

**ANALYSE DE L'INDICATEUR DE PERFORMANCE VISANT  
L'OPTIMISATION DES OUTILS D'APPROVISIONNEMENT EN TRANSPORT  
ET ÉQUILIBRAGE DE GAZ MÉTRO**

**Préparée dans le cadre du dossier**

**R-3809-2012**

**Phase 1**

**de la Régie de l'énergie du Québec**

**Par**

**Antoine Gosselin, économiste**

**Pour**

**Fédération canadienne de l'entreprise indépendante**

**Montréal, le 7 décembre 2012**

## 1. Introduction

Le mécanisme incitatif qui était en vigueur jusqu'au 30 septembre 2012 intégrait un incitatif à optimiser les coûts d'approvisionnement en cours d'année. Il ne contenait toutefois pas d'incitatif à optimiser les coûts d'approvisionnement en début d'année.

Dans sa décision D-2010-116, la Régie constatait que « 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. »<sup>1</sup> Elle ajoutait considérer « qu'un nouvel incitatif devrait être envisagé pour optimiser en début d'année les outils de transport et d'équilibrage en fonction du coût global de fourniture, transport et d'équilibrage. »<sup>2</sup>

Dans le cadre du présent dossier, Gaz Métro propose un indicateur unique visant à inciter Gaz Métro à optimiser les outils de transport et d'équilibrage à la fois en début d'année et en cours d'année.

La proposition de Gaz Métro consiste à comparer le coût moyen réel de transport et d'équilibrage de l'année pour laquelle on cherche à établir la bonification (« année visée ») avec celui d'une année de référence (« année étalon »). Un coût moyen pour l'année visée plus faible que celui de l'année étalon donne lieu à une création de valeur, laquelle serait partagée selon un barème prédéfini.

Le coût moyen de transport est établi en divisant le coût réel de transport par les volumes transportés. Le coût moyen d'équilibrage est établi en divisant le coût réel d'équilibrage par les volumes équilibrés.

Le présent document présente une analyse de l'indicateur soumis par Gaz Métro ainsi que certaines recommandations visant à l'améliorer.

---

<sup>1</sup> D-2010-116, paragraphe 86.

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

## **2. Évaluation de la proposition de Gaz Métro**

### *La base de coût de l'indicateur*

Afin de calculer le coût réel en transport et en équilibrage, Gaz Métro inclut la plupart des coûts liés à ces fonctions, mais propose tout de même d'exclure les coûts suivants :

- Le coût de transport du gaz d'appoint
- Les frais reportés incluant le transfert de la fourniture vers l'équilibrage
- Les éléments particuliers non récurrents
- Les coûts liés au GNL à l'usine LSR
- Les coûts indirects tels que la variation du coût du capital, de la base de tarification, de l'impôt et de l'amortissement comptable de l'usine LSR

Dans une perspective de minimisation des coûts, la FCEI estime que le mécanisme incitatif doit s'appliquer à une base de coût aussi large que possible. Elle convient toutefois que certains éléments peuvent être exclus tels que le coût de transport du gaz d'appoint, l'amortissement du transport du gaz coussin, les écarts de revenus ainsi que certains éléments non récurrents.

Cependant, la FCEI estime que certains coûts qui ne sont pas pris en compte dans la proposition de Gaz Métro devraient l'être.

Premièrement, puisque le mécanisme incitatif proposé n'inclut pas l'aspect fourniture ni la compression, la FCEI juge que tous les coûts de fourniture et de compression qui sont affectés par des décisions en transport ou équilibrage devraient être inclus au calcul des coûts moyens respectifs de ces deux services.

Par conséquent, les frais d'équilibrage transférés de la fourniture devraient être pris en considération, et ce, dans l'année où ils surviennent. L'inclusion des frais d'équilibrages transférés de la fourniture est importante parce que ceux-ci sont directement liés à la fonction équilibrage. Par exemple, si Gaz Métro réduisait son entreposage à Dawn tout en augmentant ses achats en hiver, cela aurait pour effet de réduire les coûts d'entreposage physique mais d'augmenter les frais transférés de la fourniture.<sup>3</sup> Si les frais transférés de la fourniture ne sont pas pris en compte dans le calcul du coût moyen, Gaz Métro pourrait être bonifié pour une réduction du coût d'équilibrage sans qu'il y ait de réels bénéfices pour les clients. Cela pourrait avoir pour effet de créer un incitatif indésirable.

De la même manière, le coût de maintien des inventaires de gaz, lequel est directement affecté par les choix d'entreposage, devrait être pris en compte. Une façon d'y arriver serait d'ajouter la fonction fourniture à l'indicateur proposé par Gaz Métro. Alternativement, l'intégration de ces coûts dans le calcul du coût moyen d'équilibrage pourrait également être envisagée.

Deuxièmement, l'ensemble des coûts liés à l'usine LSR, incluant l'impact du GNL devrait également faire partie de l'indicateur. Ces coûts font partie intégrante des coûts d'approvisionnement et, outre le coût du capital avant impôt, sont essentiellement endogènes. Il y a donc lieu d'optimiser ces coûts au même titre que les autres coûts d'approvisionnement.

Quant aux variations du coût en capital ou du taux d'imposition, elles sont applicables à une base de tarification relativement faible<sup>4</sup> et n'auraient qu'un très faible impact sur la bonification. Par conséquent, la FCEI estime que la complexité associée au fait de les exclure ne paraît pas justifiée. Cela étant dit, elle reconnaît le bien-fondé théorique de ces exclusions.

---

<sup>3</sup> Sous l'hypothèse que le coût de la molécule est plus élevé en hiver qu'en été.

<sup>4</sup> La base de tarification de l'usine LSR est d'environ 17 M\$.

Troisièmement, l'appellation « éléments particuliers non récurrents » est large et susceptible d'être appliquée à des éléments qui ne devraient pas être exclus de l'analyse. La FCEI estime que de tels coûts devraient être inclus s'ils affectent le coût global d'approvisionnement, y compris la fourniture.<sup>5</sup>

Par ailleurs, pour des raisons qui seront expliquées plus loin, la FCEI estime que les revenus d'optimisation devraient être exclus du calcul des coûts moyens de transport et équilibrage et faire l'objet d'un incitatif distinct.

### *L'incitatif*

L'objectif recherché par l'indicateur demandé par la Régie est d'inciter Gaz Métro à faire des choix d'approvisionnement qui permettent de réduire autant que possible les coûts d'approvisionnement (transport, équilibrage et fourniture) pour la clientèle. Il est donc primordial de se demander si le pouvoir incitatif qui se dégage de l'incitatif proposé par Gaz Métro est cohérent avec cet objectif.

#### *Incitatif à modification radicale de la structure d'approvisionnement*

La caractéristique première du mécanisme proposé est qu'il base la bonification du distributeur sur la différence entre la structure d'approvisionnement de l'année visée par la bonification et la structure d'approvisionnement de l'année étalon. L'impact direct de cette caractéristique est qu'il ne peut y avoir de bonification que si le plan d'approvisionnement de l'année visée est différent de celui de l'année étalon. De plus, de façon générale, le potentiel de bonification est directement lié à l'importance de la différence entre les deux plans d'approvisionnement.

---

<sup>5</sup> L'extraction des liquides de gaz donnée en exemple par Gaz Métro n'affectait pas le coût total d'approvisionnement, mais simplement la fonctionnalisation à la fourniture.

Lorsque conjuguée au fait que le mécanisme proposé ne comporte aucune possibilité de bonification négative, cette caractéristique a pour effet d'inciter Gaz Métro à établir une structure d'approvisionnement très différente de celle de l'année étalon.

Ainsi, même si la structure étalon était la meilleure structure possible, Gaz Métro aurait tout de même intérêt à s'en éloigner substantiellement de façon à créer un potentiel de bonification. Une évolution favorable du marché pourrait alors générer une bonification. Une évolution défavorable serait à la charge des clients. Cela n'est évidemment pas une propriété souhaitable.

#### *Absence d'incitatif à revenir à la situation initiale*

Le corollaire de cette propriété est que Gaz Métro n'aurait aucun intérêt à revenir vers la structure étalon si celle-ci redevenait avantageuse. Par exemple, supposons que les conditions de marché favorisent une structure B différente de la structure étalon et que Gaz Métro se déplace vers cette structure B. Si les conditions évoluent à nouveau en faveur de la structure étalon, Gaz Métro n'aurait pas intérêt à y retourner puisque aucune bonification ne serait alors possible. Il demeurerait préférable pour l'actionnaire de demeurer à la structure B et d'espérer une évolution de marché favorable à cette structure.

Il existe donc des circonstances où il est préférable pour l'actionnaire de Gaz Métro de suivre une stratégie d'approvisionnement qui diverge de l'objectif de minimisation des coûts d'approvisionnement. La FCEI estime que l'introduction d'une possibilité de bonification négative pourrait permettre de mitiger considérablement l'incitatif à s'éloigner indûment de la structure étalon.

#### *Incitatif à favoriser le service interruptible*

Puisqu'il est basé sur un coût moyen calculé sur la base de l'ensemble des volumes, l'indicateur proposé incite Gaz Métro à optimiser le coefficient d'utilisation des outils de

transport et d'équilibrage. Une façon d'obtenir cet effet serait de favoriser le déplacement de la clientèle vers le service interruptible. À l'opposé, un déplacement de la clientèle interruptible vers le service continu aurait pour effet de pénaliser Gaz Métro.

On pourrait donc s'attendre à ce que l'indicateur incite Gaz Métro à favoriser la clientèle interruptible dans l'élaboration des tarifs. Cela est préoccupant pour la clientèle que représente la FCEI considérant le contexte actuel où Gaz Métro est à revoir la tarification de la clientèle interruptible.<sup>6</sup>

#### *Interaction avec le service de fourniture*

Alors que la Régie avait demandé à Gaz Métro de proposer un indicateur couvrant l'ensemble des coûts d'approvisionnement incluant le coût de fourniture, la proposition de Gaz Métro ne s'applique qu'au coût de transport et d'équilibrage. Gaz Métro justifie ce choix par le fait que, puisque le prix de la fourniture est fonctionnalisé à Empress, tout gain provenant d'un prix de fourniture avantageux ailleurs qu'à Empress sera fonctionnalisé en transport ou en équilibrage et, donc, sera reflété dans l'indicateur.

Si la FCEI ne s'oppose pas à cette façon de procéder, il n'en demeure pas moins qu'il faut être vigilant et s'assurer que des réductions de coûts en transport et équilibrage ne se fassent pas au dépend du coût de la fourniture. Tel que discuté précédemment, la FCEI est d'avis que l'indicateur d'approvisionnement doit intégrer l'ensemble des impacts des choix d'approvisionnement, y compris ceux sur la fourniture et la compression. À défaut d'intégrer tous ces impacts, l'estimateur pourrait engendrer des incitatifs indésirables.

#### *Sources d'optimisation et niveau de l'incitatif*

Pour porter un jugement sur le niveau d'incitatif nécessaire pour encourager le comportement désiré chez Gaz Métro, il importe d'identifier la provenance des

---

<sup>6</sup> D-2011-182, paragraphe 125.

économies qui sont recherchées par ce mécanisme. La FCEI identifie trois sources d'optimisation potentielles : la réduction du débit quotidien maximal du plan d'approvisionnement par des modifications aux façons de faire (e.g. l'ajout d'équipements à l'usine LSR pour permettre la liquéfaction en hiver, la possibilité d'effectuer des retraits ponctuels du site de Saint-Flavien lors de la période des Fêtes), le choix des outils (e.g. déplacement vers Dawn, entreposage physique à Dawn versus achats en hiver) et l'optimisation des outils en cours d'année (i.e. transactions financières et opérationnelles). Si ces trois sources offrent toutes un potentiel de réduction des coûts, elles diffèrent considérablement quant à leur nature et quant au niveau et à l'incertitude de leur impact financier potentiel. Ainsi, les paramètres de bonification appropriés ne sont pas nécessairement les mêmes pour ces trois sources.

La FCEI estime qu'un taux de bonification de 6% de la valeur créée est insuffisant pour inciter efficacement Gaz Métro à mettre en place des mesures permettant de réduire le débit quotidien maximal du plan d'approvisionnement. En effet, ce genre de mesure entraîne des gains faibles relativement aux dizaines de millions d'économies que peuvent procurer une modification de la structure d'approvisionnement ou des transactions d'optimisation. Par exemple, Gaz Métro a évalué que la possibilité de liquéfaction en hiver à l'usine LSR permettait des économies de 1 M\$ par an au niveau du plan d'approvisionnement.<sup>7</sup> Si une mesure équivalente était bonifiée à un taux de 6% ou moins, sa mise en place procurerait à Gaz Métro une bonification d'au plus 60 000\$ annuellement. Dans ces circonstances, il paraît peu probable que Gaz Métro consacre des efforts à la recherche de solutions visant à réduire le débit quotidien requis pour satisfaire les besoins de la franchise.

Or, les clients ont intérêt à ce que de tels efforts soient déployés. Quoique les gains obtenus soient inférieurs à ceux que procurent les autres sources d'optimisation, ils n'en demeurent pas moins non négligeables et récurrents. De plus, ce genre de mesure risque

---

<sup>7</sup> R-3800-2012, Gaz Métro-1, Document 1, p.15



peu de résulter en des coûts importants pour les clients comme c'est le cas pour les modifications à la structure d'approvisionnement.

La FCEI estime qu'une bonification marginale plus importante que 6% est requise pour les modifications aux façons de faire permettant de réduire le débit quotidien du plan d'approvisionnement.

### ***La bonification***

Gaz Métro propose de recevoir une bonification qui serait basée sur le partage de valeur créée entre l'année visée par la bonification et l'année 2010. La bonification serait calculée selon le barème ci-dessous. À titre d'exemple, la création de valeur de 86 M\$ entre le plan d'approvisionnement 2012 et le plan d'approvisionnement 2010 conduirait à une bonification de 1,4 M\$. Gaz Métro propose que la bonification soit effective à partir de l'année 2013-2014 et pour une durée de cinq ans.

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 %	0,716
De 112,5 M\$ à 135 M\$	5 %	0
Excédant 135 M\$	6 %	0
Total		1,391

La FCEI est d'avis que la bonification ne devrait être que prospective et qu'elle devrait être liée au mérite. Elle estime que la proposition de Gaz Métro contrevient à ces deux principes.

### *Caractère rétrospectif de la bonification proposée*

Tel qu'indiqué plus haut, Gaz Métro calcule que le plan d'approvisionnement 2012 amène des économies de 86 M\$ relativement à 2010. Malgré cela, Gaz Métro propose qu'elle soit bonifiée à partir d'un seuil de 45 M\$ d'économies. Si l'indicateur avait été mis en place en 2012, Gaz Métro aurait donc été bonifiée à hauteur de 1,4 M\$ pour des actions mises en place avant que l'indicateur ne soit approuvé, ce qui constitue une bonification rétroactive. Pour l'année 2013, la valeur créée aurait été de 100 M\$ sur la base des prévisions du dossier tarifaire, pour une bonification d'environ 2 M\$. Ce montant aurait également constitué une bonification récurrente entièrement rétroactive si l'indicateur avait été applicable pour 2013.

Si le barème de partage était approuvé tel quel, Gaz Métro entreprendrait donc l'année 2014 avec une base de bonification de 2M\$, même si elle ne posait aucune action pour améliorer son plan d'approvisionnement. Cela n'est certainement pas souhaitable.

En somme, la FCEI estime que la bonification devrait découler uniquement des actions posées après que l'indicateur ait été approuvé.

### *L'évolution du marché et le mérite de Gaz Métro*

La FCEI estime que Gaz Métro devrait être bonifiée pour ses choix judicieux relativement aux éléments sur lesquels elle exerce un contrôle. Toutefois, elle juge qu'elle ne devrait pas l'être sur les éléments hors de son contrôle.

Dans le document descriptif de l'indicateur, Gaz Métro indique que l'échelle de bonification devra être ajustée si des modifications dans les calculs des coûts de transport et d'équilibrage sont apportées. Elle cite en exemple d'éventuels changements à la méthode de fonctionnalisation des coûts. La FCEI est en accord avec l'idée de neutraliser le calcul de la bonification en cas de modification à la fonctionnalisation des coûts. De

façon plus générale, elle estime que la bonification devrait également être neutralisée pour tout facteur qui affecte le plan d'approvisionnement, mais qui ne résulte pas d'un choix d'approvisionnement.

Outre la méthode de fonctionnalisation, on peut penser à l'année de référence de l'hiver extrême qui est aujourd'hui l'année 1993-1994, mais qui ne sera plus considérée pour l'établissement du besoin de l'hiver extrême à partir du dossier tarifaire 2014-2015. Il est probable que cela aura pour effet de réduire le débit quotidien des outils d'approvisionnement. Il ne serait pas approprié que Gaz Métro reçoive une bonification pour un changement dans l'année de référence de l'hiver extrême.

Les analyses présentées par Gaz Métro démontrent également qu'une migration importante des clients fournissant leur propre service de transport « service « T » » vers le service de transport de Gaz Métro pourrait affecter considérablement le niveau de valeur créée et donc de bonification. Si tous les clients au service « T » migraient vers le transport de Gaz Métro, l'impact pourrait atteindre 14 M\$ de valeur créée.<sup>8</sup> La FCEI estime que la bonification devrait être neutralisée si une migration significative de clients entre le service de transport du Distributeur et le service « T » devait être observée.

Un autre élément sur lequel Gaz Métro n'a pas de contrôle et qui est susceptible d'affecter de façon considérable les coûts d'approvisionnement est l'évolution du marché gazier, dont notamment le différentiel de lieu entre Empress et Dawn, les tarifs de transport de TCPL et les opportunités d'optimisation des outils en cours d'année.

Il est difficile de prévoir l'évolution du marché gazier, tant au niveau du prix de la molécule que des tarifs de transport ou des différentiels de lieu. Lorsqu'elle prend ses décisions d'approvisionnement, Gaz Métro dispose d'information sur la situation contemporaine du marché de même que de prévisions. Toutefois, rien ne garantit que ces

---

<sup>8</sup> Selon l'estimation de Gaz Métro, la valeur créée de base serait d'environ 99,6 M\$ pour l'année 2013 (Gaz Métro-5, Document 6, p. 2). En supposant la migration des clients au service « T » vers le transport du Distributeur, la valeur créée est de 113,3 M\$ (Gaz Métro-5, Document 6, p. 9).

prévisions se réaliseront. Il est possible que la réalité soit plus ou moins favorable que les prévisions. La FCEI estime qu'il n'est pas souhaitable que Gaz Métro soit pénalisée par une évolution défavorable du marché suite à une décision qui, au moment où elle a été prise, était la bonne. De la même façon, elle estime que Gaz Métro ne devrait pas bénéficier indûment d'une évolution favorable du marché. Le cadre proposé par Gaz Métro permet que l'évolution du marché influence le niveau de la bonification aussi longtemps que 8 ans après qu'une décision d'approvisionnement ait été prise. Cet intervalle apparaît substantiellement trop long.

Afin d'amoinrir l'importance des mouvements de marché sur le calcul de la bonification, la FCEI estime qu'il y a lieu de limiter l'écart entre l'année visée par la bonification et l'année étalon. Un intervalle de trois ans entre l'année étalon et l'année visée par la bonification apparaît comme un compromis acceptable qui permet de limiter l'impact des variations de marché sur la bonification, tout en offrant un incitatif à considérer l'évolution probable des marchés dans la prise de décision.

En ce qui concerne les transactions d'optimisation, la FCEI note que ces transactions doivent être renouvelées chaque année. Ainsi, dans un contexte d'année étalon mobile, Gaz Métro devrait réaliser un niveau de revenu d'optimisation de plus en plus important pour maintenir une bonification sur ces transactions. S'il n'y parvenait pas, cela pourrait affecter négativement la bonification qu'il aurait par ailleurs générée par des choix d'approvisionnement judicieux au plan d'approvisionnement. Gaz Métro reconnaît par ailleurs avoir un contrôle limité sur les revenus d'optimisation.<sup>9</sup>

Afin d'éviter qu'une bonification négative sur les transactions d'optimisation n'affecte négativement la bonification sur les choix d'outils, la FCEI estime que les revenus d'optimisation devraient être exclus du calcul du coût moyen et traités distinctement sur la base des revenus réels sans égard à une année étalon.

---

<sup>9</sup> Gaz Métro-5, Document 14, p. 13

L'aléa climatique est un autre élément hors du contrôle de Gaz Métro susceptible d'affecter la création de valeur. Les analyses effectuées par Gaz Métro montrent qu'une année chaude aurait un impact à la baisse de l'ordre de 5 M\$ sur le calcul de la création de valeur. À l'inverse, un hiver froid aurait un impact du même ordre mais à la hausse.<sup>10</sup> Dans un contexte où Gaz Métro serait à l'abri de toute bonification négative, il est possible qu'elle profite d'une bonification lors des années froides sans subir le contrecoup lors des années chaudes. Ainsi, même si le plan d'approvisionnement de l'année visée par la bonification était exactement le même que celui de l'année étalon, l'aléa climatique pourrait permettre de générer de la bonification.

Afin d'éviter une telle situation, la FCEI estime qu'il serait approprié d'introduire une possibilité de bonification négative de sorte que la bonification positive générée lors des années froides soit compensée par une bonification négative du même ordre lors des années chaudes.

#### *Une borne supérieure à la bonification*

Gaz Métro propose que la bonification soit limitée à 5 M\$. De plus, Gaz Métro propose que l'indicateur puisse être recalibré par un ajustement à la grille de bonification ou à l'année étalon si la bonification atteint 5 M\$ deux années consécutives. Bien qu'elle comprenne que de telles balises visent généralement à se protéger contre un mauvais calibrage initial de la bonification, la FCEI juge qu'elles pourraient amener Gaz Métro à limiter ses efforts d'optimisation si elle devait s'en approcher.

### **3. Proposition de la FCEI**

Sur la base de son analyse de l'indicateur proposé par Gaz Métro et afin de pallier aux lacunes qu'elle a identifiées, la FCEI recommande que les modifications suivantes soient

---

<sup>10</sup> Gaz Métro-5, Document 6, pp. 2 à 4.

apportées à l'indicateur de performance visant l'optimisation des outils d'approvisionnement.

- 1) *Exclure les revenus d'optimisation du calcul des coûts moyens de transport et équilibrage*
- 2) *Bonifier les revenus d'optimisation à hauteur de 10% des revenus réellement générés*
- 3) *Prendre en compte l'ensemble des coûts découlant des décisions d'approvisionnement dans le calcul des coûts moyens de transport et équilibrage dont en particulier les frais d'équilibrage transférés de la fourniture et le coût de maintien des inventaires de gaz.*
- 4) *Aux fins de l'indicateur d'approvisionnement, calculer les frais d'équilibrage transférés de la fourniture sur la base d'un indice de prix plutôt que sur la base des coûts réels.*

Cela permet d'éviter d'introduire un incitatif indésirable à augmenter le coût des achats de fourniture en été pour réduire le transfert de coût de fourniture vers l'équilibrage.

- 5) *Inclure les coûts de l'usine LSR incluant l'impact du GNL sur les coûts de l'usine LSR et du plan d'approvisionnement dans son ensemble*
- 6) *Utiliser une année étalon mobile distante de trois ans de l'année visée par la bonification*

L'utilisation d'une année étalon mobile permet de réduire l'impact de l'évolution du marché sur la bonification de Gaz Métro.

- 7) *Ajuster l'année étalon pour les choix d'approvisionnement antérieurs à l'approbation de l'indicateur*

Cela permet d'éviter de bonifier Gaz Métro rétroactivement pour des actions prises avant la mise en place de l'indicateur. Par exemple, pour le calcul de la bonification de 2015, l'année étalon devrait refléter le déplacement de la structure d'approvisionnement vers Dawn si celle-ci est approuvée par la Régie dans le présent dossier.

De cette façon, Gaz Métro serait bonifiée pour les ajustements apportés après l'approbation de l'indicateur, mais pas pour ceux qui auraient eu lieu de toute façon, même en l'absence d'un indicateur.

- 8) *Bonifier la création de valeur à hauteur de 10% à partir du premier dollar de valeur créée et sans limites supérieures à la bonification*
- 9) *Bonifier les économies découlant de modifications aux façons de faire qui permet de réduire le débit quotidien de 15% en sus de la bonification de 10% prise en compte par l'indicateur.*

Cela offre un incitatif supérieur visant à amener Gaz Métro à rechercher de nouvelles façons de réduire le débit quotidien.

- 10) *Introduire une possibilité de bonification négative correspondant à 5 % de la valeur perdue jusqu'à concurrence de 2 M\$*

Cela permet de réduire l'incitatif à choisir un plan d'approvisionnement différent de celui de l'année étalon, même lorsque celui-ci est le plus avantageux pour la clientèle.

Cela améliorerait également l'équité quant à la bonification résultant de l'aléa climatique

*11) Neutraliser la bonification pour les facteurs exogènes*

Cela permet d'éviter que des facteurs exogènes pénalisent ou favorisent Gaz Métro. Notamment, une baisse du débit quotidien dû à un changement d'année de référence de l'hiver extrême ou au réchauffement climatique devrait être neutralisée, en plus de tout changement à la fonctionnalisation des coûts d'équilibrage, transport et fourniture. Aussi, une migration significative entre le service de transport de Gaz Métro et le service « T » devrait aussi être neutralisée.