

Évolution du revenu net d'exploitation
Période de 12 mois se terminant le 30 septembre 2016
(000 \$)

No de ligne	Description	Écart	Cause tarifaire 2015 ⁽¹⁾	5/7 2015 ⁽²⁾	Cause tarifaire 2016	Écart	Référence
		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1	Petit et moyen débits	22	2 718	2 740	2 779	40	
2	Grandes entreprises	(38)	2 986	2 948	2 870	(78)	
3	Volumes normalisés (10 ⁶ m ³ @ 37,89 MJ/m ³)	(16)	A 5 704	5 688	5 649	(39)	F
4	Normalisation	128	-	128	-	(128)	
5	Volumes livrés (10 ⁶ m ³ @ 37,89 MJ/m ³)	111	5 704	5 815	5 649	(166)	Gaz Métro-109, doc. 5
6	REVENUS						
7	Revenus de ventes de gaz	(10 535)	1 607 635	1 597 100	1 584 238	(12 862)	Gaz Métro-109, doc. 5 et 7
8	Fourniture	36 952	(439 738)	(402 786)	(371 719)	31 067	Gaz Métro-109, doc. 7
9	Compression	(745)	(9 858)	(10 603)	(482)	10 121	Gaz Métro-109, doc. 7
10	SPEDE	(15 415)	(60 113)	(75 527)	(102 150)	(26 622)	Gaz Métro-109, doc. 7
11		10 258	B 1 097 925	1 108 184	1 109 887	1 704	G
12	Hausse (baisse) tarifaire	-	-	-	65 701	65 701	Gaz Métro-109, doc. 2
13	Revenus de transport, équilibrage et distribution	10 258	1 097 925	1 108 184	1 175 588	67 405	
14	Rabais à la consommation et autres	(3)	(28)	(32)	(28)	3	Gaz Métro-109, doc. 6
15	CASEP	-	(1 000)	(1 000)	(1 000)	-	Gaz Métro-109, doc. 6
16	Revenus après rabais	10 255	1 096 897	1 107 152	1 174 560	67 408	
17	COÛTS DE TRANSPORT, D'ÉQUILIBRAGE ET DISTRIBUTION	34 860	C 526 858	561 718	618 184	56 466	H Gaz Métro-109, doc. 1, I. 1 + I. 13 + I. 18
18		(24 606)	570 039	545 434	556 376	10 942	
19	MANQUE À GAGNER (TROP-PERÇU) (EXCÉDENT) DÉFICIT DE RENDEMENT	24 844	-	24 844	-	(24 844)	
		24 844	D -	24 844	-	(24 844)	
20	AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	(193)	3 196	3 003	3 037	34	Gaz Métro-109, doc. 11
21	MARGE BÉNÉFICIAIRE BRUTE	45	573 235	573 281	559 413	(13 867)	
22	DÉPENSES						
23	Dépenses d'exploitation	200	190 900	191 100	193 573	2 473	I Gaz Métro-109, doc. 12, p. 4
24	Plan global en efficacité énergétique PGEÉ	-	18 680	18 680	21 612	2 932	J
25	Amortissement des immobilisations	257	100 050	100 306	109 139	8 833	K Gaz Métro-109, doc. 14
26	Amortissement des frais reportés et des actifs intangibles	(202)	61 510	61 308	37 959	(23 348)	L Gaz Métro-109, doc. 16, p.1
27	Fonds vert	-	6 045	6 045	-	(6 045)	M
28	Impôts fonciers et autres	(697)	26 144	25 447	26 398	951	Gaz Métro-109, doc. 17, p.1
29	Impôt sur le revenu	137	32 372	32 509	37 562	5 053	N Gaz Métro-109, doc. 18, p. 1
30	Total des dépenses	(305)	435 700	435 395	426 243	(9 152)	
31	REVENUS NETS D'EXPLOITATION	350	137 535	137 885	133 170	(4 716)	
32	BASE DE TARIFICATION	21 530	E 1 939 847	1 961 377	1 955 500	(5 878)	O Gaz Métro-107, doc. 2

(1) Le budget 2015 a été redressé pour refléter la décision D-2015-181.

(2) Le 5/7 2015 n'a pas été redressé pour tenir compte de la décision D-2015-181.

Comparaison entre la prévision 5/7 2015
et le budget 2015

- A) (16) À la prévision 5/7 2015, une baisse anticipée des livraisons de $16\ 10^6\text{m}^3$ est expliquée par :
- la baisse anticipée des livraisons dans le marché de la grande entreprise de $38\ 10^6\text{m}^3$ découlant majoritairement du retard dans l'implantation d'un nouveau client ainsi que de la fermeture d'un important client du secteur des pâtes et papiers; partiellement compensée par :
 - la hausse anticipée des livraisons de $22\ 10^6\text{m}^3$ dans le marché du petit et moyen débits résultant principalement de la croissance des livraisons observées en 2014. Cette hausse a été partiellement atténuée par une baisse de la consommation des grands clients du marché du petit et moyen débits.
- B) 10 258 La hausse de l'ensemble des revenus de transport, de l'équilibrage et de distribution anticipée à la projection 5/7 2015 par rapport au budget 2015 est essentiellement expliquée par :
- la hausse des revenus d'équilibrage résultant de l'application des tarifs provisoires supérieurs aux tarifs finaux au cours du premier trimestre de l'exercice 2015 et de l'augmentation des volumes d'équilibrage causée notamment par l'hiver plus froid que la normale. partiellement atténuée par :
 - la baisse des revenus de transport occasionnée par l'application des tarifs provisoires inférieurs aux tarifs finaux au cours du premier trimestre de l'exercice 2015. Cet écart est toutefois partiellement compensé par les hausse des revenus découlant de la hausse des volumes transportés.
- C) 34 860 La hausse des coûts de transport, d'équilibrage et de distribution au 5/7 2015 par rapport au budget 2015 est essentiellement occasionnée par :
- la hausse des coûts de transport résultant de l'augmentation des volumes d'achats d'outils de transport sur le marché secondaire à un prix moyen plus bas, partiellement atténuée par la baisse des volumes d'achats à Dawn; et
 - la hausse des coûts d'équilibrage occasionnée principalement par la hausse du coût de la prime à Dawn jumelée à l'effet de la hausse des tarifs de TCPL, partiellement atténuée par la baisse des volumes d'achats à Dawn.
- D) 24 844 Le manque à gagner anticipé pour l'exercice 2015 de 24,8 M\$ est essentiellement attribuable au service de transport. Ce dernier résulte principalement de l'écart de facturation des revenus de ce service en raison de l'application des tarifs 2014 au cours du premier trimestre de l'exercice financier 2015, les tarifs finaux ayant été mis en application seulement à compter du 1^{er} janvier 2015. Les tarifs 2014 étant inférieurs aux tarifs finaux, il en résulte un écart défavorable de facturation. Dans une moindre mesure, le manque à gagner provient aussi de la légère hausse du coût moyen d'approvisionnement au service de transport.
- E) 21 530 Voir Gaz Métro-107, Document 8.

Comparaison entre la prévision 5/7 2015
et le budget 2016

- F) **(39)** Au budget 2016, la baisse anticipée des livraisons de 39 10⁶m³ est expliquée par :
- la baisse de production en 2016 d'un client très important du secteur de la métallurgie; partiellement compensée par :
 - la hausse des livraisons dans le marché du petit et moyen débits occasionnée essentiellement par l'avènement de nouveaux clients et de transferts de clients du marché de la grande entreprise.
- G) **1 704** La hausse de l'ensemble des revenus de transport, de l'équilibrage et de distribution anticipée au budget 2016 par rapport au 5/7 2015 est essentiellement occasionnée par :
- la hausse des revenus de transport expliquée par le fait que les revenus projetés au 5/7 2015 sont inférieurs en raison de l'application des tarifs provisoires moins élevés que les tarifs finaux au cours du premier trimestre de l'exercice 2015; partiellement atténuée par :
 - la baisse des revenus de distribution essentiellement liée à la diminution des livraisons jumelée à l'abolition du Fonds vert au 1^{er} janvier 2015; et
 - la baisse des revenus d'équilibrage expliquée par la diminution des volumes jumelée au fait que les revenus projetés au 5/7 2015 sont supérieurs en raison de l'application des tarifs provisoires plus élevés que les tarifs finaux au cours du premier trimestre de l'exercice 2015.
- H) **56 466** La hausse des coûts de transport, d'équilibrage et de distribution au budget 2016 par rapport au 5/7 2015 est expliquée par :
- La hausse des coûts de transport de 38,7 M\$ résultant principalement de :
- la hausse des volumes d'achats d'outils de transport LH contractés auprès de TCPL;
 - la hausse des tarifs de TCPL du 1^{er} janvier 2015, dont l'effet se trouve annualisé en 2016;
 - l'intégration des coûts de fuel sur le LH entre Empress et la franchise occasionnée par l'abolition du service de compression au 1^{er} novembre 2015;
 - les coûts additionnels de transport sur le "M12" contractés en prévision du déplacement à Dawn; et
 - le coût lié à l'application du crédit de livraison à Dawn consenti aux clients en achat direct et à prix fixe livrant leur gaz naturel à Dawn à partir du 1^{er} novembre 2015;
- partiellement compensée par :
- la baisse des volumes d'achats de transport sur le marché secondaire LH et à Dawn.
- La hausse des coûts d'équilibrage de 28,8 M\$ résultant principalement de :
- la hausse du coût des outils de transport fonctionnalisés au service d'équilibrage [...] ainsi que de la hausse des tarifs de TCPL;
 - les coûts additionnels pour l'achat de transport sur le marché secondaire SH; et
 - la perte sur les ventes de transport excédentaire transférée à l'équilibrage;
- partiellement compensée par :
- l'application de la nouvelle méthode de fonctionnalisation des achats de gaz naturel (D-2015-177) au budget 2016, en vertu de laquelle: i) aucun coût d'équilibrage sur la prime des achats à Dawn n'est prévu au dossier tarifaire et ii) aucun transfert de la fourniture à l'équilibrage n'est prévu au dossier tarifaire, ce qui se traduit par une baisse de l'amortissement y afférent.
- La baisse des coûts de distribution de 10,9 M\$ résultant principalement de :
- un amortissement en 2015 du compte de frais reportés - écart de revenus de 10,9 M\$ lié à l'application tardive des tarifs en 2014, alors qu'il est nul en 2016. Les écarts de facturation de l'exercice 2015 ne seront déterminés qu'au moment où la Régie aura rendu sa décision à l'égard du dossier tarifaire 2015, soit à l'automne 2015. En conséquence, l'amortissement du compte de frais reportés - écart de revenu est reporté à l'exercice 2017.
- I) **2 473** Veuillez vous référer à Gaz Métro-109, Document 12 pour les explications d'écarts entre le budget 2016 et le 5/7 2015.
- J) **2 932** Veuillez vous référer à Gaz Métro-110, Document 1 pour les explications d'écarts entre le budget 2016 et le 5/7 2015.
- K) **8 833** La hausse de la dépense d'amortissement entre le 5/7 2015 et la Cause tarifaire 2016 s'explique principalement par une augmentation de 4,6 M\$ attribuable à la révision des taux d'amortissement en 2016. La hausse s'explique également par une augmentation de 2,9 M\$ due aux additions nettes des immobilisations au 5/7 2015 pour lesquelles une dépense d'amortissement est constatée pour les douze mois de l'exercice 2016. L'écart résiduel provient des additions nettes des immobilisations de 2016.
- L) **(23 348)** La baisse s'explique principalement par la baisse de l'amortissement du CFR de trop-perçu de Distribution de 22,4M\$ (0,4 M\$ en 2014 vs 22,8 M\$ en 2015), par l'intégration de l'amortissement du compte de stabilisation de la température relatif à l'exercice 2014 au budget 2016 (-5,5 M\$) ainsi qu'à la réduction de l'amortissement du compte de nivellement du gaz perdu de (3,1 M\$) (2,4 M\$ en 2016 vs 5,5 M\$ en 2015). Ces baisses sont toutefois partiellement compensées par l'amortissement en 2016 du CFR relié au projet Côte Nord de 5,1 M\$.
- M) **(6 045)** La réduction de la redevance au Fonds vert s'explique par le fait qu'elle a été abolie et remplacée par le SPEDE à compter du 1^{er} janvier
- N) **5 053** La hausse de la dépense d'impôts sur le revenu résulte de la hausse du bénéfice imposable et de la variation de certains éléments dont le traitement comptable diffère du traitement fiscal.
- O) **(5 878)** Veuillez vous référer à Gaz Métro-107, Document 8 pour les explications d'écarts entre le budget 2016 et le 5/7 2015.