

Coût annuel du transport, de l'équilibrage et de la distribution  
pour la période de 12 mois se terminant le 30 septembre 2014

No de ligne	Description	Projections D-2014-077			Résultats réels			Écarts		
		Coûts (000 \$) (1)	Volume 10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> (2)	Coût moyen ¢/m <sup>3</sup> (3) (1)/(2)	Coûts (000 \$) (4)	Volume 10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> (5)	Coût moyen ¢/m <sup>3</sup> (6) (4)/(5)	Coûts (000 \$) (7) (4)-(1)	Volume 10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> (8) (5)-(2)	Coût moyen ¢/m <sup>3</sup> (9) (6)-(3)
1	<b>TRANSPORT</b>									
2	<b>Transport LH pour alimenter la zone Sud</b>									
3	- Service ferme - Tarif TCPL	197 465 \$	3 013 645	6,5524	204 152 \$	3 114 569	6,5548	6 686 \$	100 924	0,0025
4	- Service ferme - Tarif TCPL zone nord dévié au sud	2 400 \$	47 119	5,0927	1 631 \$	32 025	5,0927	(769) \$	(15 094)	-
5	- Service ferme - Marché secondaire	15 572 \$	397 297	3,9196	20 723 \$	433 743	4,7772	5 150 \$	36 446	0,8576
6		215 437 \$	3 458 061	6,2300	226 506 \$	3 580 337	6,3264	11 068 \$	122 276	0,0964
7	<b>Transport SH pour alimenter la zone Sud</b>									
8	- Service ferme - SH Dawn	20 323 \$	-	-	21 961 \$	-	-	1 639 \$	-	-
9	- Service ferme - SH Parkway	13 105 \$	-	-	13 924 \$	-	-	819 \$	-	-
10	- Service ferme - SH STS	- \$	-	-	- \$	-	-	- \$	-	-
11	- Prime de transport à Dawn	37 270 \$	1 672 839	2,2279	44 065 \$	1 977 848	2,2279	6 795 \$	305 008	-
12		70 697 \$	1 672 839	4,2262	79 951 \$	1 977 848	4,0423	9 253 \$	305 008	(0,1839)
13	<b>Transport pour alimenter la zone Nord</b>									
14	- Transport - Champion Pipeline	2 101 \$	-	-	2 395 \$	-	-	294 \$	-	-
15	- Service ferme - Tarif TCPL	5 120 \$	100 529	5,0927	5 888 \$	115 622	5,0927	769 \$	15 094	-
16	- Service ferme - Marché secondaire	455 \$	9 633	4,7235	455 \$	9 633	4,7235	- \$	-	-
17		7 676 \$	110 162	6,9676	8 739 \$	125 256	6,9766	1 063 \$	15 094	0,0090
18	<b>Autres capacités de transport</b>									
19	- Gaz d'appoint	2 509 \$	42 490	5,9051	985 \$	29 411	3,3480	(1 524) \$	(13 079)	(2,5571)
20		2 509 \$	42 490	5,9051	985 \$	29 411	3,3480	(1 524) \$	(13 079)	(2,5571)
21	<b>Variation d'inventaire</b>									
22	- Solde au début	24 078 \$	495 300	4,8613	28 942 \$	471 676	6,1359	4 864 \$	(23 624)	1,2746
23	- Solde à la fin	(24 129) \$	(496 340)	4,8613	(25 370) \$	(522 985)	4,8511	(1 242) \$	(26 646)	(0,0102)
24		(51) \$	(1 040)	-	3 571 \$	(51 310)	-	3 622 \$	(50 270)	-
25	<b>Optimisation du transport</b>		1,283			1,280				
26	- Revenus de la vente du FTLH non utilisé	(447) \$	(28 979)	1,5425	(758) \$	(23 637)	3,2083	(311) \$	5 342	1,6657
27	- Coût de la vente du FTLH non utilisé	1 898 \$	28 979	6,5484	1 519 \$	23 637	6,4280	(378) \$	(5 342)	(0,1204)
28	- Revenus de la vente de FTLH a priori	(5 793) \$	(96 331)	6,0136	- \$	-	-	5 793 \$	96 331	(6,0136)
29	- Coût de la vente de FTLH a priori	6 308 \$	96 331	6,5483	- \$	-	-	(6 308) \$	(96 331)	(6,5483)
30	- Transfert de la perte sur les ventes de transport excédentaire	(1 739) \$	-	-	(1 739) \$	-	-	- \$	-	-
31		227 \$	-	-	(978) \$	-	-	(1 205) \$	-	-
32										
33	<b>Autres frais</b>									
34	- Gaz utilisé dans les opérations	(1 975) \$	(40 630)	4,8613	(2 887) \$	(59 514)	4,8511	(912) \$	(18 884)	(0,0102)
35	- Gaz perdu	(1 650) \$	(33 943)	4,8613	(2 028) \$	(41 813)	4,8511	(378) \$	(7 870)	(0,0102)
36	- Ajustements d'inventaire	2 497 \$			1 336 \$			(1 161) \$	-	-
37	- Revenus financiers sur outils de transport	(154) \$			(200) \$			(46) \$	-	-
38	- Amortissement frais reportés - écart de revenu	(32 290) \$			(32 290) \$			- \$	-	-
39	- Pénalités sur service ferme	100 \$			- \$			(100) \$	-	-
40	- Transfert des coûts d'équilibrage	6 574 \$			6 574 \$			- \$	-	-
41		269 598 \$	5 207 939	5,1767	289 278 \$	5 560 214	5,2026	19 680 \$	352 275	0,0260
42	Transporté par le client	- \$	415 269		- \$	329 192		- \$	(86 076)	
43	Normalisation de la température	- \$	-		- \$	(181 913)		- \$	(181 913)	
44	Transport pour le client GNL	- \$	(14 623)		- \$	(25 797)		- \$	(11 174)	
45	<b>Transport pour la daQ (T)</b>	<b>269 598 \$</b>	<b>5 608 585</b>		<b>289 278 \$</b>	<b>5 681 696</b>		<b>19 680 \$</b>	<b>73 112</b>	

**Coût annuel du transport, de l'équilibrage et de la distribution  
pour l'exercice terminé le 30 septembre 2014**

No de ligne	Description	Ratio		Projections D-2014-077 (000 \$)	Résultats Réels (000 \$)	Écarts (000 \$)
		Espace (1)	Pointe (2)			
1	<b>ÉQUILIBRAGE</b>					
2	<b>Frais d'entreposage</b>					
3	- Gaz d'entreposage souterrain à Dawn	79,2%	20,8%	14 291 \$	13 854 \$	(438) \$
4	- Usine de LSR	0,0%	100,0%	5 770 \$	6 815 \$	1 045 \$
5	- Gaz d'entreposage souterrain - PDL	33,2%	66,8%	4 972 \$	5 148 \$	176 \$
6	- Gaz d'entreposage souterrain - St-Flavien	100,0%	0,0%	13 917 \$	13 719 \$	(198) \$
7				<u>38 950 \$</u>	<u>39 536 \$</u>	<u>586 \$</u>
8	<b>Frais de transport</b>					
9	- Service STS - Dawn/Parkway/Franchise	55,5%	44,5%	42 321 \$	43 580 \$	1 259 \$
10	- Service SH - Dawn/Franchise	100,0%	0,0%	15 742 \$	17 012 \$	1 269 \$
11	- Service SH - Dawn/Parkway/Franchise	100,0%	0,0%	- \$	- \$	- \$
12	- Prime d'équilibrage à Dawn	86,4%	13,6%	2 905 \$	55 995 \$	53 090 \$
13	- Vente d'outils de transport SH <i>a priori</i>	100,0%	0,0%	- \$	- \$	- \$
14				<u>60 969 \$</u>	<u>116 587 \$</u>	<u>55 619 \$</u>
15	<b>Optimisation des outils d'équilibrage</b>					
16	- Revenus de prêt d'espace	100,0%	0,0%	- \$	- \$	- \$
17	- Revenus d'échange et cessions d'optimisation	100,0%	0,0%	- \$	(227) \$	(227) \$
18	- Revenus pour STS-RAM	100,0%	0,0%	- \$	- \$	- \$
19	- Transfert de la perte sur les ventes de transport excédentaire	100,0%	0,0%	1 739 \$	1 739 \$	- \$
20				<u>1 739 \$</u>	<u>1 513 \$</u>	<u>(227) \$</u>
21	<b>Amortissement des frais reportés</b>					
22	- Transport gaz coussin	100,0%	0,0%	428 \$	428 \$	- \$
23	- Écart de revenu	100,0%	0,0%	28 355 \$	28 355 \$	- \$
24	- Frais d'équilibrage transférés de la fourniture	100,0%	0,0%	5 559 \$	5 559 \$	- \$
25	- Pass-on sur frais d'équilibrage de pointe	0,0%	100,0%	343 \$	343 \$	- \$
26	- Pass-on sur frais d'équilibrage d'espace	100,0%	0,0%	221 \$	221 \$	- \$
27	- Transfert aux coûts de transport			(6 574) \$	(6 574) \$	- \$
28				<u>28 332 \$</u>	<u>28 332 \$</u>	<u>- \$</u>
29				<u>129 990 \$</u>	<u>185 967 \$</u>	<u>55 978 \$</u>
30						
31	- Pointe			28 180 \$	37 032 \$	8 851 \$
32	- Espace			101 810 \$	148 936 \$	47 125 \$
33				<u>129 990 \$</u>	<u>185 967 \$</u>	<u>55 978 \$</u>

**Coût annuel du transport, de l'équilibrage et de la distribution  
pour l'exercice terminé le 30 septembre 2014**

<u>No de ligne</u>	<u>Description</u>	Projections D-2014-077 <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	1 650 \$	2 028 \$	378 \$ <sup>(1)</sup>
4	- Coût de la compression perdue	118 \$	309 \$	191 \$ <sup>(2)</sup>
5	- Coût de la fourniture perdue	4 566 \$	6 491 \$	1 925 \$ <sup>(3)</sup>
6	- Nivellement du gaz perdu	<u>- \$</u>	<u>(2 187) \$</u>	<u>(2 187) \$</u> <sup>(4)</sup>
7		<u>6 333 \$</u>	<u>6 640 \$</u>	<u>307 \$</u>
8	<b><u>Autres frais de distribution</u></b>			
9	- Postes de livraison, service de transport gazier et biogaz	2 031 \$	2 045 \$	14 \$
10	- Amortissement frais reportés - écart de revenu	26 605 \$	26 605 \$	- \$
11	- Mercaptan	<u>400 \$</u>	<u>446 \$</u>	<u>46 \$</u>
12		<u>29 036 \$</u>	<u>29 095 \$</u>	<u>60 \$</u>
13	<b>Frais de distribution</b>	<u><b>35 369 \$</b></u>	<u><b>35 736 \$</b></u>	<u><b>366 \$</b></u>
14	<b>Coût annuel du transport, de l'équilibrage et de la distribution (Somme de GM-9, doc.3, p.1, col.4, l.45 + p.2, col.4, l.33 + p.3, col.2, l.13)</b>	<u><b>434 958 \$</b></u>	<u><b>510 981 \$</b></u>	<u><b>76 024 \$</b></u>

<sup>(1)</sup> Gaz Métro-10, Document 4, page 2, colonne 7, ligne 3.

<sup>(2)</sup> Gaz Métro-10, Document 4, page 2, colonne 7, ligne 2.

<sup>(3)</sup> Gaz Métro-10, Document 4, page 2, colonne 7, ligne 1.

<sup>(4)</sup> Gaz Métro-10, Document 4, page 2, colonne 7, ligne 5.

## EXPLICATIONS DES ÉCARTS

### 1 **Transport**

2 Au cours de l'exercice 2014, en excluant la baisse des volumes en gaz d'appoint de 13,1 10<sup>6</sup>m<sup>3</sup>  
3 (p. 1, col. 8, l. 19), la demande pour le service de transport de Société en commandite Gaz Métro  
4 (« Gaz Métro ») a été supérieure de 365,4 10<sup>6</sup>m<sup>3</sup> (p. 1, col. 8, l. 41 – p. 1, col. 8, l. 19) par rapport  
5 à la prévision du dossier tarifaire. Cette hausse de volumes résulte de la température  
6 considérablement plus froide que la normale combinée au retour d'un nombre important de clients  
7 sur le transport du distributeur.

8 Pour pallier à la hausse de la demande, des outils supplémentaires ont été contractés pour  
9 approvisionner la franchise générant une hausse des coûts de transport. En excluant la réduction  
10 des coûts de transport de gaz d'appoint de 1,5 M\$ (p. 1, col. 7, l. 19), les coûts de transport de  
11 Gaz Métro ont augmenté de 21,2 M\$ (p. 1, col. 7, l. 41 – p. 1, col. 7, l. 19).

12 Cette hausse de coûts s'explique principalement par :

- 13 • la hausse des volumes achetés à Dawn de 305,0 10<sup>6</sup>m<sup>3</sup> (p. 1, col. 8, l. 11) représentant  
14 6,8 M\$ (p. 1, col. 7, l. 11);
- 15 • la réduction des cessions de transport qui se traduit par une baisse des revenus  
16 d'optimisation du transport de 5,5 M\$ (p. 1, col. 7, l. 26 – p. 1, col. 7, l. 28). En effet, la  
17 plus grande proportion des volumes de transport que Gaz Métro prévoyait céder au  
18 dossier tarifaire, a dû être conservée afin de répondre à la hausse de la demande; et
- 19 • la hausse des achats sur le marché secondaire de 36,5 10<sup>6</sup>m<sup>3</sup> (p. 1, col. 8, l. 5) entre  
20 Empress et la franchise, réalisés principalement en mars 2014, au moment où le coût du  
21 transport sur le marché secondaire était très élevé, augmente les coûts de 5,2 M\$ (p. 1, col.  
22 7, l. 5).

### 23 **Équilibrage**

24 Au cours de l'exercice 2014, la hausse des coûts d'équilibrage de 56,0 M\$ (p. 2, col. 5, l. 33)  
25 s'explique principalement par l'augmentation du coût de la prime d'équilibrage à Dawn de 53,1 M\$  
26 (p. 2, col. 5, l. 12). Cette hausse est attribuable au différentiel de lieu entre Empress et Dawn qui  
27 s'est avéré plus élevé au réel qu'à la prévision. En effet, le coût des achats à Dawn a  
28 considérablement augmenté au cours des mois de février et mars 2014, au moment où la  
29 demande globale en Amérique du Nord a connu une forte croissance en raison de la température  
30 considérablement plus froide que la normale observée. Cette hausse est jumelée à des volumes  
31 d'achats à Dawn plus élevés de 305,0 10<sup>6</sup>m<sup>3</sup> (p. 1, col. 8, l. 11).

**Société en commandite Gaz Métro**  
**Rapport annuel au 30 septembre 2014, R-3916-2014**

- 1 Le taux moyen de la prime d'équilibrage prévu au dossier tarifaire était de 0,174 ¢/m<sup>3</sup> alors qu'au  
 2 réel le taux a été de 2,831 ¢/m<sup>3</sup> comme présenté dans le tableau ci-dessous.

Volumes (10 <sup>9</sup> m <sup>3</sup> )	Projections D-2014-077		Réel 2014		Écart	
	(000\$)	¢/m <sup>3</sup>	(000\$)	¢/m <sup>3</sup>	(000\$)	¢/m <sup>3</sup>
	1 672 839		1 977 848		305 008	
<b>Fonctionnalisation:</b>						
Compression	6 010 \$	0,359	7 105 \$	0,359	1 096 \$	0,000
Transport	37 270 \$	2,228	44 065 \$	2,228	6 795 \$	0,000
Équilibrage	2 905 \$	0,174	55 995 \$	2,831	53 090 \$	2,657
Différentiel de lieu entre Empress et Dawn	46 185 \$	2,761	107 166 \$	5,418	60 981 \$	2,656

- 3 D'autre part, des revenus tirés de l'optimisation des outils d'équilibrage de 0,3 M\$ ont été réalisés  
 4 (p. 2, col. 5, l. 16 à 18) alors qu'aucun revenu n'était prévu à la prévision du dossier tarifaire. Ces  
 5 revenus sont détaillés dans la pièce Gaz Métro-9, Document 5, page 6.

## Définition des rubriques de la pièce

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

1 **Gaz Métro-9, Document 3, p. 1 – Coûts de transport**

2 **Transport LH pour alimenter la zone Sud**

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

11 **Transport SH pour alimenter la zone Sud**

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

21 **Transport SH pour alimenter la zone Nord**

- 22       • L14 – Transport – Champion Pipeline : Coûts pour le service de transport de Champion  
23 Pipeline.
- 24       • L15 – Service ferme – tarif TCPL : Coûts et volumes pour la portion fixe et variable du  
25 transport FTLH contracté avec TCPL ayant servi à transporter de la molécule vers NDA.
- 26       • L16 – Service ferme – Marché secondaire : Coûts et volumes pour la portion fixe et variable  
27 du transport FTLH contracté sur le marché secondaire et ayant servi à transporter de la  
28 molécule vers NDA.

1 **Autres capacités de transport**

- 2       • L19 – Gaz d’appoint : Coûts et volumes pour le transport du gaz d’appoint concurrence et  
3       du gaz d’appoint pour contrer une interruption, après règlements de déséquilibre  
4       volumétrique.

5 **Variation d’inventaire**

- 6       • L22 – Solde d’inventaire au début : Au réel, le volume d’unités en inventaire est au prix de  
7       transport du Distributeur de la zone Sud en vigueur au 30 septembre 2013. Au dossier  
8       tarifaire, le coût moyen de transport prévu a été utilisé.
- 9       • L23 – Solde d’inventaire à la fin : Au réel, le volume d’unités en inventaire est au prix de  
10       transport du Distributeur de la zone Sud en vigueur au 30 septembre 2014. Au dossier  
11       tarifaire, le coût moyen de transport prévu a été utilisé.
- 12       • L24 – La variation d’inventaire est l’écart en volume et en argent entre le solde au début  
13       et le solde à la fin, influencé principalement par la variation du coût du transport au cours  
14       de l’exercice.

15 **Optimisation du transport**

- 16       • L26 – Revenus de la vente du FTLH non utilisé : Revenus et volumes issus des cessions  
17       non considérées *a priori* (voir la définition de « vente *a priori* » à la pièce Gaz Métro-9,  
18       Document 5, Page 1).
- 19       • L27 – Coût de la vente du FTLH non utilisé : Coûts et volumes issus des cessions non  
20       considérées *a priori*.
- 21       • L28 - Revenus de la vente de FTLH *a priori* : Revenus et volumes issus des cessions  
22       considérées *a priori*.
- 23       • L29 – Coût de la vente du FTLH *a priori* : Coûts et volumes issus des cessions considérées  
24       *a priori*.
- 25       • L31 – Transfert de la perte sur les ventes de transport : Transfert du coût résiduel des  
26       ventes de transport déduction faite des revenus d’OMA vers les coûts d’équilibrage tel  
27       qu’établi au dossier tarifaire.

28 **Autres frais**

- 29       • L34 – Gaz utilisé dans les opérations : Transfert des volumes de transport pour le gaz  
30       naturel transporté et utilisé à des fins opérationnelles (compression, postes de livraison,  
31       dépenses d’exploitation, etc.) aux frais de transport, d’équilibrage, de distribution et aux  
32       dépenses d’exploitation.
- 33       • L35 – Gaz perdu : Transfert aux frais de distribution des coûts et des volumes de transport  
34       pour le gaz naturel transporté mais non comptabilisé en franchise (perdu).

- 1 • L36 – Ajustements d’inventaire : Coût net des ajustements d’inventaire de transport  
2 correspondant au coût d’ajustement d’inventaire lors de « pass-on » moins la portion des  
3 revenus facturés aux clients.
- 4 • L37 – Revenus financiers sur outils de transport : Revenus tirés d’opérations financières  
5 grâce à l’optimisation des outils de transport.
- 6 • L38 – Amortissement frais reportés – écart de revenu : Amortissement de l’écart de revenu  
7 de l’année précédente dû à l’application tardive des tarifs.
- 8 • L39 – Pénalités sur service ferme – Coût des pénalités facturées par TCPL.
- 9 • L40 – Transfert des coûts d’équilibrage lié à décision D-2014-065.

#### 10 **Gaz Métro-9, Document 3, p. 2 – Coûts d’équilibrage**

##### 11 **Frais d’entreposage**

- 12 • L3 – Gaz d’entreposage souterrain à Dawn : Coûts d’entreposage pour l’opération du site  
13 de Union Gas comprenant la prime fixe, les frais d’injection sur retraits, les frais de retrait  
14 et les coûts de fuel.
- 15 • L4 – Usine LSR : Coûts d’opération de l’exercice et frais d’injection sur retraits.
- 16 • L5 – Gaz d’entreposage souterrain – PDL : Coûts de la prime fixe et du fuel pour le site de  
17 Pointe-du-Lac d’Intragaz.
- 18 • L6 - Gaz d’entreposage souterrain – St-Flavien : Coûts de la prime fixe, frais d’injection  
19 sur retraits, coûts de retraits et coûts de fuel d’Intragaz.

##### 20 **Frais de transport**

- 21 • L9 – Service STS – Dawn/Parkway/Franchise : Coûts des primes fixes et variables TCPL,  
22 M12 et C1, coûts de fuel sur TCPL, M12 et C1, autres frais divers (overrun, pressure, etc).
- 23 • L10 – Service SH – Dawn/Franchise : Coûts des primes fixes et variables, coût du tarif de  
24 réception à Dawn et coûts de fuel utilisés pour l’équilibrage.
- 25 • L11 - Service SH – Dawn/Parkway/Franchise : Coûts des primes fixes et variables TCPL  
26 et M12 ainsi que coûts de fuel TCPL et M12 utilisés pour l’équilibrage.
- 27 • L12 – Prime d’équilibrage à Dawn : Coûts de la prime d’équilibrage payée dans le prix  
28 d’achat à Dawn.
- 29 • L13 – Vente d’outils de transport SH *a priori* : Revenus et volumes issus des cessions de  
30 SH considérées *a priori*.



1 **Optimisation des outils d'équilibrage**

- 2 • L16 – Revenus de prêt d'espace : Revenus pour les prêts d'espace effectués à Dawn.
- 3 • L17 – Revenus d'échange et cessions d'optimisation : Revenus tirés d'opérations
- 4 financières grâce à l'optimisation des outils d'équilibrage.
- 5 • L18 – Revenus pour STS-RAM : Revenus tirés de l'optimisation des crédits STS-RAM.
- 6 • L19 – Transfert de la perte sur les ventes de transport excédentaire : Coûts résiduels des
- 7 ventes de transport après avoir déduit les revenus d'OMA transférés vers les coûts
- 8 d'équilibrage au dossier tarifaire.

9 **Amortissement des frais reportés**

- 10 • L22 – Transport gaz coussin : Amortissement du frais reporté du gaz coussin.
- 11 • L23 – Écart de revenu : Amortissement de l'écart de revenu de l'exercice précédent dû à
- 12 l'application tardive des tarifs.
- 13 • L24 – Frais d'équilibrage transférés de la fourniture : Amortissement du coût résultant de
- 14 l'achat saisonnier de fourniture à Empress ou à Dawn transféré de la fourniture vers
- 15 l'équilibrage.
- 16 • L25 – Pass-on sur frais d'équilibrage de pointe : Amortissement des coûts liés aux
- 17 changements de tarifs de l'exercice précédent affectant la pointe.
- 18 • L26 – Pass-on sur frais d'équilibrage d'espace : Amortissement des coûts liés aux
- 19 changements de tarifs de l'exercice précédent affectant l'espace.
- 20 • L27 – Transfert aux coûts de transport lié à décision D-2014-065.

21 **Gaz Métro-9, Document 3, p. 3 – Coûts de distribution**

22 **Coût du gaz perdu**

- 23 • L3 – Coût du transport perdu : Coût du transport pour le gaz non comptabilisé (perdu).
- 24 • L4 – Coût de la compression perdue : Coût de la compression pour le gaz non comptabilisé
- 25 (perdu).
- 26 • L5 – Coût de la fourniture perdue : Coût de la fourniture pour le gaz non comptabilisé
- 27 (perdu).
- 28 • L6 – Nivellement du gaz perdu : Ajustement des coûts du gaz perdu pour niveler aux
- 29 volumes et au coût unitaire prévus dans le dossier tarifaire (rapport annuel seulement).

1 **Autres frais de distribution**

- 2       • L9 – Postes de livraison, service de transport gazier et biogaz : Coûts liés à la transmission  
3       du gaz naturel en franchise ainsi que les coûts liés à la production de biogaz à Sainte-  
4       Sophie.
- 5       • L10 – Amortissement frais reportés – écart de revenu : Amortissement de l'écart de revenu  
6       de l'exercice précédent dû à l'application tardive des tarifs.
- 7       • L11 – Mercaptan : Coût du mercaptan ajouté dans les postes de livraison.