

**Coût annuel du transport, de l'équilibrage et de la distribution  
pour la période de 12 mois se terminant le 30 septembre 2012**

No de ligne	Description	Projections D-2011-182 (1)			Résultats réels			Écarts			
		Coûts (000\$)	Volume 10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup>	Coût moyen ¢/m <sup>3</sup>	Coûts (000\$)	Volume 10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup>	Coût moyen ¢/m <sup>3</sup>	Coûts (000\$)	Volume 10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup>	Coût moyen ¢/m <sup>3</sup>	
		(1)	(2)	(3) (1)/(2)	(4)	(5)	(6) (4)/(5)	(7) (4)-(1)	(8) (5)-(2)	(9) (6)-(3)	
1	<b>TRANSPORT</b>										
2	<b>Transport LH pour alimenter la Zone Sud</b>										
3	- Service ferme - Tarif TCPL	194 008 \$	2 289 609	8,4734	204 044 \$	2 407 862	8,4741	10 036 \$	118 253	0,0007	
4	- Service ferme - Tarif TCPL Zone Nord dévié au Sud	4 093 \$	62 163	6,5843	3 291 \$	49 978	6,5843	(802) \$	(12 185)	-	
5	- Service ferme - Marché Secondaire	14 716 \$	377 186	3,9015	15 815 \$	393 374	4,0203	1 099 \$	16 188	0,1188	
6		<u>212 817 \$</u>	<u>2 728 958</u>	<u>7,7985</u>	<u>223 149 \$</u>	<u>2 851 214</u>	<u>7,8265</u>	<u>10 333 \$</u>	<u>122 256</u>	<u>0,0280</u>	
7	<b>Transport SH pour alimenter la Zone Sud</b>										
8	- Service ferme - SH Dawn	28 674 \$	-	-	29 720 \$	-	-	1 046 \$	-	-	
9	- Service ferme - SH Parkway	14 783 \$	-	-	14 278 \$	-	-	(504) \$	-	-	
10	- Service ferme - SH STS	237 \$	-	-	229 \$	-	-	(8) \$	-	-	
11	- Prime de transport à Dawn	54 886 \$	1 745 269	3,1449	42 387 \$	1 347 823	3,1449	(12 499) \$	(397 447)	-	
12		<u>98 580 \$</u>	<u>1 745 269</u>	<u>5,6484</u>	<u>86 615 \$</u>	<u>1 347 823</u>	<u>6,4263</u>	<u>(11 965) \$</u>	<u>(397 447)</u>	<u>0,7779</u>	
13	<b>Transport pour alimenter la Zone Nord</b>										
14	- Transport - Champion Pipeline	1 419 \$	-	-	1 273 \$	-	-	(146) \$	-	-	
15	- Service ferme - Tarif TCPL	5 655 \$	85 889	6,5843	6 457 \$	98 074	6,5843	802 \$	12 185	-	
16	- Service ferme - Marché Secondaire	565 \$	8 841	6,3851	565 \$	8 841	6,3851	- \$	-	-	
17		<u>7 639 \$</u>	<u>94 730</u>	<u>8,0636</u>	<u>8 295 \$</u>	<u>106 915</u>	<u>7,7586</u>	<u>656 \$</u>	<u>12 185</u>	<u>(0,3051)</u>	
18	<b>Autres capacités de transport</b>										
19	- Gaz d'appoint	860 \$	17 738	4,8487	16 571 \$	277 362	5,9746	15 711 \$	259 624	1,1259	
20		<u>860 \$</u>	<u>17 738</u>	<u>4,8487</u>	<u>16 571 \$</u>	<u>277 362</u>	<u>5,9746</u>	<u>15 711 \$</u>	<u>259 624</u>	<u>1,1259</u>	
21	<b>Variation d'inventaire :</b>										
22	- Solde au début	43 140 \$	617 810	6,9827	51 591 \$	607 070	8,4983	8 451 \$	(10 740)	1,5156	
23	- Solde à la fin	(43 122) \$	(617 547)	6,9827	(41 261) \$	(595 656)	6,9270	1 860 \$	21 891	(0,0557)	
24		<u>18 \$</u>	<u>263</u>	<u>-</u>	<u>10 330 \$</u>	<u>11 414</u>	<u>-</u>	<u>10 311 \$</u>	<u>11 151</u>	<u>-</u>	
25	<b>Optimisation du transport :</b>										
26	- Revenus de la vente du FTLH non utilisé	(58) \$	(2 235)	2,6144	(545) \$	(18 223)	2,9887	(486) \$	(15 988)	0,3743	
27	- Coût de la vente du FTLH non utilisé	188 \$	2 235	8,4284	1 562 \$	18 223	8,5707	1 373 \$	15 988	0,1423	
28	- Revenus de la vente de FTLH a priori	- \$	-	-	- \$	-	-	- \$	-	-	
29	- Coût de la vente de FTLH a priori	- \$	-	-	- \$	-	-	- \$	-	-	
30	- Transfert de la perte sur les ventes de transport excédentaire	2 403 \$	-	-	2 403 \$	-	-	- \$	-	-	
31		<u>2 533 \$</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>3 420 \$</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>887 \$</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	
32											
33	<b>Autres frais :</b>										
34	- Gaz utilisé dans les opérations	(2 942) \$	(42 138)	6,9827	(2 298) \$	(33 179)	6,9270	644 \$	8 959	(0,0557)	
35	- Gaz perdu	(1 445) \$	(20 697)	6,9827	(2 290) \$	(33 057)	6,9270	(845) \$	(12 360)	(0,0557)	
36	- Ajustements d'inventaire	(937) \$	-	-	(6 565) \$	-	-	(5 629) \$	-	-	
37	- Amortissement frais reportés - écart de revenu	(1 582) \$	-	-	(1 582) \$	-	-	- \$	-	-	
38	- Pénalités sur service ferme	100 \$	-	-	1 \$	-	-	(99) \$	-	-	
39	- Report de la modification tarifaire	2 \$	-	-	2 \$	-	-	(0) \$	-	-	
40		<u>315 642 \$</u>	<u>4 524 124</u>	<u>6,9769</u>	<u>335 647 \$</u>	<u>4 528 493</u>	<u>7,4119</u>	<u>20 005 \$</u>	<u>4 369</u>	<u>0,4350</u>	
41	<b>Transporté par le client</b>	- \$	629 380	-	- \$	692 190	-	- \$	62 810	-	
42	<b>Normalisation de la température</b>	- \$	-	-	- \$	197 890	-	- \$	197 890	-	
43	<b>Ventes de GNL ajustées à une valeur calorifique de 37,89</b>	- \$	(2 000)	-	- \$	(2 344)	-	- \$	(344)	-	
44	<b>Transport pour la daQ (T)</b>	<u>315 642 \$</u>	<u>5 151 504</u>		<u>335 647 \$</u>	<u>5 416 228</u>		<u>20 005 \$</u>	<u>264 724</u>		
45											
46											
47	Le budget 2012 a été redressé pour refléter les ordonnances suivantes de la Commission de l'énergie de l'Ontario :										
48	Union - suite à la décision EB-2011-0382 de la CEO, la Régie nous a transmis sa lettre d'approbation le 27 mars 2012										

**Coût annuel du transport, de l'équilibrage et de la distribution  
pour l'exercice terminé le 30 septembre 2012**

No de ligne	Description	Ratio		Projections	Résultats	Écarts
		Espace (1)	Pointe (2)	D-2011-182 (1) (000\$) (3)	Réels (000\$) (4)	(000\$) (5)
1	<b>ÉQUILIBRAGE</b>					
2	<b>Frais d'entreposage :</b>					
3	- Gaz d'entreposage souterrain à Dawn	73,1%	26,9%	17 581 \$	16 482 \$	(1 099) \$
4	- Usine de LSR	0,0%	100,0%	5 459 \$	5 454 \$	(5) \$
5	- Gaz d'entreposage souterrain - Intragaz	46,4%	53,6%	3 265 \$	3 182 \$	(83) \$
6	- Gaz d'entreposage souterrain - St-Flavien	100,0%	0,0%	20 050 \$	19 867 \$	(183) \$
7				<u>46 356 \$</u>	<u>44 986 \$</u>	<u>(1 370) \$</u>
8	<b>Frais de transport :</b>					
9	- Service STS - Dawn/Parkway/Franchise	78,5%	21,5%	48 173 \$	46 554 \$	(1 618) \$
10	- Service SH - Dawn/Franchise	100,0%	0,0%	- \$	- \$	- \$
11	- Service SH - Dawn/Parkway/Franchise	100,0%	0,0%	- \$	- \$	- \$
12	- Prime d'équilibrage à Dawn	100,0%	0,0%	8 078 \$	5 653 \$	(2 425) \$
13	- Vente d'outils de transport SH <i>a priori</i>	100,0%	0,0%	- \$	- \$	- \$
14				<u>56 251 \$</u>	<u>52 207 \$</u>	<u>(4 043) \$</u>
15	<b>Optimisation des outils d'équilibrage :</b>					
16	- Revenus de prêt d'espace	100,0%	0,0%	(1 200) \$	(417) \$	783 \$
17	- Revenus d'échange et cessions d'optimisation	100,0%	0,0%	(3 000) \$	(10 279) \$	(7 279) \$
18	- Revenus pour STS-RAM	100,0%	0,0%	(1 700) \$	(4 749) \$	(3 049) \$
19	- Transfert de la perte sur les ventes de transport excédentaire	100,0%	0,0%	(2 403) \$	(2 403) \$	- \$
20				<u>(8 303) \$</u>	<u>(17 848) \$</u>	<u>(9 545) \$</u>
21	<b>Amortissement des frais reportés :</b>					
22	- Transport gaz coussin	100,0%	0,0%	455 \$	455 \$	- \$
23	- Écart de revenu	100,0%	0,0%	(4 138) \$	(4 138) \$	- \$
24	- Frais d'équilibrage transférés de la fourniture	100,0%	0,0%	9 965 \$	9 965 \$	- \$
25	- Pass-on sur frais d'équilibrage de pointe	0,0%	100,0%	398 \$	398 \$	- \$
26	- Pass-on sur frais d'équilibrage d'espace	100,0%	0,0%	(2 942) \$	(2 942) \$	- \$
27				<u>3 738 \$</u>	<u>3 738 \$</u>	<u>- \$</u>
28				<u>98 041 \$</u>	<u>83 083 \$</u>	<u>(14 957) \$</u>
29	<b>Report des réductions tarifaires :</b>					
30	- Frais de pointe	0,0%	100,0%	820 \$	820 \$	- \$
31	- Frais d'espace	100,0%	0,0%	571 \$	571 \$	- \$
32				<u>1 391 \$</u>	<u>1 391 \$</u>	<u>- \$</u>
33	<b>ÉQUILIBRAGE</b>			<u><b>99 432 \$</b></u>	<u><b>84 475 \$</b></u>	<u><b>(14 957) \$</b></u>
34						
35	- Pointe			23 514 \$	22 820 \$	(693) \$
36	- Espace			75 918 \$	61 654 \$	(14 264) \$
37				<u><b>99 432 \$</b></u>	<u><b>84 475 \$</b></u>	<u><b>(14 957) \$</b></u>

(1) Le budget 2012 a été redressé pour refléter les ordonnances suivantes de la Commission de l'énergie de l'Ontario :  
Union - suite à la décision EB-2011-0382 de la CEO, la Régie nous a transmis sa lettre d'approbation le 27 mars 2012

**Coût annuel du transport, de l'équilibrage et de la distribution  
pour l'exercice terminé le 30 septembre 2012**

<u>No de ligne</u>	<u>Description</u>	Projections D-2011-182 <u>(000\$)</u> (1)	Résultats Réels <u>(000\$)</u> (2)	Écarts <u>(000\$)</u> (3)
1	<b><u>FRAIS DE DISTRIBUTION</u></b>			
2	<b><u>Coût du gaz perdu :</u></b>			
3	- Coût du transport perdu	1 445 \$	2 290 \$	845 \$ (1)
4	- Coût de la compression perdue	118 \$	102 \$	(16) \$ (2)
5	- Coût de la fourniture perdue	3 482 \$	4 440 \$	958 \$ (3)
6	- Nivellement du gaz perdu	-	(1 709) \$	(1 709) \$ (4)
7		<u>5 045 \$</u>	<u>5 122 \$</u>	<u>78 \$</u>
8	<b><u>Autres frais de distribution :</u></b>			
9	- Transmission - électricité et gaz	1 201 \$	1 023 \$	(178) \$
10	- Compression Biogaz	1 060 \$	859 \$	(201) \$
11	- Amortissement frais reportés - écart de revenu	(3 583) \$	(3 583) \$	-
12	- Mercaptan	300 \$	201 \$	(99) \$
13		<u>(1 022) \$</u>	<u>(1 500) \$</u>	<u>(478) \$</u>
14	<b>Frais de distribution</b>	<u>4 023 \$</u>	<u>3 622 \$</u>	<u>(401) \$</u>
15	<b>Coût annuel du transport, de l'équilibrage et de la distribution</b>	<u>419 097 \$</u>	<u>423 743 \$</u>	<u>4 646 \$</u>

(1) Gaz Métro - 10, Document 4, page 2, colonne 7, ligne 3

(2) Gaz Métro - 10, Document 4, page 2, colonne 7, ligne 2

(3) Gaz Métro - 10, Document 4, page 2, colonne 7, ligne 1

(4) Gaz Métro - 10, Document 4, page 2, colonne 7, ligne 5

**Revenu d'optimisation des outils d'équilibrage  
pour l'exercice terminé le 30 septembre 2012**

<b>No de ligne</b>	<b>Description</b>	Projections D-2011-182 (000\$) (1)	Résultats Réels (000\$) (2)	Écarts (000\$) (3)
1	<b>Opérationnel</b>			
2	Ventes d'outils de transport SH	- \$	- \$	- \$
3	<b>Financier</b>			
4	- Prêt d'espace	1 200 \$	417 \$	(783) \$
5	- Revenus d'échange et cessions d'optimisation	3 000 \$	10 279 \$	7 279 \$
6	- STS-RAM	<u>1 700 \$</u>	<u>4 749 \$</u>	<u>3 049 \$</u>
7		<u>5 900 \$</u>	<u>15 445 \$</u>	<u>9 545 \$</u>
8		<b><u>5 900 \$</u></b>	<b><u>15 445 \$</u></b>	<b><u>9 545 \$</u></b>

**Explications des écarts**

Transport

- 1 En excluant les volumes croissants de gaz d'appoint de 259,6 10<sup>6</sup>m<sup>3</sup> (p.1, col.8, l.19), la  
 2 demande pour le service de transport de Gaz Métro a été inférieure de 255,3 10<sup>6</sup>m<sup>3</sup> (p.1, col.8,  
 3 l.40 – col.8, l.19) pour l'exercice 2012 par rapport à la prévision du dossier tarifaire.
- 4 Le transfert de clients en service continu (achat/vente) et livrant leur molécule à Empress a  
 5 nécessité le maintien de contrats de transport LH avec TCPL pour un total de 118,2 10<sup>6</sup>m<sup>3</sup> (p.1,  
 6 col.8, l.3). Pour compenser l'augmentation du besoin sur le tronçon LH et pallier à la diminution  
 7 globale de la demande, résultant de la température plus chaude que la normale, les achats à  
 8 Dawn ont été réduits de 397,4 10<sup>6</sup>m<sup>3</sup> (p.1, col.8, l.11) au cours de l'exercice.
- 9 La variation d'inventaire de transport de 11,2 10<sup>6</sup>m<sup>3</sup> (p.1, col.8, l.24) observée au cours de  
 10 l'exercice résulte principalement de la hausse du niveau des inventaires des clients effectuant  
 11 leur propre transport au 30 septembre 2012. Cette hausse a pour effet de réduire la portion  
 12 d'inventaire de transport attribuable aux clients.
- 13 Les volumes achetés pour des clients en service de gaz d'appoint ont augmenté de  
 14 259,6 10<sup>6</sup>m<sup>3</sup>. Cette augmentation se compare avec l'écart des volumes ayant générés des  
 15 revenus de transport de 252,2 10<sup>6</sup>m<sup>3</sup> présenté à la pièce Gaz Métro 9, Document 1, page 2,  
 16 col. 3, l. 26. La différence de 7,4 10<sup>6</sup>m<sup>3</sup> entre ces deux écarts représente les déséquilibres sur  
 17 les contrats de gaz d'appoint non réglés en début et en fin d'année réglementaire.
- 18 En raison de la demande régulière plus faible, Gaz Métro a dû effectuer au début et à la fin de  
 19 l'exercice des ventes de FTLH non utilisé supérieures de 16 10<sup>6</sup>m<sup>3</sup> (p.1, col.8, l.27) en incluant  
 20 la portion de transport des ventes de fourniture effectuées à Dawn.
- 21 En excluant le transport de gaz d'appoint, les coûts de transport ont augmenté principalement  
 22 en raison du maintien de capacité non prévue sur le tronçon LH, de la diminution des achats à  
 23 Dawn et de l'augmentation des ventes de FTLH non utilisé. L'ensemble des coûts a donc  
 24 grimpé de 4,3 M\$ (p.1, col.7, l.40 – col.7, l.19) alors que les volumes ont diminué de 255,3  
 25 10<sup>6</sup>m<sup>3</sup>. Par conséquent, le coût unitaire réel a été supérieur à la prévision de 0,520 ¢/m<sup>3</sup> tel que  
 26 présenté dans le tableau ci-dessous.

	Projections D-2011-182			Réel			Écart
	(000\$)	10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup>	Taux moyen	(000\$)	10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup>	Taux moyen	
Transport total (l.40)	315 642 \$	4 524 124		335 647 \$	4 528 493		
Transport en gaz d'appoint (l.19)	(860) \$	(17 738)		(16 571) \$	(277 362)		
Transport sans gaz d'appoint	314 782 \$	4 506 387	6,985 \$	319 076 \$	4 251 131	7,506 \$	0,520 \$

### Équilibrage

- 1 Pour l'entreposage à Dawn, la baisse des besoins d'équilibrage en raison de la température  
2 plus chaude ainsi que la baisse moyenne du coût de fourniture pendant l'exercice a permis de  
3 dégager des économies au site d'entreposage souterrain à Dawn et sur le service de transport  
4 STS. Ces économies expliquent la plus grande part de la réduction de coûts de 2,7 M\$ (p.2,  
5 col.5, l.3 + col.5, l.9) pour ces outils d'équilibrage.
- 6 En ce qui concerne les deux sites d'entreposage d'Intragaz, la baisse globale des coûts est la  
7 résultante d'une utilisation moins grande et de coûts de fourniture plus bas, ce qui a fait  
8 diminuer le total des coûts variables de 0,3 M\$ (p.2, col.5, l.5 + col.5, l.6).
- 9 Au cours de l'exercice 2012, la baisse des achats à Dawn a eu pour effet de réduire les coûts  
10 de prime d'équilibrage anticipés de 2,4 M\$ (p.2, col.5, l.12).
- 11 Enfin, les revenus tirés de l'optimisation des outils d'approvisionnement ont été supérieurs de  
12 9,5 M\$ (p.2, col.5, l.20) à la prévision. Ces revenus sont détaillés dans la pièce Gaz Métro-9,  
13 document 5.

### Distribution

- 14 La baisse de coûts de fourniture et de compression de gaz naturel par rapport au dossier  
15 tarifaire explique la baisse des coûts de transmission et de compression de 0,5 M\$ (p.3, col.3,  
16 l.13).

**Définition des rubriques de la pièce**

**Gaz Métro-9, Document 3, pages 1 à 3**

**Gaz Métro-9, Document-3, p.1 – Coût annuel du transport**

**Transport LH pour alimenter la Zone Sud**

- 1       • L3 – Service ferme – Tarif TCPL : Coûts et volumes pour la portion fixe et  
2       variable du transport FTLH contracté avec TCPL ayant servi à transporter de la  
3       molécule vers EDA.
  
- 4       • L4 – Service ferme – Tarif TCPL Zone Nord dévié au Sud : Coûts et volumes  
5       pour la portion fixe et variable du transport FTLH contracté avec TCPL à  
6       destination de NDA excédentaire aux besoins quotidiens et ayant été dévié vers  
7       EDA.
  
- 8       • L5 – Service ferme – Marché secondaire : Coûts et volumes pour la portion fixe  
9       et variable du transport FTLH contracté sur le marché secondaire et ayant servi à  
10      transporter de la molécule vers EDA, incluant les rachats de transport.

**Transport SH pour alimenter la Zone Sud**

- 11      • L8 – Service ferme – SH Dawn : Coûts pour la portion fixe et variable du  
12      transport SH Dawn contracté avec TCPL ou sur le marché secondaire ayant  
13      servi à transporter de la molécule vers EDA.
  
- 14      • L9 – Service ferme – SH Parkway : Coûts pour la portion fixe et variable du  
15      transport SH Parkway contracté avec TCPL ayant servi à transporter de la  
16      molécule vers EDA.
  
- 17      • L10 – Service ferme – SH STS : Coûts pour la portion fixe et variable du  
18      transport SH STS contracté avec TCPL ayant servi à transporter de la molécule  
19      vers EDA.
  
- 20      • L11 – Prime de transport à Dawn: Coûts de la prime de transport payée dans le  
21      prix d'achat à Dawn pour la molécule à transporter vers EDA.

**Transport SH pour alimenter la Zone Nord**

- 22      • L14 – Transport – Champion Pipeline: Coûts pour Champion Pipeline.

- 1       • L15 – Service ferme – tarif TCPL : Coûts et volumes pour la portion fixe et  
2       variable du transport FTLH contracté avec TCPL ayant servi à transporter de la  
3       molécule vers NDA.
- 4       • L16 – Service ferme – Marché secondaire : Coûts et volumes pour la portion fixe  
5       et variable du transport FTLH contracté sur le marché secondaire et ayant servi à  
6       transporter de la molécule vers NDA.

#### **Autres capacités de transport**

- 7       • L19 – Gaz d'appoint: Coûts et volumes pour le transport du gaz d'appoint  
8       concurrence et du d'appoint pour contrer une interruption.

#### **Variation d'inventaire**

- 9       • L22 – Solde d'inventaire au début : Volume d'unités en inventaire au taux de  
10       transport LH de TCPL en début d'exercice. Au dossier tarifaire, le coût moyen  
11       d'inventaire a été utilisé alors que dans le réel, le taux a été modifié au premier  
12       jour pour le coût moyen d'inventaire.
- 13
- 14       • L23 – Solde d'inventaire à la fin : Volume d'unités en inventaire au coût moyen  
15       d'inventaire de transport en fin d'exercice
- 16
- 17       • L24 – La variation d'inventaire est l'écart en volume et en argent entre le solde  
18       de départ et le solde de fin, influencé principalement par la variation du coût du  
19       transport au cours de l'exercice.

#### **Optimisation du transport**

- 20       • L26 – Revenus de la vente du FTLH non utilisé : Revenus et volumes issus des  
21       cessions non considérées *a priori* (voir la définition de « vente *a priori* » à la  
22       pièce Gaz Métro-9, Document 5 de la R-3782-2011).
- 23
- 24       • L27 – Coût de la vente du FTLH non utilisé : Coûts et volumes issus des  
25       cessions non considérées *a priori*.
- 26
- 27       • L28 - Revenus de la vente de FTLH *a priori* : Revenus et volumes issus des  
28       cessions considérées *a priori*.
- 29
- 30       • L29 – Coût de la vente du FTLH *a priori* : Coûts et volumes issus des cessions  
31       considérées *a priori*.
- 32
- 33       • L30 – Transfert de la perte sur les ventes de transport : Transfert du coût  
34       résiduel des ventes de transport déduction faite des revenus d'OMA vers les  
35       coûts d'équilibrage tel qu'établi au dossier tarifaire.

### **Autres frais**

- 1       • L34 – Gaz utilisé dans les opérations : Transfert des coûts et des volumes de  
2       transport pour le gaz naturel transporté et utilisé à des fins opérationnelles  
3       (compression, postes de livraison, dépenses d'exploitation, etc).
  
- 4       • L35 – Gaz perdu : Transfert aux frais de distribution des coûts et des volumes de  
5       transport pour le gaz naturel transporté mais non comptabilisé en franchise  
6       (perdu).
  
- 7       • L36 – Ajustements d'inventaire : Coût net des ajustements d'inventaire de  
8       transport correspondant au coût d'ajustement d'inventaire lors de « pass-on »  
9       moins la portion des revenus facturés aux clients.
  
- 10      • L37 – Amortissement frais reportés – écart de revenu : Amortissement de l'écart  
11      de revenu de l'exercice précédent dû à l'application tardive des tarifs.
  
- 12      • L38 – Pénalités sur service ferme – Coût des pénalités facturées par TCPL.
  
- 13      • L39 – Report de la modification tarifaire – Report des coûts liés aux  
14      changements de tarifs de l'exercice courant affectant le transport qui seront  
15      amortis dans les dossiers tarifaires futurs.

### **Gaz Métro-9, Document-3, p.2 – Coût annuel de l'entreposage**

#### **Frais d'entreposage**

- 16      • L3 – Gaz d'entreposage souterrain à Dawn : Coûts d'entreposage pour  
17      l'opération du site de Union Gas comprenant la prime fixe, les frais d'injection sur  
18      retraits, les frais de retraits et les coûts de fuel.
  
- 19      • L4 – Usine LSR : Coûts d'opérations de l'exercice et frais d'injection sur retraits.
  
- 20      • L5 – Gaz d'entreposage souterrain – Intragaz : Coûts de la prime fixe et du fuel  
21      pour le site de pointe-du-lac.
  
- 22      • L6 - Gaz d'entreposage souterrain – St-Flavien : Coûts de la prime fixe, frais  
23      d'injection sur retraits, coûts de retraits et coûts de fuel.

### **Frais de transport**

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

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

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

### **Amortissement des frais reportés**

- 21      • L22 – Transport gaz coussin : Amortissement du frais reporté du gaz coussin.
  
- 22      • L23 – Écart de revenu : Amortissement de l'écart de revenu de l'exercice  
23 précédent dû à l'application tardive des tarifs.
  
- 24      • L24 – Frais d'équilibrage transférés de la fourniture : Amortissement du coût  
25 résultant de l'achat saisonnier de fourniture à Empress ou à Dawn transféré de la  
26 fourniture vers l'équilibrage.

- 1 • L25 – Pass-on sur frais d'équilibrage de pointe : Amortissement des coûts liés  
2 aux changements de tarifs de l'exercice précédent affectant la pointe.
  
- 3 • L26 – Pass-on sur frais d'équilibrage d'espace : Amortissement des coûts liés  
4 aux changements de tarifs de l'exercice précédent affectant l'espace.
  
- 5 • L30 – Frais de pointe : Report des coûts liés aux changements de tarifs de  
6 l'exercice courant affectant la pointe qui seront amortis dans le dossier tarifaire  
7 2013.
  
- 8 • L31 – Frais d'espace : Report des coûts liés aux changements de tarifs de  
9 l'exercice courant affectant l'espace qui seront amortis dans le dossier tarifaire  
10 2013.

### **Gaz Métro-9, Document-3, p.3 – Frais de distribution**

#### **Coût du gaz perdu**

- 11 • L3 – Coût du transport perdu : Coût du transport pour le gaz non comptabilisé  
12 (perdu).
  
- 13 • L4 – Coût de la compression perdue : Coût de la compression pour le gaz non  
14 comptabilisé (perdu).
  
- 15 • L5 – Coût de la fourniture perdue : Coût de la fourniture pour le gaz non  
16 comptabilisé (perdu).
  
- 17 • L6 – Nivellement du gaz perdu : Ajustement des coûts du gaz perdu pour niveler  
18 au taux et au coût unitaire prévus dans le dossier tarifaire. (rapport annuel  
19 seulement)

#### **Autres frais de distribution**

- 20 • L9 – Transmission – électricité et gaz : Coûts liés à la transmission du gaz  
21 naturel en franchise.
  
- 22 • L10 – Compression biogaz : Coûts liés à la production de biogaz à Ste-Sophie.
  
- 23 • L11 – Amortissement frais reportés – écart de revenu : Amortissement de l'écart  
24 de revenu de l'exercice précédent dû à l'application tardive des tarifs.
  
- 25 • L12 – Mercaptan : Coût du mercaptan ajouté dans les postes de livraison.