000 \$
Ligne 4 - Achats à Dawn		(15 676)
Ligne 23 - Achats Dawn		15 676
Transfert de la portion du transport SH Dawn utilisé pour le transport <sup>2</sup>		
		000 \$
Ligne 4 - Achats à Dawn		8 673
Ligne 17 - Transport SH Dawn		(8 673)
Variation des primes de transport et d'équilibrage		
		000 \$
Ligne 4 - Achats à Dawn		796
Ligne 23 - Achats Dawn		1 950
Utilisation du coût réel d'achat de transport plutôt que du coût TPCL LH <sup>3</sup>		
		000 \$
Ligne 6 - Variation d'inventaire		1 077
Ligne 8 - Gaz utilisé dans les opérations		170
Ligne 14 - Union Gas		6
Ligne 15 - Transport STS		(14)
Ligne 16 - Transport SH Parkway		(11)
Ligne 17 - Transport SH Dawn		(8)
Ligne 19 - St-Flavien		(3)
Ligne 20 - Pointe-du-Lac		(2)
<sup>1</sup> Les prix de 2010 sont estimatifs et à titre d'exemple seulement, ils n'affectent en aucun cas le résultat du calcul de l'indicateur appro car ce sont les prix réels de 2012 qui sont utilisés lors de l'étape subséquente.		
<sup>2</sup> Inklus tous les effets croisés de l'utilisation du coût réel d'achat de transport		
<sup>3</sup> Net de l'effet croisé inclus dans le SH Dawn du transport		



- 1 Pour ce qui est du tableau 3, celui-ci comprend l'ensemble des ajustements de prix réels de 2012. Il est à noter que
- 2 l'étape 2 du tableau joint ci-haut aurait pu être sautée et le résultat visible directement au tableau 3. Les résultats
- 3 sont donc différentiels dans le tableau qui suit et doivent s'ajouter aux résultats présentés ci-haut pour expliquer
- 4 l'écart de prix total entre 2010 et 2012. Voici le détail des ajustements effectués par nature au tableau 3 :

Tableau 9

<b>1. Ajustements des prix de 2010 vers les prix de 2012</b>	
Ajustement des prix de TCPL pour le LH	000 \$
Ligne 2 - Transport TCPL zone sud	99 015
Ligne 2 - Transport TCPL zone nord	4 057
Ajustement des prix des achats de l'est et des rachats	000 \$
Ligne 3 - Marché secondaire LH	457
Ajustement des prix de TCPL pour le SH	000 \$
Ligne 4 - Achats à Dawn	4 002
Ligne 15 - Transport STS	15 021
Ligne 16 - Transport SH Parkway	4 779
Ligne 17 - Transport SH Dawn	4 370
Variation des primes de transport et d'équilibrage	000 \$
Ligne 4 - Achats à Dawn	122
Ligne 23 - Achats Dawn	1 669
Ajustement des revenus d'optimisation	000 \$
Ligne 9 - Pertes sur optimisation	(1 027)
Ligne 17 - Transport SH Dawn	(1 016)
Ligne 24 - Revenus d'optimisation <sup>1</sup>	3 477
Variation tarifaires des sites d'entreposage	000 \$
Ligne 14 - Union Gas	4 280
Ligne 19 - St-Flavien	937
Ligne 20 - Pointe-du-Lac	49
Utilisation du coût réel d'achat de transport, de fourniture et de compression de 2012	000 \$
Ligne 6 - Variation d'inventaire	12 042
Ligne 8 - Gaz utilisé dans les opérations	(1 190)
Ligne 9 - Pertes sur optimisations	11 176
<sup>1</sup> Utilisation d'un prix à 0\$ pour les revenus d'extraction de 2010 dans l'équilibrage 2012	

## ANNEXE 2

Pièce du transport et de l'équilibrage pour les résultats présentés au Rapport annuel 2010 recrée dans le format déposé à la Cause tarifaire 2012. Les tableaux 10 et 11 sont l'équivalent du tableau 2. Les tableaux 12 et 13 sont l'équivalent du tableau 3.

**Tableau 10**

No de ligne	Description	Réel 2010			Réel 2010 fonctionnalisé 2012			Écart		
		Coûts (000\$)	Volume 10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup>	Coût moyen ¢/m <sup>3</sup>	Coûts (000\$)	Volume 10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup>	Coût moyen ¢/m <sup>3</sup>	Coûts (000\$)	Volume 10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup>	Coût moyen ¢/m <sup>3</sup>
		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
1	<b>TRANSPORT</b>			(1)/(2)			(4)/(5)			
2	<b>Transport LH pour alimenter la Zone Sud</b>									
3	- Service ferme - Tarif TPCL	209 303 \$	3 628 789	5,7678	209 303 \$	3 628 789	5,7678	- \$	- \$	-
4	- Service ferme - Tarif TCPL Zone Nord dévié au Sud	2 625 \$	59 091	4,4427	2 625 \$	59 091	4,4427	- \$	- \$	-
5	- Service ferme - Marché Secondaire	1 315 \$	29 931	4,3926	1 316 \$	29 931	4,3958	1 \$	-	0,0032
6		213 243 \$	3 717 811	5,7357	213 244 \$	3 717 811	5,7357	1 \$	-	0,0000
7	<b>Transport SH pour alimenter la Zone Sud</b>									
8	- Service ferme - SH Dawn	- \$	-	-	8 673 \$	-	-	8 673 \$	-	-
9	- Service ferme - SH Parkway	- \$	-	-	- \$	-	-	- \$	-	-
10	- Service ferme - SH STS	- \$	-	-	- \$	-	-	- \$	-	-
11	- Prime de transport à Dawn	19 370 \$	645 112	3,0026	20 166 \$	645 112	3,1259	796 \$	-	0,1234
12		19 370 \$	645 112	3,0026	28 839 \$	645 112	4,4704	9 469 \$	-	1,4678
13	<b>Transport pour alimenter la Zone Nord</b>									
14	- Transport - Champion Pipeline	549 \$	-	-	549 \$	-	-	- \$	-	-
15	- Service ferme - Tarif TPCL	3 934 \$	88 556	4,4427	3 934 \$	88 556	4,4427	- \$	-	-
16	- Service ferme - Marché Secondaire	- \$	-	-	- \$	-	-	- \$	-	-
17		4 483 \$	88 556	5,0625	4 483 \$	88 556	5,0625	- \$	-	-
18	<b>Autres capacités de transport</b>									
19	- Gaz d'appoint concurrence	13 442 \$	332 055	4,0480	13 442 \$	332 055	4,0480	- \$	-	-
20		13 442 \$	332 055	4,0480	13 442 \$	332 055	4,0480	- \$	-	-
21	<b>Variation d'inventaire :</b>									
22	- Solde au début	31 754 \$	704 258	4,5089	31 034 \$	704 258	4,4066	(721) \$	-	(0,1023)
23	- Solde à la fin	(39 589) \$	(637 838)	6,2067	(37 791) \$	(637 838)	5,9249	1 798 \$	-	(0,2818)
24		(7 834) \$	66 420	(11,7949)	(6 757) \$	66 420	(10,1734)	1 077 \$	-	1,6215
25	<b>Optimisation du transport :</b>									
26	- Revenus de la vente de FTLH non utilisé	(4 850) \$	(143 152)	3,3881	(4 850) \$	(143 152)	3,3881	- \$	-	-
27	- Coût de la vente de FTLH non utilisé	8 518 \$	143 152	5,9500	8 518 \$	143 152	5,9500	- \$	-	-
28	- Revenus de la vente de FTLH <i>a priori</i>	(12 472) \$			(12 472) \$			- \$	-	-
29	- Coût de la vente de FTLH <i>a priori</i>	15 729 \$			15 729 \$			- \$	-	-
30	- Transfert de la perte sur les ventes de transport excédentaire	(3 564) \$			(3 564) \$			- \$	-	-
31		3 360 \$			3 360 \$			- \$	-	-
32										
33	<b>Autres frais :</b>									
34	- Gaz utilisé dans les opérations	(1 600) \$	(28 237)	5,6670	(1 537) \$	(28 237)	5,4423	63 \$	-	(0,2248)
35	- Gaz perdu	(2 107) \$	(31 189)	6,7560	(2 001) \$	(31 189)	6,4161	106 \$	-	(0,3399)
36	- Ajustements d'inventaire	4 052 \$			4 052 \$			- \$	-	-
37	- Amortissement frais reportés - écart de revenu	108 \$			108 \$			- \$	-	-
38	- Transfert du nivellement des achats à Dawn	15 676 \$			- \$			(15 676) \$		
39		262 192 \$	4 790 528	5,4731	257 232 \$	4 790 528	5,3696	(4 960) \$	-	(0,1035)
40	Transporté par le client	- \$	424 576		- \$	424 576		- \$	-	
41	<b>Transport (T)</b>	<b>262 192 \$</b>	<b>5 215 104</b>		<b>257 232 \$</b>	<b>5 215 104</b>		<b>(4 960) \$</b>		

**Tableau 11**

	Réel 2010	R2010 Fonct	Écarts
1 <b>ÉQUILIBRAGE</b>			
2 <b>Frais d'entreposage :</b>			
3 - Gaz d'entreposage souterrain à Dawn	15 353 \$	15 359 \$	6 \$
4 - Usine de LSR	4 121 \$	4 121 \$	-
5 - Gaz d'entreposage souterrain-Intragaz	4 703 \$	4 701 \$	(2) \$
6 - Gaz d'entreposage souterrain-St-Flavien	<u>19 132 \$</u>	<u>19 129 \$</u>	<u>(3) \$</u>
7	<u>43 309 \$</u>	<u>43 311 \$</u>	<u>1 \$</u>
8 <b>Frais de transport :</b>			
9 - Service STS - Dawn/Parkway/Franchise	32 025 \$	32 011 \$	(14) \$
10 - Service SH - Dawn/Franchise	18 153 \$	9 472 \$	(8 681) \$
11 - Service SH - Dawn/Parkway/Franchise	9 691 \$	9 680 \$	(10) \$
12 - Prime d'équilibrage à Dawn	(633) \$	1 317 \$	1 950 \$
13 - Vente d'outils de transport SH <i>a priori</i>	<u>(1 460) \$</u>	<u>(1 460) \$</u>	<u>- \$</u>
14	<u>57 775 \$</u>	<u>51 019 \$</u>	<u>(6 756) \$</u>
15 <b>Optimisation des outils d'équilibrage :</b>			
16 - Revenus de prêt d'espace	(2 263) \$	(2 263) \$	-
17 - Revenus d'échange et cessions d'optimisation	(8 514) \$	(8 514) \$	-
18 - Revenus pour STS-RAM	(1 758) \$	(1 758) \$	-
- Transfert de la perte sur les ventes			-
19 de transport excédentaire	<u>3 564 \$</u>	<u>3 564 \$</u>	<u>- \$</u>
20	<u>(8 971) \$</u>	<u>(8 971) \$</u>	<u>- \$</u>
21 <b>Amortissement des frais reportés :</b>			
22 - Transport gaz coussin	455 \$	455 \$	-
23 - Écart de revenu	3 668 \$	3 668 \$	-
24 - Transfert du nivellement des achats à Dawn	(15 676) \$	-	15 676 \$
- Frais d'équilibrage transférés de			
25 la fourniture	1 947 \$	1 947 \$	-
26 - Pass-on sur frais d'équilibrage de pointe	(873) \$	(873) \$	-
27 - Pass-on sur frais d'équilibrage d'espace	<u>(328) \$</u>	<u>(328) \$</u>	<u>- \$</u>
28	<u>(10 807) \$</u>	<u>4 869 \$</u>	<u>15 676 \$</u>
29 <b>Report des réductions tarifaires :</b>			
30 - Frais de pointe	(971) \$	(971) \$	-
31 - Frais d'espace	<u>(2 767) \$</u>	<u>(2 767) \$</u>	<u>- \$</u>
32	<u>(3 738) \$</u>	<u>(3 738) \$</u>	<u>- \$</u>
33 <b>Équilibrage</b>	<u><u>77 568 \$</u></u>	<u><u>86 490 \$</u></u>	<u><u>8 922 \$</u></u>

**Tableau 12**

No de ligne	Description	Réel 2010 fonctionnalisé 2012			Réel 2010 fonctionnalisé 2012 + prix 2012			Écarts		
		Coûts	Volume	Coût moyen	Coûts	Volume	Coût moyen	Coûts	Volume	Coût moyen
		(000\$) (1)	10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> (2)	¢/m <sup>3</sup> (3)	(000\$) (4)	10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> (5)	¢/m <sup>3</sup> (6)	(000\$) (7)	10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> (8)	¢/m <sup>3</sup> (9)
1	<b>TRANSPORT</b>			(1)/(2)			(4)/(5)			
2	<b>Transport LH pour alimenter la Zone Sud</b>									
3	- Service ferme - Tarif TPCL	209 303 \$	3 628 789	5,7678	308 318 \$	3 628 789	8,4964	99 015 \$	- \$	2,7286
4	- Service ferme - Tarif TCPL Zone Nord dévié au Sud	2 625 \$	59 091	4,4427	3 901 \$	59 091	6,6012	1 275 \$	- \$	2,1584
5	- Service ferme - Marché Secondaire	1 316 \$	29 931	4,3958	1 772 \$	29 931	5,9207	456 \$	-	1,5250
6		<u>213 244 \$</u>	<u>3 717 811</u>	<u>5,7357</u>	<u>313 991 \$</u>	<u>3 717 811</u>	<u>8,4456</u>	<u>100 747 \$</u>	<u>-</u>	<u>2,7099</u>
7	<b>Transport SH pour alimenter la Zone Sud</b>									
8	- Service ferme - SH Dawn	8 673 \$	-	-	12 675 \$	-	-	4 002 \$	-	-
9	- Service ferme - SH Parkway	- \$	-	-	- \$	-	-	- \$	-	-
10	- Service ferme - SH STS	- \$	-	-	- \$	-	-	- \$	-	-
11	- Prime de transport à Dawn	20 166 \$	645 112	3,1259	20 288 \$	645 112	3,1449	122 \$	-	0,0189
12		<u>28 839 \$</u>	<u>645 112</u>	<u>4,4704</u>	<u>32 963 \$</u>	<u>645 112</u>	<u>5,1097</u>	<u>4 124 \$</u>	<u>-</u>	<u>0,6393</u>
13	<b>Transport pour alimenter la Zone Nord</b>									
14	- Transport - Champion Pipeline	549 \$	-	-	1 419 \$	-	-	870 \$	-	-
15	- Service ferme - Tarif TPCL	3 934 \$	88 556	4,4427	5 846 \$	88 556	6,6012	1 911 \$	-	2,1584
16	- Service ferme - Marché Secondaire	- \$	-	-	- \$	-	-	- \$	-	-
17		<u>4 483 \$</u>	<u>88 556</u>	<u>5,0625</u>	<u>7 265 \$</u>	<u>88 556</u>	<u>8,2035</u>	<u>2 782 \$</u>	<u>-</u>	<u>3,1410</u>
18	<b>Autres capacités de transport</b>									
19	- Gaz d'appoint concurrence	13 442 \$	332 055	4,0480	13 442 \$	332 055	4,0480	- \$	-	-
20		<u>13 442 \$</u>	<u>332 055</u>	<u>4,0480</u>	<u>13 442 \$</u>	<u>332 055</u>	<u>4,0480</u>	<u>- \$</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
21	<b>Variation d'inventaire :</b>									
22	- Solde au début	31 034 \$	704 258	4,4066	56 037 \$	704 258	7,9569	25 003 \$	-	3,5503
23	- Solde à la fin	(37 791) \$	(637 838)	5,9249	(50 752) \$	(637 838)	7,9569	(12 961) \$	-	2,0320
24		<u>(6 757) \$</u>	<u>66 420</u>	<u>(10,1734)</u>	<u>5 285 \$</u>	<u>66 420</u>	<u>7,9569</u>	<u>12 042 \$</u>	<u>-</u>	<u>18,1303</u>
25	<b>Optimisation du transport :</b>									
26	- Revenus de la vente du FTLH non utilisé	(4 850) \$	(143 152)	3,3881	(3 743) \$	(143 152)	2,6144	1 108 \$	-	(0,7737)
27	- Coût de la vente du FTLH non utilisé	8 518 \$	143 152	5,9500	12 138 \$	143 152	8,4792	3 621 \$	-	2,5292
28	- Revenus de la vente de FTLH <i>a priori</i>	(12 472) \$			(14 606) \$			(2 134) \$		
29	- Coût de la vente de FTLH <i>a priori</i>	15 729 \$			23 284 \$			7 555 \$		
30	- Transfert de la perte sur les ventes de transport excédentaire	(3 564) \$			(3 564) \$			- \$		
31		<u>3 360 \$</u>			<u>13 509 \$</u>			<u>10 149 \$</u>		
32										
33	<b>Autres frais :</b>									
34	- Gaz utilisé dans les opérations	(1 537) \$	(28 237)	5,4423	(2 247) \$	(28 237)	7,9569	(710) \$	-	2,5146
35	- Gaz perdu	(2 001) \$	(31 189)	6,4161	(2 482) \$	(31 189)	7,9569	(481) \$	-	1,5408
36	- Ajustements d'inventaire	4 052 \$			4 052 \$			- \$		
37	- Amortissement frais reportés - écart de revenu	108 \$			108 \$			- \$		
38	- Transfert du nivellement des achats à Dawn	- \$			- \$			- \$		
39		<u>257 232 \$</u>	<u>4 790 528</u>	<u>5,3696</u>	<u>385 886 \$</u>	<u>4 790 528</u>	<u>8,0552</u>	<u>128 654 \$</u>	<u>-</u>	<u>2,6856</u>
40	<b>Transporté par le client</b>	- \$	424 576		- \$	424 576		- \$		
41	<b>Transport (T)</b>	<u>257 232 \$</u>	<u>5 215 104</u>		<u>385 886 \$</u>	<u>5 215 104</u>		<u>128 654 \$</u>	<u>-</u>	

Tableau 13

	R2010 fonct	Prix 2012	Écarts	
1	<b>ÉQUILIBRAGE</b>			
2	<b>Frais d'entreposage :</b>			
3	- Gaz d'entreposage souterrain à Dawn	15 359 \$	19 639 \$	4 280 \$
4	- Usine de LSR	4 121 \$	4 121 \$	- \$
5	- Gaz d'entreposage souterrain-Intragaz	4 701 \$	4 750 \$	49 \$
6	- Gaz d'entreposage souterrain-St-Flavien	19 129 \$	20 066 \$	937 \$
7		43 311 \$	48 576 \$	5 266 \$
8	<b>Frais de transport :</b>			
9	- Service STS - Dawn/Parkway/Franchise	32 011 \$	47 032 \$	15 021 \$
10	- Service SH - Dawn/Franchise	9 472 \$	13 842 \$	4 370 \$
11	- Service SH - Dawn/Parkway/Franchise	9 680 \$	14 459 \$	4 779 \$
12	- Prime d'équilibrage à Dawn	1 317 \$	2 986 \$	1 669 \$
13	- Vente d'outils de transport SH <i>a priori</i>	(1 460) \$	(2 476) \$	(1 016) \$
14		51 019 \$	75 843 \$	24 824 \$
15	<b>Optimisation des outils d'équilibrage :</b>			
16	- Revenus de prêt d'espace	(2 263) \$	(2 263) \$	- \$
17	- Revenus d'échange et cessions d'optimisation	(8 514) \$	(5 037) \$	3 477 \$
18	- Revenus pour STS-RAM	(1 758) \$	(1 758) \$	- \$
19	- Transfert de la perte sur les ventes de transport excédentaire	3 564 \$	3 564 \$	- \$
20		(8 971) \$	(5 494) \$	3 477 \$
21	<b>Amortissement des frais reportés :</b>			
22	- Transport gaz coussin	455 \$	455 \$	- \$
23	- Écart de revenu	3 668 \$	3 668 \$	- \$
24	- Transfert du nivellement des achats à Dawn	- \$	- \$	- \$
25	- Frais d'équilibrage transférés de la fourniture	1 947 \$	1 947 \$	- \$
26	- Pass-on sur frais d'équilibrage de pointe	(873) \$	(873) \$	- \$
27	- Pass-on sur frais d'équilibrage d'espace	(328) \$	(328) \$	- \$
28		4 869 \$	4 869 \$	- \$
29	<b>Report des réductions tarifaires :</b>			
30	- Frais de pointe	(971) \$	(971) \$	- \$
31	- Frais d'espace	(2 767) \$	(2 767) \$	- \$
32		(3 738) \$	(3 738) \$	- \$
33	<b>Équilibrage</b>	<b>86 490 \$</b>	<b>120 055 \$</b>	<b>33 564 \$</b>

## **Descriptions de chaque poste des tableaux 10 et 12 de l'annexe 2 pour le transport**

### **Transport LH pour alimenter la zone Sud**

- L3 – Service ferme – Tarif TPCL : Coûts et volumes pour les portions fixe et variable du transport FTLH contracté avec TCPL ayant servi à transporter de la molécule vers EDA.
- L4 – Service ferme – Tarif TCPL zone Nord dévié au Sud : Coûts et volumes pour les portions fixe et variable du transport FTLH contracté avec TCPL à destination de NDA excédentaire aux besoins quotidiens et ayant été dévié vers EDA.
- L5 – Service ferme – Marché secondaire : Coûts et volumes pour les portions fixe et variable du transport FTLH contracté sur le marché secondaire et ayant servi à transporter de la molécule vers EDA, incluant les rachats de transport.

### **Transport SH pour alimenter la zone Sud**

- L8 – Service ferme – SH Dawn : Coûts pour les portions fixe et variable du transport SH Dawn contracté avec TCPL ou sur le marché secondaire ayant servi à transporter de la molécule vers EDA.
- L9 – Service ferme – SH Parkway : Coûts pour les portions fixe et variable du transport SH Parkway contracté avec TCPL ayant servi à transporter de la molécule vers EDA.
- L10 – Service ferme – SH STS : Coûts pour les portions fixe et variable du transport SH STS contracté avec TCPL ayant servi à transporter de la molécule vers EDA.
- L11 – Prime de transport à Dawn : Coûts de la prime de transport payée dans le prix d'achat à Dawn pour la molécule à transporter vers EDA.

### **Transport pour alimenter la zone Nord**

- L14 – Transport – Champion Pipeline : Coûts pour Champion Pipeline.
- L15 – Service ferme – tarif TCPL : Coûts et volumes pour les portions fixe et variable du transport FTLH contracté avec TCPL ayant servi à transporter de la molécule vers NDA.
- L16 – Service ferme – Marché secondaire : Coûts et volumes pour les portions fixe et variable du transport FTLH contracté sur le marché secondaire et ayant servi à transporter de la molécule vers NDA.

### **Autres capacités de transport**

- L19 – Gaz d'appoint concurrence : Coûts et volumes pour le transport du gaz d'appoint concurrence.

### **Variation d'inventaire**

- L22 – Solde d'inventaire au début : Volume d'unités en inventaire au taux de transport LH de TCPL en début d'exercice. À la cause tarifaire, le coût moyen d'inventaire a été utilisé alors que dans le réel, le taux a été modifié au premier jour pour le coût moyen d'inventaire.
- L23 – Solde d'inventaire à la fin : Volume d'unités en inventaire au coût moyen d'inventaire de transport en fin d'exercice.

- L24 – La variation d’inventaire est l’écart en volume et en argent entre le solde de départ et le solde de fin, influencé principalement par la variation du coût du transport dans l’année.

#### **Optimisation du transport**

- L26 – Revenus de la vente du FTLH non utilisé : Revenus et volumes issus des cessions non considérées *a priori*.
- L27 – Coût de la vente du FTLH non utilisé : Coûts et volumes issus des cessions non considérées *a priori*.
- L28 – Revenus de la vente de FTLH *a priori* : Revenus et volumes issus des cessions considérées *a priori*.
- L29 – Coût de la vente du FTLH *a priori* : Coûts et volumes issus des cessions considérées *a priori*.
- L30 – Transfert de la perte sur les ventes de transport : Transfert du coût résiduel des ventes de transport, déduction faite des revenus d’OMA vers les coûts d’équilibrage tel qu’établi à la cause tarifaire.

#### **Autres frais**

- L34 – Gaz utilisé dans les opérations : Réduction des coûts et des volumes de transport pour le gaz naturel transporté et utilisé à des fins opérationnelles (compression, postes de livraison, etc.).
- L35 – Gaz perdu : Réduction des coûts et des volumes de transport pour le gaz naturel transporté, mais non comptabilisé en franchise (perdu).
- L36 – Ajustements d’inventaire : Coût net des ajustements d’inventaire de transport correspondant au coût d’ajustement d’inventaire lors de « pass-on », moins la portion des revenus facturés aux clients.
- L37 – Amortissement frais reportés – écart de revenu : Amortissement de l’écart de revenu de l’année précédente dû à l’application tardive des tarifs.
- L38 – Transfert du nivellement des achats à Dawn : Transfert de l’écart entre le prix de transport FTLH de TCPL et la prime calculée pour l’achat de molécule à Dawn vers l’équilibrage.

## **Descriptions de chaque poste des tableaux 11 et 13 de l'annexe 2 pour l'équilibrage**

### **Frais d'entreposage**

- L3 – Gaz d'entreposage souterrain à Dawn : Coûts d'entreposage pour l'opération du site de Union Gas comprenant la prime fixe, les frais d'injection sur retrait, les frais de retrait et les coûts de fuel.
- L4 – Usine LSR : Coûts d'opérations de l'année et frais d'injection sur retrait.
- L5 – Gaz d'entreposage souterrain – Intragaz : Coûts de la prime fixe et du fuel pour le site de Pointe-du-Lac.
- L6 - Gaz d'entreposage souterrain – St-Flavien : Coûts de la prime fixe, frais d'injection sur retraits, coûts de retraits et coûts de fuel.

### **Frais d'entreposage**

- L9 – Service STS – Dawn/Parkway/EDA : Coûts des primes fixes et variables TCPL, VT1 et VT3, coûts de fuel sur TCPL, VT1 et VT3, autres frais divers (overrun, pressure, etc.).
- L10 – Service SH – Dawn/EDA : Coûts des primes fixes et variables, coût du tarif de réception à Dawn et coûts de fuel utilisés pour l'équilibrage.
- L11- Service SH – Parkway/EDA : Coûts des primes fixes et variables TCPL et VT1 ainsi que coûts de fuel TCPL et VT1 utilisés pour l'équilibrage.
- L12 – Prime d'équilibrage à Dawn : Coûts de la prime d'équilibrage payée dans le prix d'achat à Dawn.
- L13 – Vente d'outils de transport SH *a priori* : Revenus et volumes issus des cessions de SH considérées *a priori*.

### **Optimisation des outils d'équilibrage**

- L16 – Revenus de prêt d'espace : Revenus pour les prêts d'espace effectués à Dawn.
- L17 – Revenus d'échange et cessions d'optimisation : Revenus tirés d'opérations financières grâce à l'optimisation des outils de transport et d'équilibrage.
- L18 – Revenus pour STS-RAM : Revenus tirés de l'optimisation des crédits STS-RAM.
- L19 – Transfert de la perte sur les ventes de transport excédentaire : Coûts résiduels des ventes de transport après avoir déduit les revenus d'OMA transférés vers les coûts d'équilibrage à la cause tarifaire.

### **Optimisation des outils d'équilibrage**

- L22 – Transport gaz coussin : Amortissement des frais reportés du gaz coussin.
- L23 – Écart de revenu : Amortissement de l'écart de revenu de l'année précédente dû à l'application tardive des tarifs.
- L24 – Transfert du nivellement des achats à Dawn : Transfert de l'écart entre le prix de transport FTLH de TCPL et la prime calculée pour l'achat de molécule à Dawn vers l'équilibrage.



- L25 – Frais d'équilibrage transférés de la fourniture : Amortissement du coût résultant de l'achat saisonnier de fourniture à Empress ou à Dawn transféré de la fourniture vers l'équilibrage.
- L26 – Pass-on sur frais d'équilibrage de pointe : Amortissement des coûts liés aux changements de tarifs de l'année précédente affectant la pointe.
- L27 – Pass-on sur frais d'équilibrage d'espace : Amortissement des coûts liés aux changements de tarifs de l'année précédente affectant l'espace.

**Amortissement des frais reportés**

- L30 – Frais de pointe : Report des coûts liés aux changements de tarifs de l'année courante affectant la pointe qui seront amortis dans les futures causes tarifaires.
- L31 – Frais d'espace : Report des coûts liés aux changements de tarifs de l'année courante affectant l'espace qui seront amortis dans les futures causes tarifaires.

Tableau d'équivalence entre la pièce du Rapport annuel 2010 et le tableau 2 présenté dans la sous-section 3.1 du *Document descriptif*.

**Tableau14**

	Résultats Réels 2010			R-3745-2010
	(1)	(2)	(3)	
<b>1 Coûts de transport</b>	<b>Qté (10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>)</b>	<b>000 \$</b>	<b>¢/m<sup>3</sup></b>	<b>GM 9 Doc 3, Page 1, Col (4)</b>
2 Transport TCPL LH	3 607 658	206 312	5,72	Lignes 6, 12, 13, 24
3 Marché secondaire LH	169 409	10 071	5,94	Lignes 14, 17
4 Achats à Dawn	645 112	35 046	5,43	Lignes 16, 37
<b>5 Coûts transport client</b>	<b>4 422 179</b>	<b>251 429</b>	<b>5,69</b>	
6 Variation d'inventaire	66 420	(7 834)	(11,79)	Ligne 22
7 Gaz d'appoint	361 355	14 784	4,09	Ligne 15
8 Gaz utilisé dans les opérations	(59 426)	(3 708)	6,24	Lignes 26, 27
9 Pertes sur optimisations		6 925		Lignes 30, 31, 32, 33
10 Transfert coût échoués T		(3 564)		Ligne 34
11 Frais reportés + CTI		4 160		Lignes 38, 39
<b>12 Coûts totaux transport</b>	<b>4 790 528</b>	<b>262 192</b>	<b>5,47</b>	
<b>13 Coûts d'entreposage</b>	<b>Capacité</b>	<b>000 \$</b>	<b>¢/m<sup>3</sup></b>	<b>GM 9 Doc 3, Page 2, Col (4)</b>
14 Union Gas		15 353		Ligne 3
15 Transport STS		32 025		Ligne 9
16 Transport SH Parkway		9 691		Ligne 11
17 Transport SH Dawn		16 693		Lignes 10, 15
18 Coût total Union Gas		73 762		
19 St-Flavien		19 132		Ligne 6
20 Pointe-du-Lac		4 703		Ligne 5
21 LSR		4 121		Ligne 4
<b>22 Coûts entreposage</b>		<b>101 718</b>		
23 Coût É - Achats Dawn		(16 309)		Lignes 12, 13
24 Revenus d'optimisation		(12 535)		Lignes 18, 19, 20, 21, 22
25 Transfert coût échoués T		3 564		Ligne 23
26 Frais reportés		1 130		Lignes 31, 36
<b>28 Coûts totaux entreposage</b>		<b>77 568</b>		

Tableau d'équivalence entre la pièce du Rapport annuel 2010 et les tableaux 10 et 11 présenté dans cette annexe.

**Tableau 15**

	Résultats Réels 2010			
	(1)	(2)	(3)	
<b>1 Coûts de transport</b>	<b>Qté (10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>)</b>	<b>000 \$</b>	<b>¢/m<sup>3</sup></b>	<b>Tableau 10 de l'annexe 2</b>
2 Transport TCPL LH	3 607 658	206 312	5,72	Lignes 3, 4, 14, 15 - 10099 <sup>1</sup>
3 Marché secondaire LH	169 409	10 071	5,94	Lignes 5, 16 + 10099 - 1342 <sup>1</sup>
4 Achats à Dawn	645 112	35 046	5,43	Lignes 11, 38
<b>5 Coûts transport client</b>	<b>4 422 179</b>	<b>251 429</b>	<b>5,69</b>	
6 Variation d'inventaire	66 420	(7 834)	(11,79)	Ligne 24
7 Gaz d'appoint	361 355	14 784	4,09	Ligne 19 + 1342 <sup>1</sup>
8 Gaz utilisé dans les opérations	(59 426)	(3 708)	6,24	Lignes 34, 35
9 Pertes sur optimisations		6 925		Lignes 26, 27, 28, 29
10 Transfert coût échoués T		(3 564)		Ligne 31
11 Frais reportés + CTI		4 160		Lignes 36, 37
<b>12 Coûts totaux transport</b>	<b>4 790 528</b>	<b>262 192</b>	<b>5,47</b>	
<b>13 Coûts d'entreposage</b>	<b>Capacité</b>	<b>000 \$</b>	<b>¢/m<sup>3</sup></b>	<b>Tableau 11 de l'annexe 2</b>
14 Union Gas		15 353		Ligne 3
15 Transport STS		32 025		Ligne 9
16 Transport SH Parkway		9 691		Ligne 11
17 Transport SH Dawn		16 693		Lignes 10, 13
18 Coût total Union Gas		73 762		
19 St-Flavien		19 132		Ligne 6
20 Pointe-du-Lac		4 703		Ligne 5
21 LSR		4 121		Ligne 4
<b>22 Coûts entreposage</b>		<b>101 718</b>		
23 Coût É - Achats Dawn		(16 309)		Lignes 12, 24
24 Revenus d'optimisation		(12 535)		Lignes 16, 17, 18
25 Transfert coût échoués T		3 564		Ligne 19
26 Frais reportés		1 130		Lignes 22, 23, 25, 26, 27, 30, 31
<b>28 Coûts totaux entreposage</b>		<b>77 568</b>		

<sup>1</sup> Voir l'annexe 1 du Document Descriptif pour les explications des ajustements