

Réponse de Gaz Métro à la demande de renseignements no 1 d'Option consommateurs à la Société en commandite Gaz Métro

Demande d'approbation du plan d'approvisionnement et de modification des Conditions de service et Tarif de Société en commandite Gaz Métro à compter du 1er octobre 2012 (Phase 1)

Dossier R-3809-2012 Phase 1

PART 1: PERFORMANCE INDICATOR FOR OPTIMIZATION OF THE SUPPLY TOOLS

1. References: i) B-0023, GM-4, Doc. 1, p. 20, Table 3
- ii) B-0023, GM-4, Doc. 1, p. 23, Table 6

Preamble

OC is particularly concerned with how the savings from optimization of the supply tools, as well as the related performance bonuses, will be distributed among the various rate classes.

Questions:

- 1.1. Please modify Table 3 in Reference (i) to provide the line information details related to Total Costs for each service (i.e. *Coûts totaux de transport* (line 12) *Coûts totaux d'équilibrage* (line 27) and *Coûts totaux transport + équilibrage* (line 28)) for each rate class (D1, D3, D4 and D5), broken down by rate blocks (*paliers*) and sub-blocks (*sous-paliers*) in the case of D1. Please explain any important assumptions made by GM to answer this question.

Réponse :

Gaz Métro ne peut fournir l'information demandée. Les coûts réels présentés dans cette pièce sont globaux et ne peuvent être attribués à des catégories tarifaires spécifiques.

1.2. Please explain how the performance bonus for each year will be allocated by rate class. Again, please explain any important assumptions made by GM to answer this question.

Réponse :

Veillez vous référer au *Document descriptif* déposé en annexe de la pièce Gaz Métro-5, Document 14.

1.2.1. To illustrate how such an allocation would take place, please provide a breakdown of the allocation of the performance bonus of \$1.391M from the Table 6 example in Reference (ii) by rate block (*palier*) and sub-block (*sous-palier*) for each rate class (D1, D3, D4 and D5). Again, please explain any important assumptions made by GM to answer this question.

Réponse :

Pour le mode de récupération de la bonification dans les tarifs, veuillez vous référer au *Document descriptif* déposé en annexe de la pièce Gaz Métro-5, Document 14.

Le montant de la bonification de Gaz Métro de 1,399 M\$¹ est initialement réparti entre les services de transport et d'équilibrage au prorata des valeurs créées² à ces services.

Tableau 1

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

Les montants de 0,899 M\$ et 0,500 M\$ sont respectivement ajoutés aux revenus requis de transport et d'équilibrage.

¹ B-0023, Gaz Métro-4, Document 1, page 23, tableau 6

² B-0023, Gaz Métro-4, Document 1, page 21, tableau 4

Le tableau suivant présente un exemple de l'application du mode de récupération de la bonification de Gaz Métro avec les données de la Cause tarifaire 2012.

Tableau 2

BUDGET 2012	NOMBRE USAGERS VOLUMES DE DISTRIBUTION		CT-2012		CT-2012 avec bonification		Bonification		Variation		
			Transport	Équilibrage	Transport	Équilibrage	Transport	Équilibrage	Transport (5) versus (3)	Équilibrage (6) versus (4)	
			(1) (#)	(2) (10 ^{m3})	(3)(000 \$)	(4)(000 \$)	(5)(000 \$)	(6)(000 \$)	(7)(000 \$)	(8)(000 \$)	(9)
1	0 - 1 095 m ³ /an	55 890	23 948	1 662	1 114	1 666	1 119	5	5	0,3%	0,4%
2	1 095 - 3 650 m ³ /an	73 701	155 345	10 779	7 227	10 810	7 258	31	31	0,3%	0,4%
3	3 650 - 10 950 m ³ /an	28 084	174 847	12 132	8 134	12 167	8 169	35	35	0,3%	0,4%
4	10 950 - 36 500 m ³ /an	18 159	374 808	26 007	17 436	26 082	17 511	75	75	0,3%	0,4%
5	< 36 500 m³/an	175 834	728 948	50 579	33 911	50 725	34 056	146	146	0,3%	0,4%
6	36 500 - 109 500 m ³ /an	8 072	480 512	33 341	22 353	33 437	22 450	96	96	0,3%	0,4%
7	109 500 - 365 000 m ³ /an	1 928	353 187	24 507	16 430	24 577	16 501	71	71	0,3%	0,4%
8	365 000 - 1 095 000 m ³ /an	299	168 007	11 657	7 816	11 691	7 849	34	34	0,3%	0,4%
9	1 095 000 - 3 650 000 m ³ /an	37	65 110	4 518	3 029	4 531	3 042	13	13	0,3%	0,4%
10	3 650 000 - 10 950 000 m ³ /an	7	58 623	4 068	2 727	4 079	2 739	12	12	0,3%	0,4%
11	> 36 500 m³/an	10 342	1 125 438	78 091	52 355	78 316	52 580	225	225	0,3%	0,4%
12	TARIF 1 régulier	186 176	1 854 387	128 670	86 266	129 041	86 637	371	371	0,3%	0,4%
13	D-2005-173	376	1 315	91	61	91	61	0	0	0,3%	0,4%
14	NON FACTURÉ	0	(442)	(30)	(21)	(30)	(21)	(0)	(0)	0,3%	0,4%
15	OMA	0	0	0	0	0	0				
16	Sous-Total TARIF 1	186 553	1 855 259	128 731	86 307	129 102	86 678	371	371	0,3%	0,4%
17	Tarif 1 avec rabais transitoires	1 353	541 648	33 092	15 766	33 187	15 837	95	71	0,3%	0,5%
18	TOTAL TARIF 1	187 906	2 396 907	161 823	102 073	162 289	102 515	466	442	0,3%	0,4%
19	TARIF 3.3	225	35 812	2 481	312	2 488	313	7	1	0,3%	0,5%
20	TARIF 3.4	129	84 264	5 769	712	5 786	715	17	3	0,3%	0,4%
21	TARIF 3.5	68	125 949	8 452	976	8 476	980	24	4	0,3%	0,5%
22	OMA	0	0	0	0	0	0				
23	TARIF 3	422	246 024	16 702	1 999	16 750	2 008	48	9	0,3%	0,5%
24	TARIF 4.6	43	236 948	15 865	1 996	15 911	2 005	46	9	0,3%	0,4%
25	TARIF 4.7	24	462 334	24 732	3 708	24 802	3 725	70	17	0,3%	0,4%
26	TARIF 4.8	7	370 421	15 351	1 381	15 395	1 385	44	4	0,3%	0,3%
27	TARIF 4.9	2	319 160	8 624	529	8 649	530	25	1	0,3%	0,2%
28	TARIF 4.10	1	58 498	0	(137)	0	(138)	0	(1)		
29	OMA	0	0	1 202	0	1 202	0	0	0	0,0%	n/a
30	TARIF 4	78	1 447 362	65 773	7 476	65 958	7 507	185	31	0,3%	0,4%
31	TARIF 5.5 VA	63	114 037	7 899	(151)	7 922	(150)	23	1	0,3%	0,5%
32	TARIF 5.5 VB	28	49 687	3 442	1 043	3 452	1 048	10	5	0,3%	0,4%
33	TARIF 5.6 VA	21	166 031	9 099	1 144	9 125	1 149	26	5	0,3%	0,4%
34	TARIF 5.6 VB	16	71 495	4 952	1 065	4 967	1 070	14	5	0,3%	0,5%
35	TARIF 5.7 VA	11	149 944	10 475	(1 874)	10 505	(1 877)	30	(3)	0,3%	0,2%
36	TARIF 5.7 VB	6	40 576	2 811	129	2 819	129	8	1	0,3%	0,5%
37	TARIF 5.8 VA	6	274 114	18 988	(3 831)	19 043	(3 839)	55	(8)	0,3%	0,2%
38	TARIF 5.8 VB	1	2 050	142	157	142	157	0	1	0,3%	0,4%
39	TARIF 5.9 VA	2	162 275	11 241	(2 533)	11 273	(2 533)	32	0	0,3%	0,0%
40	TARIF 5.9 VB	1	13 264	919	(207)	921	(207)	3	0	0,3%	0,0%
41	OMA, RI et Primes	0	0	1 331	0	1 331	0	0	0	0,0%	n/a
42	TARIF 5	155	1 043 472	71 299	(5 060)	71 500	(5 054)	202	6	0,3%	0,1%
43	Ajustement inventaire transport relié à la variation de prix			(937)		(937)	0	0	0	0,0%	n/a
44	TOTAL (excl GAC)	188 560	5 133 766	314 660	106 488	315 561	106 975	901	487	0,3%	0,5%
45	VARIATION			0	0	0	0				
46	Gaz appoint concurrence	1	17 738	860	46	860	46	0	0	0,0%	0,4%
47	TOTAL (incl GAC)	188 561	5 151 504	315 520	106 534	316 421	107 021	901	487	0,3%	0,5%
48	VARIATION					901	487				

Notez que les montants de la bonification observés aux tableaux 1 et 2 présentent des écarts en raison de l'arrondissement, à trois décimales, des taux de transport et d'équilibrage.

2. Reference: i) B-0023, GM-4, Doc. 1

Preamble

To evaluate the performance indicator, participants require guidance as to the period (how many years) over which Gaz Métro is planning to apply the indicator.

Questions:

- 2.1. In this application, is Gaz Métro seeking approval of the performance indicator mechanism (as proposed in Reference (i)) for the 2012-2013 rate year only? If not, please explain.

Réponse :

L'indicateur de performance sera applicable à partir du 1^{er} octobre 2013 et ce, pour une période de cinq ans, comme mentionné dans le *Document descriptif* déposé en annexe de la pièce Gaz Métro-5, Document 14.

Pour l'année 2012-2013, veuillez vous référer à la réponse à la question 13.1 de la Régie à la pièce Gaz Métro-5, Document 14.

- 2.2. Has Gaz Métro designed this performance indicator with the intention of applying it over multiple years? Please explain.

Réponse :

Oui. Veuillez vous référer au *Document descriptif* déposé en annexe de la pièce Gaz Métro-5, Document 14.

2.3. For how many years does Gaz Métro plan to apply the performance indicator?

Réponse :

Veillez vous référer au *Document descriptif* déposé en annexe de la pièce Gaz Métro-5, Document 14

2.4. Is there a sunset clause planned for the performance indicator? In other words, does Gaz Métro plan to re-evaluate or eliminate the indicator after a fixed period of time? Please explain.

Réponse :

Veillez vous référer au *Document descriptif* déposé en annexe de la pièce Gaz Métro-5, Document 14.

2.5. Is there a reset clause planned for the performance indicator? In other words, does Gaz Métro plan to reset the base year from 2010 to some later year at some point in the future? Please explain.

Réponse :

Veillez vous référer au *Document descriptif* déposé en annexe de la pièce Gaz Métro-5, Document 14.

3. References:
- i) B-0023, GM-4, Doc. 1, p. 21, Table 4
 - ii) B-0023, GM-4, Doc. 1, p. 23, Table 6
 - iii) B-0016, GM-1, Doc. 12, p. 1.

Preamble

OC is interested in understanding how the level of the performance bonuses will evolve over the life of the indicator, based on forecast data for the years in which the indicator may be applied.

Questions:

3.1 Assuming that the performance indicator proposed in B-0023 is approved from 2013 through 2015 (with 2010 as the base year), please update Table 4 (Reference (i)) for each rate year, 2013, 2014 and 2015, using the forecast data for 2013, 2014 and 2015 respectively (instead of the 2012 costs).

Réponse :

Veillez noter que les données des années 2013 et subséquentes des tableaux ci-dessous sont estimées.

Tableau "4", année 2010 réelle et année 2013 normale

Calcul des coûts moyens (étalon & réel)

	1	2	3 = 1 - 2
	Coûts T & É 2010	2013	Variation
Coût du transport calculé (000 \$)	366 985	304 933	62 051
Volume T _{GM} après inter. non normalisé (excluant GAC & GAI, 10 ⁹ m ³)	4 458 473	4 568 338	-109 865
Coût moyen (¢/m³):	8,231	6,675	1,556
Coût de l'équilibrage calculé (000 \$)	118 891	101 270	17 621
Volume É _{GM} après inter. non normalisé (excluant GAC & GAI, 10 ⁹ m ³)	4 819 874	5 259 996	-440 122
Coût moyen (¢/m³)	2,467	1,925	0,541

Calcul de la valeur nette

	4 = 3	5	6 = 4 * 5
	Variation du coût moyen (¢/m ³)	Volume T & É 2013 (normalisé, 10 ⁹ m ³)	(\$)
Valeur créée (Transport)	1,556	4 568 338	71 094 492
Valeur créée (Équilibrage)	0,541	5 259 996	28 477 496
Total:			99 571 988

Tableau "4", année réelle 2010 et année 2014 normale

Calcul des coûts moyens (étalon & réel)

	1	2	3 = 1 - 2
	Coûts T & É 2010	2014	Variation
Coût du transport calculé (000 \$)	360 722	301 000	59 722
Volume T _{GM} après inter. non normalisé (excluant GAC & GAI, 10 ³ m ³)	4 458 473	4 700 876	-242 403
Coût moyen (¢/m³):	8,091	6,403	1,688
Coût de l'équilibrage calculé (000 \$)	115 239	99 333	15 906
Volume É _{GM} après inter. non normalisé (excluant GAC & GAI, 10 ³ m ³)	4 819 874	5 382 788	-562 914
Coût moyen (¢/m³)	2,391	1,845	0,546

Calcul de la valeur nette

	4 = 3	5	6 = 4 * 5
	Variation du coût moyen (¢/m ³)	Volume T & É 2014 (normalisé, 10 ³ m ³)	(\$)
Valeur créée (Transport)	1,688	4 700 876	79 333 976
Valeur créée (Équilibrage)	0,546	5 382 788	29 365 083
Total:			108 699 059

Tableau "4", année réelle 2010 et année 2015 normale

Calcul des coûts moyens (étalon & réel)

	1	2	3 = 1 - 2
	Coûts T & É 2010	2015	Variation
Coût du transport calculé (000 \$)	362 007	307 151	54 855
Volume T _{GM} après inter. non normalisé (excluant GAC & GAI, 10 ³ m ³)	4 458 473	4 765 643	-307 170
Coût moyen (¢/m³):	8,120	6,445	1,674
Coût de l'équilibrage calculé (000 \$)	117 119	102 714	14 405
Volume É _{GM} après inter. non normalisé (excluant GAC & GAI, 10 ³ m ³)	4 819 874	5 426 060	-606 186
Coût moyen (¢/m³)	2,430	1,893	0,537

Calcul de la valeur nette

	4 = 3	5	6 = 4 * 5
	Variation du coût moyen (¢/m ³)	Volume T & É 2015 (normalisé, 10 ³ m ³)	(\$)
Valeur créée (Transport)	1,674	4 765 643	79 796 129
Valeur créée (Équilibrage)	0,537	5 426 060	29 134 549
Total:			108 930 678

3.2 Assuming that the performance indicator proposed in B-0023 is approved from 2013 through 2015 (with 2010 as the base year), please update Table 6 (Reference (ii)) for each rate year, 2013, 2014 and 2015, using the forecast data

for 2013, 2014 and 2015 respectively (instead of the 2012 costs).

Réponse :

Tableau 6 Année 2013

Palier de valeur créée	Bonification de Gaz Métro	
	%	M\$
Les premiers 45 M\$	0%	-
De 45 M\$ à 67,5 M\$	3%	0,675
De 67,5 M\$ à 112,5 M\$	4%	1,283
De 112,5 M\$ à 135 M\$	5%	-
Excédant 135 M\$	6%	-
Total		1,958

Tableau 6 Année 2014

Palier de valeur créée	Bonification de Gaz Métro	
	%	M\$
Les premiers 45 M\$	0%	-
De 45 M\$ à 67,5 M\$	3%	0,675
De 67,5 M\$ à 112,5 M\$	4%	1,648
De 112,5 M\$ à 135 M\$	5%	-
Excédant 135 M\$	6%	-
Total		2,323

Tableau 6 Année 2015

Palier de valeur créée	Bonification de Gaz Métro	
	%	M\$
Les premiers 45 M\$	0%	-
De 45 M\$ à 67,5 M\$	3%	0,675
De 67,5 M\$ à 112,5 M\$	4%	1,657
De 112,5 M\$ à 135 M\$	5%	-
Excédant 135 M\$	6%	-
Total		2,332

3.3 Please confirm that the forecast data for 2013, 2014 and 2015 used to update Tables 4 and 6 in questions 3.1 and 3.2 above, are found in Reference (iii) above.

3.3.1 If not, please explain and specify the source of the forecast data for 2013, 2014 and 2015 used to update Tables 4 and 6 in questions 3.1 and 3.2.

Réponse :

Gaz Métro le confirme.

4. Reference:
- i) B-0023, GM-4, Doc. 1, p. 18, Table 1
 - ii) B-0023, GM-4, Doc. 1, p. 19, Table 2
 - iii) B-0023, GM-4, Doc. 1, p. 20, Table 3
 - iv) B-0016, GM-1, Doc. 12, p. 1.

Preamble

It is Gaz Métro's responsibility to make clear what the level of performance bonus will be for the years it is (or may be) requesting the bonus, as well as the underlying data and calculations required to derive the bonus. Assuming that the performance indicator proposed in B-0023 is approved from 2013 through 2015 (with 2010 as the base year), OC is trying to understand what the level of bonus will be for the years from 2013 through 2015 and how Gaz Métro will derive the data that it is proposing to use in order to calculate its bonuses from 2013 through 2015. Tables 1 to 3 are the basis for the inputs into Table 4 and 6.

Questions:

4.1. For the rate year 2013, please update Table 1 (Reference (i)) using the forecast data for 2013 (instead of the 2012 costs) in order to calculate (a) the Functionalized 2010 Actual Results with 2013 forecast costs (i.e. columns (4), (5) and (6) under *Résultats Réels 2010 fonctionnalisés*; and (b) the Differential with the 2010 Actuals (*Écart*) in columns (7), (8) and (9).

Réponse :

Le tableau 1 était un exemple permettant de démontrer que l'ensemble des volumes et des coûts entre la fonctionnalisation 2010 et celle de 2012 se répartit

différemment entre les services de transport, d'équilibrage et de fourniture. Par contre, étant donné que la valeur générée pour établir la bonification se base sur les prix de l'année courante, le tableau 1 de la pièce B-0023, Gaz Métro-4, Document 1 peut être utilisé tant que la méthode de fonctionnalisation ne change pas en ce qui a trait à l'attribution des volumes par type de coût. Par conséquent, le tableau 1 ne sera pas reproduit séparément pour calculer la valeur créée à moins qu'un changement de la méthode de fonctionnalisation vienne affecter l'attribution des volumes par type de coût. Les tableaux 1 et 2 seront donc présentés ensemble.

4.2. For the rate year 2013, please update Table 2 (Reference (ii)) using the forecast data for 2013 (instead of the 2012 costs) in order to (a) calculate the Functionalized 2010 Actual Results for (i.e. columns (1), (2) and (3) under *Résultats Réels 2010 fonctionnalisés*); and (b) the Functionalized 2010 Actual Results with 2013 prices (i.e. columns (4), (5) and (6) under *Résultats Réels 2010 fonctionnalisés prix pour 2013*), as well as (c) the Differential between (a) and (b) (*Écart*) in columns (7), (8) and (9).

Réponse :

Veillez noter que les données de l'année 2013 au tableau ci-dessous sont estimées.

	Résultats Réels 2010			Réal 2010 fonctionnalisé prix 2013			Écart		
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
1 Coûts de transport	Qté (10³m³)	000 \$	¢/m³	Qté (10³m³)	000 \$	¢/m³	Qté (10³m³)	000 \$	¢/m³
2 Transport TCPL LH	3 607 658	206 312	5,72	3 776 436	319 768	8,47	168 778	113 456	2,75
3 Marché secondaire LH	169 409	10 071	5,94	29 931	1 752	5,85	(139 478)	(8 319)	(0,09)
4 Achats à Dawn	645 112	35 046	5,43	645 112	28 960	4,49	-	(6 086)	(0,94)
5 Coûts transport client	4 422 179	251 429	5,69	4 451 479	350 480	7,87	29 300	99 051	2,19
6 Variation d'inventaire	66 420	(7 834)	(11,79)	66 420	5 189	7,81	-	13 023	19,61
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)	(4 643)	7,81	-	(935)	1,57
9 Pertes sur optimisations		6 925			19 522			12 597	
10 Transfert coûts échoués T		(3 564)			(3 564)			-	
11 Frais reportés + CTI		4 160			4 160			-	
12 Coûts totaux transport	4 790 528	262 192	5,47	4 790 528	384 586	8,03	-	122 394	2,55
13 Coûts d'entreposage	Capacité	000 \$	¢/m³	Capacité	000 \$	¢/m³	Capacité	000 \$	¢/m³
14 Union Gas		15 353			19 514			4 161	
15 Transport STS		32 025			46 528			14 503	
16 Transport SH Parkway		9 691			14 179			4 488	
17 Transport SH Dawn		16 693			11 193			(5 500)	
18 Coût total Union Gas		73 762			91 414			17 652	
19 St-Flavien		19 132			20 570			1 438	
20 Pointe-du-Lac		4 703			3 178			(1 525)	
21 LSR		4 121			4 121			0	
22 Coûts entreposage		101 718			119 284			17 566	
23 Coût É - Achats Dawn		(16 309)			2 992			19 301	
24 Revenus d'optimisation		(12 535)			(6 948)			5 587	
25 Transfert coûts échoués T		3 564			3 564			-	
26 Frais reportés		1 130			1 130			-	
27 Coûts totaux entreposage	4 819 874	77 568	1,61	4 819 874	120 021	2,49	-	42 453	0,88
28 Coûts totaux T + É		339 760			504 607			164 847	

4.3. For the rate year 2013, please update Table 3 (Reference (iii)) using the forecast data for 2013 (instead of the 2012 costs) in order to calculate (a) the Functionalized 2010 Actual Results with 2013 prices (i.e. columns (1), (2) and (3) under *Résultats Réels 2010 fonctionnalisés prix pour 2013*); and (b) the forecast results for the 2013 rate case (i.e. columns (4), (5), (6) under *Dossier tarifaire 2013*); as well as (c) the Differential between (a) and (b) (*Écart*) in columns (7), (8) and (9).

Réponse :

Veillez noter que les données de l'année 2013 au tableau ci-dessous sont estimées.

	Réel 2010 fonctionnalisé prix 2013			2013			Écart		
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
1 Coûts de transport	Qté (10³m³)	000 \$	¢/m³	Qté (10³m³)	000 \$	¢/m³	Qté (10³m³)	000 \$	¢/m³
2 Transport TCPL LH	3 776 436	319 768	8,47	2 152 121	181 753	8,45	(1 624 315)	(138 016)	(0,02)
3 Marché secondaire LH	29 931	1 752	5,85	732 273	39 112	5,34	702 342	37 360	(0,51)
4 Achats à Dawn	645 112	28 960	4,49	1 753 668	89 411	5,10	1 108 556	60 452	0,61
5 Coûts transport client	4 451 479	350 480	7,87	4 638 061	310 276	6,69	186 582	(40 204)	(1,18)
6 Variation d'inventaire	66 420	5 189	7,81	(7 637)	(482)	6,31	(74 057)	(5 671)	(1,50)
7 Gaz d'appoint							-	-	-
8 Gaz utilisé dans les opérations	(59 426)	(4 643)	7,81	(62 087)	(3 919)	6,31			
9 Pertes sur optimisations		19 522			(1 332)			(20 854)	
10 Transfert coûts échoués T		(3 564)			390			3 954	
11 Frais reportés + CTI								-	
12 Coûts totaux transport	4 458 473	366 985	8,23	4 568 338	304 933	6,67	109 865	(62 051)	(1,56)
13 Coûts d'entreposage	Capacité	000 \$	¢/m³	Capacité	000 \$	¢/m³	Capacité	000 \$	¢/m³
14 Union Gas		19 514			17 079		-	(2 434)	-
15 Transport STS		46 528			47 337			810	
16 Transport SH Parkway		14 179			1 277			(12 902)	
17 Transport SH Dawn		11 193			-			(11 193)	
18 Coût total Union Gas		91 414			65 694		-	(25 720)	-
19 St-Flavien		20 570			20 462		-	(108)	-
20 Pointe-du-Lac		3 178			3 223		-	44	-
21 LSR		4 121			4 164		-	43	-
22 Coûts entreposage		119 284			93 543			(25 740)	
23 Coût É - Achats Dawn		2 992			8 135			5 143	
24 Revenus d'optimisation		(6 948)			(18)			6 930	
25 Transfert coûts échoués T		3 564			(390)			(3 954)	
26 Frais reportés								-	
27 Coûts totaux entreposage	4 819 874	118 891	2,47	5 259 996	101 270	1,93	440 122	(17 621)	(0,54)
28 Coûts totaux T + É		485 875			406 203			(79 672)	

4.4. For rate year 2014, please update Tables 1, 2 and 3 (References (i), (ii) and (iii)) in the same way as requested in 4.1 to 4.3 using 2014 forecast data.

Réponse :

Veillez noter que les données de l'année 2014 aux tableaux ci-dessous sont estimées.

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

Tableau 1-2

	Résultats Réels 2010			Réal 2010 fonctionnalisé prix 2014			Écart		
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
1 Coûts de transport	Qté (10³m³)	000 \$	¢/m³	Qté (10³m³)	000 \$	¢/m³	Qté (10³m³)	000 \$	¢/m³
2 Transport TCPL LH	3 607 658	206 312	5,72	3 776 437	319 768	8,47	168 779	113 456	2,75
3 Marché secondaire LH	169 409	10 071	5,94	29 931	1 752	5,85	(139 478)	(8 319)	(0,09)
4 Achats à Dawn	645 112	35 046	5,43	645 112	28 960	4,49	0	(6 086)	(0,94)
5 Coûts transport client	4 422 179	251 429	5,69	4 451 480	350 480	7,87	29 301	99 051	2,19
6 Variation d'inventaire	66 420	(7 834)	(11,79)	66 420	5 189	7,81	(0)	13 023	19,61
7 Gaz d'appoint	361 355	14 784	4,09				(361 355)	(14 784)	(4,09)
8 Gaz utilisé dans les opérations	(59 426)	(3 708)	6,24	(59 426)	(4 643)	7,81		6 335	
9 Pertes sur optimisations		6 925			13 260			(0)	
10 Transfert coûts échoués T		(3 564)			(3 564)			(4 160)	
11 Frais reportés + CTI		4 160							
12 Coûts totaux transport	4 790 528	262 192	5,47	4 458 473	360 722	8,09	(332 055)	98 530	2,62
13 Coûts d'entreposage	Capacité	000 \$	¢/m³	Capacité	000 \$	¢/m³	Capacité	000 \$	¢/m³
14 Union Gas		15 353			19 514		-	4 161	-
15 Transport STS		32 025			46 528			14 503	
16 Transport SH Parkway		9 691			14 179			4 488	
17 Transport SH Dawn		16 693			9 188			(7 505)	
18 Coût total Union Gas		73 762			89 409		-	15 647	-
19 St-Flavien		19 132			20 570		-	1 438	-
20 Pointe-du-Lac		4 703			3 178		-	(1 525)	-
21 LSR		4 121			4 121		-	0	-
22 Coûts entreposage		101 718			117 279		-	15 561	-
23 Coût É - Achats Dawn		(16 309)			1 344			17 653	
24 Revenus d'optimisation		(12 535)			(6 948)			5 587	
25 Transfert coûts échoués T		3 564			3 564			0	
26 Frais reportés		1 130						(1 130)	
27 Coûts totaux entreposage	4 819 874	77 568	1,61	5 068 668	115 239	2,27	248 794	37 671	0,66
28 Coûts totaux T + É		339 760			475 961			136 201	

Tableau 3

	Réal 2010 fonctionnalisé prix 2014			2014			Écart		
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
1 Coûts de transport	Qté (10³m³)	000 \$	¢/m³	Qté (10³m³)	000 \$	¢/m³	Qté (10³m³)	000 \$	¢/m³
2 Transport TCPL LH	3 776 437	319 768	8,47	2 034 293	171 771	8,44	(1 742 144)	(147 997)	(0,02)
3 Marché secondaire LH	29 931	1 752	5,85	995 440	46 974	4,72	965 509	45 222	(1,13)
4 Achats à Dawn	645 112	28 960	4,49	1 730 245	86 927	5,02	1 085 133	57 968	0,53
5 Coûts transport client	4 451 480	350 480	7,87	4 759 978	305 673	6,42	308 498	(44 808)	(1,45)
6 Variation d'inventaire	66 420	5 189	7,81	2 371	150	6,31	(64 048)	(5 039)	(1,50)
7 Gaz d'appoint							-	-	-
8 Gaz utilisé dans les opérations	(59 426)	(4 643)	7,81	(61 473)	(3 880)	6,31			
9 Pertes sur optimisations		13 260			(1 332)			(14 592)	
10 Transfert coûts échoués T		(3 564)			390			3 954	
11 Frais reportés + CTI								-	
12 Coûts totaux transport	4 458 473	360 722	8,09	4 700 876	301 000	6,40	242 403	(59 722)	(1,69)
13 Coûts d'entreposage	Capacité	000 \$	¢/m³	Capacité	000 \$	¢/m³	Capacité	000 \$	¢/m³
14 Union Gas		19 514			17 086		-	(2 428)	-
15 Transport STS		46 528			47 324			796	
16 Transport SH Parkway		14 179			3 909			(10 270)	
17 Transport SH Dawn		9 188			-			(9 188)	
18 Coût total Union Gas		89 409			68 320		-	(21 089)	-
19 St-Flavien		20 570			20 462		-	(108)	-
20 Pointe-du-Lac		3 178			3 213		-	35	-
21 LSR		4 121			4 140		-	18	-
22 Coûts entreposage		117 279			96 135		-	(21 143)	-
23 Coût É - Achats Dawn		1 344			3 606			2 261	
24 Revenus d'optimisation		(6 948)			(18)			6 930	
25 Transfert coûts échoués T		3 564			(390)			(3 954)	
26 Frais reportés								-	
27 Coûts totaux entreposage	4 819 874	115 239	2,39	5 382 788	99 333	1,85	562 914	(15 906)	(0,55)
28 Coûts totaux T + É		475 961			400 333			(75 628)	

4.5. For rate year 2015, please update Tables 1, 2 and 3 (References (i), (ii) and (iii)) in the same way as requested in 4.1 to 4.3 using 2015 forecast data.

Réponse :

Veillez noter que les données de l'année 2015 aux tableaux ci-dessous sont estimées.

Tableau 1-2

	Résultats Réels 2010			Réal 2010 fonctionnalisé prix 2015			Écart		
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
1 Coûts de transport	Qté (10³m³)	000 \$	¢/m³	Qté (10³m³)	000 \$	¢/m³	Qté (10³m³)	000 \$	¢/m³
2 Transport TCPL LH	3 607 658	206 312	5,72	3 776 437	319 768	8,47	168 779	113 456	2,75
3 Marché secondaire LH	169 409	10 071	5,94	29 931	1 752	5,85	(139 478)	(8 319)	(0,09)
4 Achats à Dawn	645 112	35 046	5,43	645 112	28 960	4,49	0	(6 086)	(0,94)
5 Coûts transport client	4 422 179	251 429	5,69	4 451 480	350 480	7,87	29 301	99 051	2,19
6 Variation d'inventaire	66 420	(7 834)	(11,79)	66 420	5 189	7,81	(0)	13 023	19,61
7 Gaz d'appoint	361 355	14 784	4,09				(361 355)	(14 784)	(4,09)
8 Gaz utilisé dans les opérations	(59 426)	(3 708)	6,24	(59 426)	(4 643)	7,81			
9 Pertes sur optimisations		6 925			14 545			7 620	
10 Transfert coûts échoués T		(3 564)			(3 564)			(0)	
11 Frais reportés + CTI		4 160						(4 160)	
12 Coûts totaux transport	4 790 528	262 192	5,47	4 458 473	362 007	8,12	(332 055)	99 815	2,65
13 Coûts d'entreposage	Capacité	000 \$	¢/m³	Capacité	000 \$	¢/m³	Capacité	000 \$	¢/m³
14 Union Gas		15 353			19 514		-	4 161	-
15 Transport STS		32 025			46 528			14 503	
16 Transport SH Parkway		9 691			14 179			4 488	
17 Transport SH Dawn		16 693			9 748			(6 945)	
18 Coût total Union Gas		73 762			89 969		-	16 207	-
19 St-Flavien		19 132			20 570		-	1 438	-
20 Pointe-du-Lac		4 703			3 178		-	(1 525)	-
21 LSR		4 121			4 121		-	0	-
22 Coûts entreposage		101 718			117 839		-	16 121	-
23 Coût É - Achats Dawn		(16 309)			2 664			18 973	
24 Revenus d'optimisation		(12 535)			(6 948)			5 587	
25 Transfert coûts échoués T		3 564			3 564			0	
26 Frais reportés		1 130						(1 130)	
27 Coûts totaux entreposage	4 819 874	77 568	1,61	5 382 788	117 119	2,18	562 914	39 551	0,57
28 Coûts totaux T + É		339 760			479 126			(69 260)	

Tableau 3

	Réal 2010 fonctionnalisé prix 2015			2015			Écart		
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
1 Coûts de transport	Qté (10³m³)	000 \$	¢/m³	Qté (10³m³)	000 \$	¢/m³	Qté (10³m³)	000 \$	¢/m³
2 Transport TCPL LH	3 776 437	319 768	8,47	1 893 886	159 833	8,44	(1 882 550)	(159 935)	(0,03)
3 Marché secondaire LH	29 931	1 752	5,85	1 218 314	64 276	5,28	1 188 383	62 524	(0,58)
4 Achats à Dawn	645 112	28 960	4,49	1 714 080	87 812	5,12	1 068 968	58 852	0,63
5 Coûts transport client	4 451 480	350 480	7,87	4 826 281	311 921	6,46	374 801	(38 559)	(1,41)
6 Variation d'inventaire	66 420	5 189	7,81	607	38	6,31	(65 813)	(5 151)	(1,50)
7 Gaz d'appoint							-	-	-
8 Gaz utilisé dans les opérations	(59 426)	(4 643)	7,81	(61 245)	(3 866)	6,31			
9 Pertes sur optimisations		14 545			(1 332)			(15 877)	
10 Transfert coûts échoués T		(3 564)			390			3 954	
11 Frais reportés + CTI								-	
12 Coûts totaux transport	4 458 473	362 007	8,12	4 765 643	307 151	6,45	307 170	(54 855)	(1,67)
13 Coûts d'entreposage	Capacité	000 \$	¢/m³	Capacité	000 \$	¢/m³	Capacité	000 \$	¢/m³
14 Union Gas		19 514			17 086		-	(2 428)	-
15 Transport STS		46 528			47 232			704	
16 Transport SH Parkway		14 179			3 897			(10 282)	
17 Transport SH Dawn		9 748			-			(9 748)	
18 Coût total Union Gas		89 969			68 215		-	(21 753)	-
19 St-Flavien		20 570			20 462		-	(108)	-
20 Pointe-du-Lac		3 178			3 208		-	30	-
21 LSR		4 121			4 157		-	36	-
22 Coûts entreposage		117 839			96 043		-	(21 795)	-
23 Coût É - Achats Dawn		2 664			7 079			4 415	
24 Revenus d'optimisation		(6 948)			(18)			6 930	
25 Transfert coûts échoués T		3 564			(390)			(3 954)	
26 Frais reportés								-	
27 Coûts totaux entreposage	4 819 874	117 119	2,43	5 426 060	102 714	1,89	606 186	(14 405)	(0,54)
28 Coûts totaux T + É		479 126			409 866			(69 260)	

4.6. Please confirm that the forecast data for 2013, 2014 and 2015 used to update Tables 1, 2 and 3 in questions 4.1 to 4.5 above, are found in Reference (iv) above.

Réponse :

Gaz Métro le confirme.

4.7. If not, please explain and specify the source of the forecast data for 2013, 2014 and 2015 used to update Tables 1, 2 and 3 in questions 4.1 and 4.5 above.

Réponse :

Non applicable.

4.8. OC is aware that assumptions will have to be made to provide the information requested in questions 4.1 through 4.7 above. One of the key assumptions will be related to forecast results for the 2013, 2014 and 2015 rate cases (which

correspond to columns (4), (5), (6) in the updated Table 3 as requested above for each of these years). Please explain these assumptions and any other important assumptions made by GM to answer these questions.

Réponse :

Les hypothèses utilisées sont les mêmes que celles utilisées pour le plan d'approvisionnement 2013-2015 (B-0062, Gaz Métro 1, Document 1). Ainsi, les résultats aux questions 4.1 à 4.7 ont été calculés à l'aide des prévisions pour les années 2013, 2014 et 2015.

Il est à noter que la méthode de calcul proposée par Gaz Métro s'appliquera sur les volumes et les coûts réels de chacune de ces années. De plus, le nouvel indicateur s'appliquera à partir de l'année tarifaire 2013-2014.

5. References:
- i) B-0023, GM-4, Doc. 1, p. 21, Table 4
 - ii) B-0016, GM-1, Doc. 12, p. 1, line 36
 - iii) B-0016, GM-1, Doc. 12, p. 1, line 41

Preamble

OC is attempting to reconcile the cost variation shown in B-0016, line 36 (Reference (ii)) with the calculation of net value for transmission and load balancing in Table 4 (Reference (i)).

Questions:

- 5.1. In Reference (iii), line 41, please clarify whether the cost variation by year (for 2013, 2014 and 2015 respectively) is incremental or cumulative with respect to 2012.

Réponse :

Les variations de coût présentées à la référence (iii) représentent la différence entre deux scénarios d'approvisionnement possibles pour une même année. Par exemple, en 2014, la variation de 22,3 M\$ représente la différence de coût entre un scénario où une entente est conclue avec une tierce partie (colonne 3) et un scénario où un achat FTLH sur le marché secondaire est plutôt effectué (colonne 4).

Les variations indiquées à la ligne 41 ne sont donc pas cumulatives une année par rapport à l'autre.

- 5.2. Please confirm that the additional value created in 2013 (vs. 2012) for the combined transmission and load-balancing costs would be \$5,699,000 (i.e. \$415,502,000 - \$409,803,000), as per Reference (ii), line 36. If not, please explain.

Réponse :

La variation de 5,699 M\$ ne représente pas la variation des coûts entre 2013 et 2012, mais bien la variation des coûts entre deux scénarios potentiels de 2013.

- 5.3. Please confirm that the value created in 2013 for the purpose of the performance indicator calculation would be the sum of the value created in 2012 (vs. 2010) plus the additional value created in 2013 (vs. 2012), which would amount to \$85.4 M (as per Reference (i)) + \$5.7M (as per Reference (ii)) = \$91.1M. If not, please provide the value created in 2013 for the purpose of the performance indicator calculation and please explain the link, if any, between B-0016 (Reference (ii)) and the calculation of the value created for the purpose of the performance indicator.

Réponse :

La création de valeur prévue pour 2013 n'égal pas la somme de la valeur prévue pour 2012 plus la variation de 5,699 M\$ indiqué en référence. Il n'y a pas de lien direct entre ces deux valeurs.

L'estimation de la valeur créée pour l'année 2013 à partir des données du plan d'approvisionnement 2013 est disponible en réponse à la question 3.1.

- 5.4. Please confirm that the additional value created in 2014 (vs. 2012) for the combined transmission and load-balancing costs would be \$22,079,000 (i.e. \$423,656,000 - \$401,577,000), as per Reference (ii). If not, please explain.

Réponse :

La variation de 22,079 M\$ ne représente pas la variation des coûts entre 2014 et 2012, mais bien la variation des coûts entre deux scénarios potentiels de 2014.

5.5. Please confirm then that the value created in 2014 for the purpose of the performance indicator calculation would be the sum of the value created in 2012 (vs. 2010) plus the additional value created in 2014 (vs. 2012), which would amount to \$85.4 M (as per Reference (i)) + \$22.1M (as per Reference (ii)) = \$107.5M. If not, please provide the total value created in 2014 for the purpose of the performance indicator calculation and please explain the link, if any, between B-0016 (Reference (ii)) and the calculation of the value created for the purpose of the performance indicator.

Réponse :

La création de valeur prévue pour 2014 n'égal pas la somme de la valeur prévue pour 2012 plus la variation de 22,1 M\$, comme indiqué en référence. Il n'y a pas de lien direct entre ces deux valeurs.

L'estimation de la valeur créée pour l'année 2014 à partir des données du plan d'approvisionnement 2014 est disponible en réponse à la question 3.1.

5.6. Please confirm that the additional value created in 2015 (vs. 2012) for the combined transmission and load-balancing costs would be \$109,862,000 (i.e. \$420,435,000 - \$310,573,000), as per Reference (ii). If not, please explain.

Réponse :

La variation de 109,8 M\$ (24,7 M\$ au document révisé) ne représente pas la variation des coûts entre 2015 et 2012, mais bien la variation des coûts entre deux scénarios potentiels de 2015.

5.7. Please confirm then that the value created in 2015 for the purpose of the performance indicator calculation would be the sum of the value created in 2012 (vs. 2010) plus the additional value created in 2015 (vs. 2012), which would amount to \$85.4 M (as per Reference (i)) + \$109.9 M (as per Reference (ii)) = \$195.3 M. If not, please provide the total value created in 2015 for the purpose of the performance indicator calculation and please explain the link, if any, between B-0016 (Reference (ii)) and the calculation of the value created for the purpose of the performance indicator.

Réponse :

La création de valeur prévue pour 2015 n'égal pas la somme de la valeur prévue pour 2012 plus la variation de 109,9 M\$ (24,7 M\$ au document révisé), comme indiqué en référence. Il n'y a pas de lien direct entre ces deux valeurs.

L'estimation de la valeur créée pour l'année 2015 à partir des données du plan d'approvisionnement 2015 est disponible en réponse à la question 3.1.

6. Reference: i) B-0023, GM-4, Doc. 1
 ii) B-0016, GM-1, Doc. 12, p. 1

Preamble

In the example of the performance indicator calculations in Tables 1, 2, 3, 4 and 6 of Reference (i), Gaz Métro uses costs from the 2012 Rate Case (*DT 2012*) to illustrate the level of bonus. In its profitability analysis presented in Reference (ii), Gaz Métro uses forecast data for 2013 through 2015 to present its forecast cost savings resulting from the implementation of its 2013-2015 Supply Plan.

Questions:

- 6.1. To facilitate comparability between Reference (ii) and the performance indicator data from Reference (i), please modify the Table in Reference (ii) by adding two columns for 2012 to reflect the cost savings obtained in Rate year 2012 compared to base year 2010. Column 1 should use the data from the 2012 Rate Case (*DT 2012*) (comparable to Reference (i), p. 20, Table 3, columns 4-6). And Column 2 should use Functionalized 2010 Actual Results with 2012 prices (*Réal 2010 fonctionnalisé prix 2012*) (comparable with Reference (i), p. 20, Table 3, columns 1-3).

Réponse :

Il n'y a pas de lien direct entre les variations de coût résultant des scénarios d'approvisionnement présentées en référence (ii) et les économies calculées par l'indicateur entre l'année étalon et l'année réelle en référence (i).

7. Reference:
- i) B-0023, GM-4, Doc. 1, pp. 18-20, Tables 1-3
 - ii) B-0023, GM-4, Doc. 1, p. 21, Table 4
 - iii) B-0023, GM-4, Doc. 1, p. 21, lines 8-10

Preamble

OC is concerned with the effect of weather (and other factors that can affect gas demand) on the calculation of the performance indicator. In particular, the weather in the proposed 2010 base year may not be representative of a typical year.

Questions:

- 7.1. Please confirm that the value created in Table 4 (Reference (ii)) is calculated based on weather-normalized gas volumes for Rate Case 2012 (*DT 2012*). If not, please explain.

Réponse :

La valeur nette de 85,4 M\$ est effectivement calculée à partir des volumes normalisés de 2012 puisque les volumes prévus des dossiers tarifaires sont toujours des volumes normalisés. L'utilisation des données de la Cause tarifaire 2012 sont à titre indicatif uniquement. L'indicateur sera calculé sur des données réelles. Ainsi, pour l'année financière 2013-2014, soit la première année de l'application de l'indicateur, la valeur créée sera calculée au réel lors du rapport annuel de cette année. Les volumes réels normalisés de l'année 2014 seront utilisés pour calculer la valeur nette.

Cependant, les coûts moyens réels d'approvisionnement pour 2010 et pour 2014 seront calculés avec les volumes réels non normalisés puisque les coûts associés à ces volumes sont également réels.

- 7.2. Please confirm that the base year (2010) data in Tables 1-3 of Reference (i) are based on actual gas volumes in 2010, as opposed to weather-normalized volumes. If not, please explain.

Réponse :

Gaz Métro le confirme.

7.3. As proposed by Gaz Métro, would the performance indicator for 2013 (and any future years) be calculated based on (a) weather-normalized gas volumes for 2013 (and any future years); or on (b) actual gas volumes (i.e. non-normalized) for 2013 (and any future years)? Please explain.

Réponse :

L'application de l'indicateur se fera à partir du 1^{er} octobre 2013, soit l'année tarifaire 2014.

Comme mentionné à la réponse 7.1, les coûts moyens réels d'approvisionnement pour 2010 et pour 2014 seront calculés avec les volumes réels puisque les coûts associés à ces volumes sont également réels.

La variation entre les coûts moyens (l'amélioration relative du coût moyen depuis 2010) sera appliquée aux volumes réels normalisés de 2014 puisque Gaz Métro ne prétend pas pouvoir créer de la valeur sur des volumes résultant uniquement d'une température plus froide ou plus chaude.

7.4. Please explain why the proposed performance indicator 2010 base year calculation is based on actual gas volumes for 2010 instead of weather-normalized gas volumes for 2010.

Réponse :

Les volumes réels non normalisés sont utilisés, car les coûts de 2010 sont également réels.

Si, pour obtenir un coût moyen d'approvisionnement, les coûts réels de 2010 étaient divisés par les volumes normalisés de 2010, ce coût moyen serait alors grandement tributaire de la température puisque les volumes ne seraient pas en lien avec les volumes qui les ont générés (étant normalisés).

Par exemple, une année froide générerait à coup sûr des coûts réels plus élevés qu'une année normale. Puisque ces coûts seraient divisés par des volumes normaux, le coût moyen serait beaucoup plus élevé en raison uniquement de cette année plus froide.

Afin d'éviter ce biais, le recours aux volumes réels est nécessaire. En divisant ces coûts par les volumes réels qui seraient eux aussi nécessairement plus élevés dans le cas d'une année froide, Gaz Métro s'assure qu'elle obtient un coût moyen réel d'approvisionnement.

Veillez également vous référer à la réponse à la question 9.9 de la Régie à la pièce Gaz Métro-5, Document 14.

7.5. Please update Tables 1, 2 and 3 (in Reference (i)) using weather-normalized gas volumes for the 2010 base year calculation.

Réponse :

Gaz Métro n'est pas en mesure d'établir *a posteriori* des coûts « réels normalisés » en fonction d'une demande normalisée.

7.6. If Gaz Métro is unable to provide updated Tables in answer to 7.5, please discuss the directional impact on the calculation of net value in Table 4 (Reference (ii)) from using weather-normalized gas volumes for the 2010 base year calculation. In other words, will the use weather-normalized gas volumes for the 2010 base year calculation cause the calculation of net value in Table 4 to go up or down?

Réponse :

Puisque les coûts ne peuvent pas être normalisés à leur tour, la valeur nette s'abaisserait puisque la performance mesurée par l'indicateur serait alors grandement tributaire de la température.

L'année 2010 fut une année plus chaude que la normale. Les volumes normalisés seraient donc plus élevés que ceux présentés au tableau 4, colonne 1, partie « Calcul des coûts moyens (étalon et réel) ».

Puisque ces volumes seraient plus élevés, mais que les coûts demeureraient identiques (non normalisés), il en résulterait des coûts moyens artificiellement plus bas en 2010. En les comparant aux coûts moyens réels de 2012, il y aurait donc une moins grande variation. Cette plus petite variation, appliquée aux volumes normalisés de 2012 dans la partie « Calcul de la valeur nette » du tableau 4 diminuerait donc le montant indiqué à la ligne « Total » et créerait un biais dans la comparaison des structures d'approvisionnement.

Étant donné que l'année 2012 est normalisée, un seul côté de l'équation est tributaire de la température. Or, dans une application réelle, l'année analysée serait également tributaire de la température. Le sens de la variation serait le reflet de la température réelle observée sur l'année (normale, plus chaude ou plus froide). On introduirait ainsi un autre biais pour l'année analysée, augmentant en conséquence l'incohérence des résultats observés.

Gaz Métro tient à souligner que le chiffre ainsi obtenu ne représenterait plus une valeur réelle, ce qui est le fondement même de l'indicateur. Elle deviendrait une valeur « quelconque » n'ayant pas vraiment de sens particulier.