

Évolution du revenu net d'exploitation
Période de 12 mois close le 30 septembre 2018 ⁽¹⁾
(000 \$)

No de ligne	Description	Cause tarifaire 2017	Cause tarifaire 2018	Écart	Référence
		(1)	(2)	(3)	(4)
1	Petit et moyen débits	2 711	2 728	17	
2	Grandes entreprises	2 957	2 969	12	
3	Réception	2 ⁽⁴⁾	7	6	
4	Volumes normalisés (10 ⁶ m ³ @ 37,89 MJ/m ³)	5 669	5 704	34	A
5	Normalisation	-	-	-	
6	Volumes livrés (10 ⁶ m ³ @ 37,89 MJ/m ³)	5 669	5 704	34	Gaz Métro-12, Doc. 5
7	REVENUS				
8	Revenus de ventes de gaz	1 453 570 ⁽²⁾	1 477 963	24 393	Gaz Métro-12, Doc. 5 et 7
9	Fourniture	(397 964)	(433 326)	(35 363)	Gaz Métro-12, Doc. 7, l. 5
10		1 055 607	1 044 637	(10 970)	B
11	Hausse (baisse) tarifaire		38 963	38 963	Gaz Métro-12, Doc. 2, col. 6, l. 3
12	Revenus de transport, équilibrage et distribution	1 055 607	1 083 600	27 993	
13	Rabais à la consommation et autres	(9)	-	9	
14	CASEP	(1 000)	(1 000)	-	Gaz Métro-12, Doc. 6
15	Revenus après rabais	1 054 597	1 082 600	28 003	
16	COÛTS DE TRANSPORT, D'ÉQUILIBRAGE SPEDE ET DISTRIBUTION	450 069 ⁽³⁾	442 993	(7 076)	C Gaz Métro-12, Doc. 1, col. 7, l. 1 + l. 12
17		604 528	639 607	35 079	
18	AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	3 465	3 486	21	Gaz Métro-12, Doc. 10
19	MARGE BÉNÉFICIAIRE BRUTE	607 994	643 093	35 100	
20	DÉPENSES				
21	Dépenses d'exploitation	196 283	199 227	2 944	D Gaz Métro-12, Doc. 11, p. 1
22	Plan global en efficacité énergétique PGEE	21 040	3 652	(17 388)	E Gaz Métro-13, Doc. 1, p. 6, l. 9
23	Amortissement des immobilisations	115 556	121 880	6 324	F Gaz Métro-12, Doc. 12
24	Impact - Mise à jour du Plan de développement 2016-2017	(13)	-	13	
25	Amortissement des frais reportés et des actifs intangibles	66 761	89 675	22 914	G Gaz Métro-12, Doc. 14, p. 1
26	Impôts fonciers et autres	34 703	31 601	(3 102)	H Gaz Métro-12, Doc. 15
27	Impôt sur le revenu	42 420	40 640	(1 781)	I Gaz Métro-12, Doc. 16, p. 1
28	Total des dépenses	476 749	486 673	9 924	
29	REVENUS NETS D'EXPLOITATION	131 244	156 420	25 175	
30	BASE DE TARIFICATION	2 044 300	2 510 747	466 446	J Gaz Métro-10, Doc. 2, p. 1

(1) L'utilisation d'arrondis peut occasionner des écarts au niveau des montants totaux.

(2) Le budget 2017 a été redressé pour refléter la décision D-2016-162

(3) Le budget 2017 a été redressé afin de refléter la demande de Gaz Métro relative au SPEDE (Gaz Métro - 8, Document 2 du présent dossier tarifaire).

(4) Le budget 2017 a été redressé pour présenter distinctement les volumes liés au tarif de réception.

Comparaison entre le budget 2018
et le budget 2017

- A) 34 Au budget 2018, la hausse anticipée des livraisons de 34 10⁶m³ est expliquée par :
- La hausse anticipée des livraisons dans le marché des petit et moyen débits de 17 10⁶m³ découlant principalement de la maturation des nouvelles ventes. Cette hausse est toutefois partiellement compensée par l'effet des mesures en efficacité énergétique et par une croissance économique moins favorable;
 - La hausse anticipée des livraisons dans le marché de la grande entreprise de 12 10⁶m³ découlant principalement des hausses de consommation d'un client du secteur des pâtes et papiers et d'un client de l'industrie du gaz naturel liquéfié, partiellement compensées par la baisse de consommation de certains clients du secteur de la métallurgie; et
 - la hausse anticipée des volumes de service de réception.
- B) (10 970) La baisse de l'ensemble des revenus de SPEDE, de distribution, de transport et d'équilibrage anticipée au budget 2018 est essentiellement expliquée par :
- la baisse des revenus de transport expliquée principalement par l'application d'un taux de transport moins élevé pour les douze mois de l'exercice 2018, basé sur la structure d'approvisionnement à Dawn, alors que ce tarif n'a été appliqué que sur onze mois au cours de l'exercice 2017; et
 - la baisse des revenus d'équilibrage résultant de l'évolution des paramètres AHP, qui se traduit par un impact à la baisse des taux d'équilibrage personnalisés, principalement aux petit et moyen débits.
- partiellement atténuée par :
- la hausse des revenus de distribution résultant principalement de la hausse des volumes au marché du petit et moyen débits.
- C) (7 076) La baisse des coûts de transport, d'équilibrage, de SPEDE et de distribution au budget 2018 est expliquée principalement par :
- le changement de méthodologie proposé à la pièce Gaz Métro - 8, Doc. 2, visant à introduire le CFR SPEDE à la base de tarification qui a pour effet de réduire le coût du SPEDE; et
 - la baisse des coûts de transport et d'équilibrage résultant du fait que la structure d'approvisionnement soit entièrement déplacée à Dawn au budget partiellement compensée par :
 - la hausse des coûts de distribution occasionnée par l'amortissement débiteur au budget 2018 de 0,6 M\$, visant à récupérer des clients les écarts de facturation découlant de l'application tardive des tarifs réalisés au cours de l'exercice 2017, alors qu'à l'inverse l'amortissement prévu au budget 2017 est créditeur pour un montant de -16,6 M\$, visant à remettre aux clients les écarts de facturation réalisés au cours des exercices 2015 et 2016.
- D) 2 944 La hausse des dépenses d'exploitation à la Cause tarifaire 2018 s'expliquent par la croissance des dépenses fixée selon la moyenne historique 12 mois de l'indice de prix à la consommation (IPC) pour le Canada. Veuillez vous référer à Gaz Métro-12, Document 11 pour plus de détails.
- E) (17 388) Gaz Métro propose d'intégrer les aides financières du PGEÉ dans la base de tarification à partir du 1^{er} octobre 2017 et de les amortir sur une période de 10 ans débutant le 1^{er} octobre de l'année financière suivant celle où les coûts ont été encourus (Gaz Métro – 13, Document 3 du présent dossier). Les dépenses d'opération continueront quand à elles à être présentées à titre de dépenses d'exploitation dans le coût de service.
- F) 6 324 La hausse de la dépense d'amortissement entre la Cause tarifaire 2018 et la Cause tarifaire 2017 s'explique principalement par :
- une augmentation de 4,3 M\$ est attribuable aux additions nettes des immobilisations de 2018, dont 3,2 M\$ attribuable à l'intégration en novembre 2017 des postes de compression de La Tuque et de St-Maurice;
 - L'écart résiduel de 2,0 M\$ provient des additions nettes des immobilisations de 2017.
- G) 22 914 La hausse de la dépense d'amortissement des frais reportés entre la Cause tarifaire 2018 et la Cause tarifaire 2017 s'explique essentiellement par :
- une augmentation de 17,2 M\$ de la dépense d'amortissement liée aux comptes de frais reportés (CFR) de stabilisation tarifaire. À la Cause tarifaire 2017, les soldes non amortis des CFR créditeurs des années 2011 à 2015 ont été amortis sur un an à la suite de la décision D-2015-212;
 - L'écart résiduel de l'augmentation s'explique principalement par la variation de l'amortissement liée aux comptes de frais reportés des manques à gagner (trop perçu) en transport et en équilibrage de 2015 et 2016.
- H) (3 102) La baisse de la dépense projetée s'explique par une diminution de la redevance payable au MERN (anciennement le MRNF).
- I) (1 781) La baisse de la dépense d'impôts sur le revenu résulte principalement de la baisse du revenu imposable et de la variation de certains éléments du bénéfice dont le traitement comptable diffère du traitement fiscal.
- J) 466 446 Veuillez vous référer à Gaz Métro-10, Doc. 8 pour les explications d'écarts entre la Cause tarifaire 2018 et la Cause tarifaire 2017.