

**PLAN D'APPROVISIONNEMENT 2012-2014**

**STRATÉGIE ALTERNATIVE ET ANALYSE DE RENTABILITÉ**

	<b>Scénario 1 - Retour de LH de 1 866 10<sup>3</sup>m<sup>3</sup></b>			<b>Scénario 2 - Retour de LH de 1 787 10<sup>3</sup>m<sup>3</sup></b>			<b>Scénario 3 - Retour LH de 889 10<sup>3</sup>m<sup>3</sup></b>		
	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
<b><u>DEMANDE (10<sup>6</sup> m<sup>3</sup>)</u></b>									
1 Continue	4 060	3 999	3 980	4 060	3 999	3 980	4 060	3 999	3 980
2 Interruptible	1 198	1 165	1 176	1 198	1 165	1 176	1 198	1 165	1 176
3 Gaz d'appoint	18	0	0	18	0	0	18	0	0
4 Biogaz	30	31	32	30	31	32	30	31	32
5 <b>Sous-total</b>	<b>5306</b>	<b>5195</b>	<b>5189</b>	<b>5306</b>	<b>5195</b>	<b>5189</b>	<b>5306</b>	<b>5195</b>	<b>5189</b>
6 Interruptions	-190	-163	-171	-190	-163	-171	-190	-163	-171
7 Autres	63	64	63	63	64	63	63	63	63
8 Ventes GNL	2	7	12	2	7	12	2	7	12
9 <b>TOTAL DEMANDE</b>	<b>5 182</b>	<b>5 102</b>	<b>5 093</b>	<b>5 182</b>	<b>5 102</b>	<b>5 093</b>	<b>5 182</b>	<b>5 101</b>	<b>5 093</b>
<b><u>APPROVISIONNEMENT (10<sup>6</sup> m<sup>3</sup>)</u></b>									
10 Transport									
11 FT LH (primaire & secondaire)	2 440	2 376	2 376	2 440	2 402	2 404	2 440	2 447	2 441
12 Transport par échange	376	376	376	376	376	376	376	376	376
13 Transport clients	564	514	506	564	514	506	564	514	506
14 Transport gaz d'appoint	18	0	0	18	0	0	18	0	0
15 FTLH non utilisé	-2	-2	-1	-2	-2	-2	-2	-3	-2
16 <b>Appro total utilisé</b>	<b>3 396</b>	<b>3 263</b>	<b>3 257</b>	<b>3 396</b>	<b>3 290</b>	<b>3 284</b>	<b>3 396</b>	<b>3 334</b>	<b>3 320</b>
17 Réception en franchise	10	10	10	10	10	10	10	10	10
18 Achats à Dawn	1 745	1 815	1 795	1 745	1 788	1 768	1 745	1 743	1 730
19 Biogaz	30	31	32	30	31	32	30	31	32
20 Autres	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21 Retraits - injections	0	-17	0	0	-17	0	0	-17	0
22 <b>TOTAL APPROVISIONNEMENT</b>	<b>5 182</b>	<b>5 102</b>	<b>5 093</b>	<b>5 182</b>	<b>5 102</b>	<b>5 093</b>	<b>5 182</b>	<b>5 101</b>	<b>5 093</b>
<b><u>DÉBIT QUOTIDIEN D'APPRO. (10<sup>3</sup>m<sup>3</sup>/jour)</u></b>									
23 Journée de pointe - continu	27 489	27 210	27 056	27 489	27 210	27 056	27 489	27 210	27 056
24 Total appro. après vente	27 757	27 796	27 672	27 757	27 796	27 672	27 757	27 796	27 672
25 Provision additionnelle	268	586	615	268	586	615	268	586	615
<b><u>ESTIMATION DES COÛTS (000 \$)</u></b>									
Coûts de transport									
26 Transport clients	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
27 FTLH (primaire, secondaire & échange)	219 851	214 951	227 036	220 688	217 330	229 630	230 175	233 250	247 868
28 STS	50 772	50 880	53 277	50 772	50 873	53 260	50 772	50 857	53 160
29 FTSH (Dawn & Parkway)	37 120	41 800	43 528	37 120	41 124	43 082	37 120	40 484	42 889
30 Vente de transport FTLH non utilisé	-58	-47	-12	-58	-52	-57	-58	-68	-56
31 Achats à Dawn - transport & équilibrage	63 783	60 254	51 528	63 783	59 399	50 760	63 428	57 963	49 695
32 <b>Total - coûts de transport</b>	<b>371 469</b>	<b>367 838</b>	<b>375 357</b>	<b>372 306</b>	<b>368 674</b>	<b>376 675</b>	<b>381 438</b>	<b>382 487</b>	<b>393 556</b>
33 Coûts d'entreposage	46 361	44 143	44 227	46 361	44 142	44 227	46 360	44 142	44 221
34 <b>Sous-total transport et équilibrage</b>	<b>417 829</b>	<b>411 981</b>	<b>419 584</b>	<b>418 666</b>	<b>412 816</b>	<b>420 902</b>	<b>427 798</b>	<b>426 629</b>	<b>437 777</b>
35 Fourniture	719 191	814 905	868 172	719 191	814 929	868 167	719 191	815 084	867 983
36 Gaz de compression	20 570	19 190	20 633	20 570	19 270	20 719	20 570	19 408	20 831
37 Maintien des inventaires	6 349	6 563	5 918	6 349	6 566	5 930	6 348	6 503	6 066
38 <b>TOTAL DES COÛTS</b>	<b>1 163 940</b>	<b>1 252 638</b>	<b>1 314 307</b>	<b>1 164 777</b>	<b>1 253 580</b>	<b>1 315 718</b>	<b>1 173 908</b>	<b>1 267 624</b>	<b>1 332 657</b>
39 <b>VARIATION DES COÛTS (000 \$)</b>	<b>837</b>	<b>942</b>	<b>1 410</b>	<b>937</b>	<b>942</b>	<b>1 410</b>	<b>9 968</b>	<b>14 986</b>	<b>18 350</b>
40 <b>VARIATION DES COÛTS EN % DES COÛTS DE TRANSPORT ET ENTREPOSAGE</b>	<b>0,20%</b>	<b>0,23%</b>	<b>0,34%</b>	<b>0,20%</b>	<b>0,23%</b>	<b>0,34%</b>	<b>2,33%</b>	<b>3,51%</b>	<b>4,19%</b>

Note : Le cas échéant, les achats de transport sont sur le tronçon FTSH et les ventes sur le tronçon FTLH.