

**RÉPONSE DE SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ MÉTRO À LA  
DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N<sup>o</sup> 3 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) RELATIVE À  
L'ENTENTE DE PRINCIPE DU 10 SEPTEMBRE 2013**

---

- 1. Références :**
- (i) Pièce B-0049, page 1;
  - (ii) Pièce B-0049, page 3;
  - (iii) Pièce A-0018, page 68;
  - (iv) Pièce A-0018, pages 88-89;
  - (v) Pièce A-0018, page 114.

**Préambule :**

(i) « *A temporary transitional bridging contribution that ensures the Mainline recovers all of its annual costs (adjusted accordingly to reflect TransCanada's contribution) is made by shippers; »*

(ii) « *All LDCs will commit to maintain a minimum of 13 % of their system supply transportation portfolio in long haul paths until at least the end of 2020. The system supply transportation portfolio of each LDC is the overall capacities needed to serve the franchise not including their direct purchase customers. »*

(iii) « *R. [...], c'est d'essayer de maintenir la hausse tarifaire la plus basse possible. On s'est fixé un objectif pour dire, on aimerait ça qu'elle soit maintenue en bas de cinquante pour cent (50 %)[...]. »*

(iv) « *R. [...] On se doit de s'entendre sur qu'est-ce que représente cette définition-là actuellement pour chacun d'entre nous pour être certains qu'on a une obligation qui est dans la même mesure, le partage est équivalent d'un distributeur à l'autre, alors l'intention pour certains, en toute transparence, le treize pour cent (13 %), représente treize pour cent (13 %) de l'ensemble des capacités de transport que tu dois avoir pour ton gaz de réseau incluant le transport pour tes clients industriels. Pour d'autres, parties prenantes à l'entente, disaient que ce n'était pas tout à fait ma compréhension, c'est un petit treize pour cent (13 %) différent, alors avant de m'aventurer pour dire qu'est-ce que va être le résultat final, je demanderai votre indulgence pour nous laisser terminer nos discussions entre nous puis on va pouvoir préciser cet élément-là.*

*Q. En d'autres termes, vous êtes en négociation avec TCPL là-dessus?*

*R. C'est ça, [...]. » [nous soulignons]*

(v) « *Q. L'analyse que vous faites actuellement, est-ce qu'elle tient compte du coût de la fourniture, et non seulement...*

*R. Non, on parle du coût de transport. »*

**Demandes :**

- 1.1 L'objectif visé par le déplacement à Dawn est la possibilité de minimisation du coût global de fourniture et de transport pour les consommateurs de Gaz Métro. À cette fin, Gaz Métro avait alors déposé une preuve montrant que l'approvisionnement à Dawn serait moins coûteux qu'un approvisionnement à Empress livré à Dawn. Par conséquent, veuillez démontrer, pour chacune des années 2015 à 2020, que la stratégie de réserver 13 % à Empress génère un coût total d'approvisionnement (le transport, la fourniture ainsi que la surcharge) inférieur à celui d'un scénario où il n'y aurait pas de réservation supplémentaire de 13 %.

**Réponse :**

Le premier objectif poursuivi par le déplacement vers Dawn est la sécurité d'approvisionnement des consommateurs. En effet, le déclin de la production du bassin sédimentaire de l'ouest du Canada combiné à l'augmentation de la demande prévue des sables bitumineux et des projets d'exportation de gaz naturel liquéfié en Colombie-Britannique contribueront à diminuer la disponibilité future de cette source d'approvisionnement vers l'est du Canada. Le déplacement vers Dawn est donc une décision stratégique quant à la sécurité d'approvisionnement à moyen et long terme de la clientèle. Ultimement, le déplacement vers Dawn permet également de minimiser le coût global de fourniture et de transport.

Le contexte gazier des derniers mois, décrit par Gaz Métro dans la pièce B-0054, Gaz Métro-2, Document 1 et repris à la pièce B-0077, Gaz Métro-2, Document 13, a mené à la conclusion d'une entente de principe entre TCPL et les trois distributeurs gaziers de l'est du Canada (Union Gas, Enbridge et Gaz Métro) qui permettra, entre autres, aux clients de TCPL du Québec et de l'Ontario de choisir leur source d'approvisionnement afin d'assurer à moyen et long terme un accès à un prix raisonnable à des marchés liquides. Malgré le fait que les détails de cette entente ne soient pas tous arrêtés, les clauses ne sont plus sujettes à renégociation.

À l'audience informative tenue le 26 septembre 2013, Gaz Métro a précisé que certains éléments restaient à préciser dont, entre autres, l'évaluation du « system supply transportation portfolio ». Toutefois, le niveau de 13 % de capacités de transport FTLH à conserver n'est pas sujet à renégociation. Des ajustements mineurs à ce pourcentage pourraient être requis en fonction de la définition de la base d'évaluation, mais sans plus.

Un scénario où il n'y aurait pas de réservation de capacité de FTLH de 13 % du « system supply transportation portfolio » n'est pas plausible. S'il n'y a pas de réservation minimale à l'entente, il n'y a pas d'entente. Ce qui revient à la situation actuelle où le déplacement de la structure d'approvisionnement vers Dawn n'est pas possible et qu'il y a une incertitude quant à la sécurité d'approvisionnement des besoins actuels de la clientèle dès le 1<sup>er</sup> novembre 2015.

En ce qui concerne l'évaluation quantitative, les tarifs de TCPL ne sont pas encore établis. Une analyse qui considérerait des augmentations respectives de 18 %, 11 % et 53 % sur les tarifs de FTLH EDA, FTLH NDA et FTSH / STS, valeurs avancées dans les négociations de l'entente, pourrait donner un aperçu des coûts reliés au transport de TCPL. Toutefois, Gaz Métro ne connaît pas l'impact que va avoir l'entente de principe sur les prix de fourniture aux différents points. D'autre part, le scénario alternatif consistant au statu quo est également impossible à faire. En effet, en l'absence d'une entente, la décision RH-003-2011 ouvre la porte à TransCanada afin qu'elle demande à l'Office national de l'énergie de réviser les tarifs fixés dans cette décision. Selon toutes probabilités, la réalisation des conditions envisagées dans la décision RH-003-2011, qui permettraient à TransCanada de rouvrir le débat tarifaire, entraînerait des hausses de tarif significatives, mais qui sont impossibles à chiffrer à l'heure actuelle.

Considérant ces éléments, Gaz Métro ne peut donc pas répondre à cette question.

- 1.2 Veuillez également déposer des analyses de sensibilité, pour chacune des années 2015 à 2020, illustrant les risques associés au coût du gaz naturel à Empress découlant du ralentissement de l'exploration et du développement de plusieurs terminaux de GNL pour les marchés d'exportation ainsi que l'impact de ces risques sur les coûts totaux d'approvisionnement.

**Réponse :**

Considérant que Gaz Métro n'est pas en mesure de répondre à la question 1.1, elle n'est pas en mesure d'effectuer les analyses de sensibilité demandées.

- 1.3 Puisque le sujet est en discussion entre les signataires de l'entente de principe, veuillez discuter de l'intérêt des variantes suivantes qui permettraient vraisemblablement de réduire la facture totale (fourniture, transport et surcharge) des clients bien que la surcharge serait plus élevée :

- limiter à la période 2015-2017 la réservation de 13 % du portefeuille de transport;
- limiter, dans une première étape, à la période 2015-2017 la réservation de 13 % du portefeuille de transport et différer la décision d'aller de l'avant ou non pour la période 2018-2020.

**Réponse :**

Comme mentionné en réponse à la question 1.1 ci-dessus, le niveau de 13 % ou environ de capacités de transport FTLH à conserver ainsi que la durée de la période d'application

convenue à l'entente de principe ne sont pas sujets à renégociation. Sur ce point, seule l'évaluation du « system supply transportation portfolio » reste à définir.

- 2. Références :**
- (i) Pièce B-0049, page 2;
  - (ii) Pièce A-0018, page 100;
  - (iii) Pièce B-0049, page 3.

**Préambule :**

(i) « *During the next 16 years, the LDCs might change their paths to supply from different sources within the EOT (after the end of a existing contract or as part of a new contract) but will continue to use the EOT in all cases, whether by contracting with TransCanada or by entering into an arrangement with another party holding capacity on the EOT.* »

(ii) « *Alors ça veut dire que si au Québec, par exemple, il y avait des projets qui faisaient en sorte qu'un approvisionnement serait disponible, il faudrait juste tenir compte de cette facture-là qu'on aurait à payer pour payer notre portion des infrastructures qu'on a demandées puis sur lesquelles on s'est commis à utiliser pour les seize (16) prochaines années.* »

(iii) « *This commitment does not preclude the LDCs accepting direct supply within their own franchise on a marginal basis (less than 5% of their needs[...]).* »

**Demandes :**

- 2.1 Veuillez confirmer que l'engagement des distributeurs d'ici 2030 consiste à **continuer** à payer pour les installations de transport EOT qu'ils ont demandées. Ainsi, chaque distributeur **ne peut diminuer** ses réservations globales sur l'EOT sous réserve de la référence (iii) qui permettrait une diminution de 5 %.

**Réponse :**

Si les besoins d'approvisionnement de Gaz Métro sont révisés à la baisse, elle pourra décontracter des capacités de transport excédentaires à la date d'échéance de ses contrats, le solde de ses capacités détenues devant utiliser le EOT (Eastern Ontario Triangle).

La clause mentionnée à la référence (i) a plutôt pour effet d'empêcher qu'un distributeur contourne le triangle EOT pour répondre à ses besoins d'approvisionnement pour les 16 années de l'entente, à l'exception d'une quantité maximale de 5 % qui pourrait être desservie par des approvisionnements disponibles dans le territoire de Gaz Métro sur une base marginale.

- 2.2 Veuillez confirmer notre compréhension selon laquelle un distributeur peut choisir d'utiliser d'autres sources d'approvisionnement à l'extérieur de l'Ontario **plutôt que d'augmenter** ses réservations sur l'EOT.

**Réponse :**

Gaz Métro est libre de choisir sa source d'approvisionnement comme bon lui semble sous réserve de la restriction de 5 % dans son territoire prévue à l'entente avec TransCanada. Toutefois, quelle que soit la source d'approvisionnement, la molécule devra nécessairement transiter par l'EOT puisqu'il s'agit du seul lien avec son territoire. Il n'y a donc pas de lien entre les sources d'approvisionnement à l'extérieur de l'Ontario et l'augmentation des réservations sur l'EOT, sauf si la source d'approvisionnement se trouve dans le territoire de Gaz Métro auquel cas, il est vrai qu'elle n'aura pas à augmenter ses réservations sur l'EOT.

3. **Références :** (i) Pièce B-0077, page 13;  
(ii) Pièce A-0049, page 6.

**Préambule :**

(i) « *Flexibilité pour les expéditeurs qui souhaitent déplacer leur source d'approvisionnement à Dawn ou Niagara/Chippawa.* »

(ii) « *TransCanada will conduct as soon as reasonably possible a NCOS using indicative settlement tolls, offering all paths for an in-service date of November 1, 2016, based on the settlement tolls (2016 Expansion).* »

L'Entente de principe ouvre des perspectives et des opportunités d'approvisionnement qui risquent fort bien de se présenter dans les 12 prochains mois.

**Demandes :**

- 3.1 Veuillez déposer et expliquer la stratégie que Gaz Métro entend déployer pour assurer et optimiser l'approvisionnement en gaz naturel et en transport au-delà des quantités de transport déjà engagées auprès d'Union et TCPL.

**Réponse :**

Étant donné les appels d'offres de TCPL prévus en octobre 2013, Gaz Métro devra, à court terme, se positionner quant à ses approvisionnements gaziers pour les prochaines années. Le premier appel d'offres est relatif à des capacités de transport en service ferme non renouvelable (FTNR) pour la période du 1<sup>er</sup> novembre 2015 au 31 octobre 2016. Le

second sera plus large et visera les capacités demandées à compter du 1<sup>er</sup> novembre 2016 et ce, pour des durées pluriannuelles.

À la base, comme énoncé dans le plan d’approvisionnement, des capacités additionnelles de transport sont requises pour répondre aux besoins de la demande. Donc, Gaz Métro participera aux appels d’offres de TCPL. Les quantités à demander ne sont pas encore établies. De plus, selon les options envisagées, des capacités de transport entre Dawn et Parkway pourraient également être requises auprès d’Union Gas.

En plus de la possibilité de contracter une capacité additionnelle de transport entre Parkway et son territoire, différentes options sont actuellement analysées par Gaz Métro en collaboration avec des tierces parties qui soit détiennent des capacités de transport sur certains segments, soit sont en mesure de fournir un approvisionnement à certains points spécifiques.

Les points considérés sont Parkway, Niagara/Chippawa ou Waddington/Iroquois.

Si Gaz Métro devait contracter du transport en provenance d’autres points que Dawn ou Parkway, Gaz Métro devrait également sécuriser l’approvisionnement au même moment en raison de la plus faible liquidité à ces points. Pour ce faire, Gaz Métro envisagerait deux options :

- A. Contracter du transport entre différents points (Niagara/Chippawa ou Waddington/Iroquois) et GMIT EDA. Cette option requiert de Gaz Métro d’acheter le gaz naturel spécifiquement à ces points, soit auprès de la même contrepartie (équivalent à un achat de gaz naturel livré directement en franchise) ou auprès d’un tiers; et
- B. Établir une transaction d’échange entre Dawn et GMIT EDA, soit un contrat de transport synthétique où la tierce partie pourrait tout de même utiliser ces capacités de transport entre les différents points et EDA.

Plusieurs enjeux sont reliés à ces options :

- (i) Contraintes volumétriques du gaz de réseau

Dans le cadre du projet « d’approvisionnement multipoint » pour les clients en achat direct<sup>1</sup>, il a été démontré que, pour des raisons d’équité et de simplicité administrative, les clients en achat direct devaient livrer le gaz à un seul même point. Dans l’est, le choix de Dawn s’est imposé de lui-même du fait qu’il s’agit d’un carrefour liquide, de la présence de plusieurs fournisseurs et de la possibilité de transiger en dollars canadiens.

Ainsi, si des achats de gaz naturel étaient réalisés à d’autres points que Dawn, ils correspondraient nécessairement à des achats du distributeur (gaz de réseau).

---

<sup>1</sup> Référence : R-3809-2012. B-0070, Gaz Métro-1, Document 16

Sous les options envisagées, ce gaz serait livré directement vers GMIT EDA. Étant donné qu'il n'y a pas de capacité de transport de GMIT EDA vers Dawn, les quantités totales de gaz reçues dans le territoire ne doivent pas excéder les besoins minimaux de la clientèle et doivent également permettre de maintenir une flexibilité opérationnelle en cours de journée, limitant ainsi le niveau à contracter, principalement en été. En effet, afin de réagir à une baisse de demande en cours de journée, il faut avoir préalablement utilisé des capacités de transport entre Dawn et le territoire dont l'utilisation peut être réduite par la suite.

D'autre part, le profil d'achat du gaz de réseau a pour effet de réduire les achats sur les mois d'été entraînant ainsi une limitation sur la quantité mensuelle à contracter. De plus, selon les capacités de transport détenues à Empress et considérant le déplacement des livraisons des clients en achat direct à Dawn, les achats de gaz de réseau seront en partie contractés à Empress, laissant ainsi moins de quantité disponible à contracter à d'autres points.

Ce constat indique un avantage à l'option B comparativement à l'option A. En effet, étant donné que Gaz Métro recevrait une quantité importante de gaz directement à Dawn, par les livraisons des clients en achat direct, la limitation reliée aux quantités d'achat du gaz de réseau dans l'est ne serait plus présente. Seule la contrainte du niveau à recevoir directement dans le territoire, tout en conservant la flexibilité opérationnelle, demeurerait. Une telle transaction permet également de sécuriser la partie transport pour la durée du contrat, mais laisse toute la latitude en ce qui a trait au gaz naturel à livrer à la tierce partie, tant au niveau achat direct vs gaz de réseau qu'au niveau du choix des fournisseurs pour l'achat du gaz de réseau.

Il est à noter que l'option B est identique à la transaction d'échange entre Dawn et GMIT EDA ou Parkway que Gaz Métro a contracté auprès d'une tierce partie du 1<sup>er</sup> novembre 2013 au 31 octobre 2023.

(ii) L'indice d'achat du gaz naturel

Si l'option A était retenue, le prix d'achat du gaz naturel à divers points serait vraisemblablement rattaché au prix d'achat à Dawn parce qu'il n'y a pas d'indice (ex. : Parkway) ou que l'indice n'est pas liquide en ce moment (ex. : Niagara/Chippawa ou Waddington/Iroquois).

Gaz Métro devra également évaluer les impacts de ces nouvelles capacités sur les outils d'entreposage et de leur apport à la structure d'approvisionnement.

- 3.2 Le distributeur considère-t-il la possibilité de réaliser une partie de son approvisionnement à Niagara//Chippawa ? Veuillez discuter des avantages et des inconvénients de cette source d'approvisionnement par rapport à Dawn.

**Réponse :**

Veillez vous référer à la réponse à la question 3.1 ci-dessus.

- 3.3 Quelles suites le distributeur entend-il donner à la demande de la Régie, dans la décision D-2012-175, de considérer l'idée de contrats près des sources de production – Ce type de solution étant susceptible de sécuriser davantage l'approvisionnement dans un contexte d'importation ?

**Réponse :**

Considérant les diverses contraintes relatives aux achats de gaz de réseau, Gaz Métro juge que les discussions avec les tierces parties relativement à la possibilité d'utiliser leur capacité de transport entre des points de livraison autres que Dawn et son territoire est une première étape. En effet, même si ces transactions aboutissent à du transport par échange entre Dawn et le territoire de Gaz Métro, il n'en demeure pas moins que la source d'approvisionnement physique de ce gaz naturel est reliée à la production gazière dans l'est des États-Unis.

Pour un complément d'information, veuillez vous référer à la réponse à la question 3.1 ci-dessus.

4. **Référence :** Pièce B-0049, page 5.

**Préambule :**

*« TransCanada agrees to offer a firm short haul service that offers 8 nomination windows. This service will be priced at 110 % of the FT toll. The intent of the service is to replace STS that is attached to long haul only[...]. »*

**Demandes :**

- 4.1 Veuillez déposer et expliquer la stratégie que Gaz Métro entend utiliser à compter du 1<sup>er</sup> novembre 2015 pour tirer parti de ce nouveau service et diminuer la quantité de transport FTLH autrement requise pour des raisons de flexibilité opérationnelle.

**Réponse :**

En fonction des éléments connus à ce jour, le nouveau service de FTSH avec huit fenêtres de nomination ne viendra pas se substituer aux capacités de contrats FTLH. Les capacités

de FTLH conservées seront fonction des critères émis à l'entente de principe entre TCPL, Union Gas, Enbridge et Gaz Métro.

Pour profiter de ce service, Gaz Métro pourra contracter une partie des capacités qui seront détenues entre Parkway et son territoire ou convertir les capacités actuelles du service STS sous ce nouveau service. Elle devra faire une évaluation spécifique des besoins pour établir la capacité qu'elle contractera en fonction de ce nouveau service, en incluant l'aspect prix.

Les avantages du nouveau service sont la disponibilité du service sur une base ferme à l'année, avec huit fenêtres de nomination pour répondre aux besoins de flexibilité en cours de journée, ainsi que la surcharge de 10 %.

Actuellement, cette flexibilité opérationnelle est obtenue par le service STS et par le service FTI (diversion du FTLH vers Parkway plutôt que GMI). Le tarif du service STS est similaire au tarif du FTSH. Toutefois, le prix dépend du compte « Storage balance » qui s'accumule avec les quantités utilisées sous le service FTI. Si ce compte est négatif, des frais additionnels de près de 25 % seront appliqués au tarif du STS. En fonction de l'utilisation projetée du STS et du niveau du compte au 30 avril 2013, le compte de Gaz Métro serait négatif à partir de l'année 2016. Gaz Métro aurait donc avantage à convertir la totalité des contrats STS en contrat FTSH amélioré.

L'autre élément à considérer est la capacité qui serait requise pour répondre aux besoins de flexibilité en cours de journée, considérant les capacités de FTLH qui seront conservées conformément à l'entente de principe. Pour l'instant, Gaz Métro n'a pas fait une telle analyse.

4.2 Veuillez mettre à jour le plan d'approvisionnement 2016 en conséquence.

**Réponse :**

Étant donné que ce service ne vient pas remplacer les capacités de transport FTLH requises pour l'année 2016, il n'y a pas de modification au plan d'approvisionnement déposé dans la présente cause.

- 5. Références :**
- (i) Pièce B-0049, page 3;
  - (i) Pièce B-0049, page 3;
  - (iii) Pièce B-0079, page 14.

**Préambule :**

- (i) « *Renewal notice for all firm contracts on the Mainline to be set to 2 year; »*
- (ii) « [...] *if new capacity is required, a 3 years notice (to allow for construction)* [...] »
- (iii) « Engagements des parties

.  
.  
À utiliser les infrastructures du triangle de l'Est jusqu'à au moins la fin de 2030; »

**Demandes :**

- 5.1 Veuillez indiquer s'il serait approprié d'apporter des modifications aux *Conditions de service et tarif* afin de prévoir pour le passage au service de transport du distributeur des délais similaires à ceux présentés aux préambules (i) et (ii) qui permettent à Gaz Métro de gérer efficacement ces situations ?

**Réponse :**

Les règles tarifaires entourant les migrations entre les services de transport du distributeur et du client devront effectivement être analysées à la lumière des récents développements.

Gaz Métro a mentionné, à la pièce B-0061, Gaz Métro-2, Document 4, p. 41, devoir poursuivre ses réflexions sur les règles relatives aux cessions de transport. De plus, selon la façon dont le contexte évoluera d'ici le 1<sup>er</sup> novembre 2015 et à la lumière des actions prises par Gaz Métro, d'autres modifications aux préavis d'entrée et de sortie du service de transport du distributeur pourraient être apportées.

La question d'éventuels changements aux *Conditions de service et Tarif* a également été soulevée lors de l'audience du 26 septembre 2013<sup>2</sup>. Gaz Métro a alors expliqué que l'entière des modalités concernant les préavis d'entrée et de sortie au service de transport n'était pas encore arrêtée. Elle a également mentionné qu'elle visait à être la plus transparente possible et qu'elle avait le souci de transmettre les informations le plus rapidement possible à l'ensemble des intervenants et à son régulateur. Enfin, elle a rappelé qu'elle devait s'assurer que le fardeau éventuel des obligations contractuelles soit équitablement réparti sur l'ensemble de la clientèle, sans privilégier une catégorie de clientèle au détriment d'une autre.

---

<sup>2</sup> A-0018, Notes sténographiques du 26 septembre 2013, réponses aux questions 53, 54 et 194

Ainsi, les modalités additionnelles ou révisées aux *Conditions de service et Tarif* ne sont pas encore arrêtées. Gaz Métro présentera dans la Cause tarifaire 2015 la suite de ses réflexions sur les impacts du déplacement à Dawn.

- 5.2 En rapport avec le préambule (iii), puisque les distributeurs s'engagent à utiliser le triangle de l'est de l'Ontario jusqu'en 2030, les clients qui quittent le service de transport de Gaz Métro ne devraient-ils pas demeurer responsables du coût à être assumé par Gaz Métro pour la capacité qu'ils consommaient ?

**Réponse :**

Voir la réponse à la question 5.1.

- 5.3 Ne serait-il pas approprié d'apporter des modifications aux *Conditions de services et tarif* afin de prévoir pour le passage au service continu ou au service interruptible du distributeur des délais similaires à ceux présentés aux préambules (i) et (ii) qui permettent à Gaz Métro de gérer efficacement ces situations ?

**Réponse :**

Voir la pièce B-0065, R-3837-2013, Gaz Métro-2, Document 7, réponse 21.1.

- 5.4 En rapport avec les préambules (ii) et (iii), un coussin pourrait être requis pour faire face à la croissance de la demande continue pour une période de trois ans précédant la mise en service de nouvelles capacités. Veuillez présenter l'historique de croissance des ventes normalisées par période sur trois ans au cours de la période 2007-2013.

**Réponse :**

L'historique de prévision de croissance des ventes normalisées, par période de trois ans, est présenté au tableau suivant.

**Plan approvisionnement gazier par année de Cause tarifaire (scénario de base ; 10<sup>6</sup>m<sup>3</sup>)**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
An 1	5 236,3	5 191,2	4 452,9	4 046,5	4 100,1	4 090,3	4 633,2	4 932,2
An 2	5 178,3	5 184,6	5 093,7	4 843,7	4 103,6	4 030,1	4 731,3	4 964,4
An 3	5 295,5	5 182,9	5 310,9	5 076,8	4 057,7	4 012,3	4 777,0	4 979,0

La croissance des ventes réelles normalisées est présentée au tableau suivant.

**Livraisons réelles par année financière (10<sup>6</sup>m<sup>3</sup>)**

	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013<sup>1</sup></b>
D <sub>1</sub> , D <sub>3</sub> et D <sub>M</sub>	2 872,4	2 850,5	2 787,9	2 741,1	2 745,4	2 637,9	2 644,3
D <sub>4</sub>	2 435,1	1 783,3	1 384,4	1 464,3	1 505,3	1 702,8	2 019,8
Total Continu	5 307,5	4 633,8	4 172,4	4 205,4	4 250,7	4 340,7	4 664,1

Note 1 : Le mois de septembre 2013 est prévisionnel.