

**Base de tarification mensuelle**  
**Comparaison des moyennes mensuelles de la base de tarification**  
**(000 \$)**

No de					
ligne	Description	Écart	Cause tarifaire 2022-2023	Prévision 4/8 2023	Cause tarifaire 2023-2024
		(1)	(2)	(3)	(4)
		(3)-(2)			(5)
					(4)-(3)
1	<u>Immobilisations nettes des contributions/subventions reçues</u>				
2	Valeur historique	(5 027)	4 234 889	4 229 863	4 435 725
3	Amortissement cumulé	<u>(9 923)</u>	<u>(2 107 753)</u>	<u>(2 117 676)</u>	<u>(2 229 592)</u>
4	<b>Total des immobilisations</b>	(a) <b>(14 950)</b>	<b>2 127 136</b>	<b>2 112 186</b>	<b>2 206 133</b>
5	<u>Fonds de roulement</u>				
6	Encaisse	(b) (1 136)	44 934	43 798	56 626
7	Matériaux et inventaires de gaz	(c) <u>16 991</u>	<u>89 326</u>	<u>106 317</u>	<u>100 873</u>
8	<b>Total du fonds de roulement</b>	<b>15 855</b>	<b>134 260</b>	<b>150 115</b>	<b>157 499</b>
9	<u>Coûts non amortis</u>				
10	Frais reliés à la dette	655	6 193	6 849	6 145
11	Programmes commerciaux	(d) (1 761)	83 905	82 143	78 476
12	Actifs intangibles - Développements informatiques	657	103 137	103 794	103 630
13	Frais reliés au coût du gaz	(e) (37 412)	52 538	15 126	16 057
14	Écart de facturation transport Zone Nord	(0)	5 652	5 652	1 707
15	Indemnités de départ	0	2 481	2 481	1 959
16	Frais alloués aux intervenants	0	406	406	848
17	Actifs intangibles - Brevets	(0)	1	1	0
18	Redevances à la Régie	0	1 377	1 377	(80)
19	PGEÉ - Subventions	(h) 3 039	100 610	103 649	136 167
20	PGEÉ - Nivellement dépenses et subventions	0	(508)	(508)	8
21	Provision auto-assurance	0	645	645	261
22	Manque à gagner / (Trop-perçu)	(228)	40 296	40 067	2 507
23	Tarif de réception	(0)	(25)	(25)	(5)
24	Quote-part TEQ	(0)	(25)	(25)	4
25	Gain / Perte sur disposition d'actifs	(0)	(257)	(257)	183
26	Récupération nivellement gaz perdu	(0)	(409)	(409)	1 897
27	Récup. des cptes de stabilisation tarifaire - Température	(0)	5 527	5 527	12 290
28	Récup. des cptes de stabilisation tarifaire - Intérêts	0	753	753	764
29	Récup. de l'écart de revenus	8	(1 930)	(1 922)	(2 494)
30	CASS	(0)	(277)	(277)	(79)
31	Projets Injection Hydrogène	0	0	0	3 038
32	Taux de rendement	0	0	0	460
33	CFR liés aux avantages sociaux futurs	(m) <u>(184 705)</u>	<u>228 835</u>	<u>44 130</u>	<u>12 450</u>
34	<b>Total des coûts non amortis</b>	<b>(219 748)</b>	<b>628 924</b>	<b>409 176</b>	<b>376 195</b>
35	<b>Sous-total</b>	<b><u>(218 843)</u></b>	<b><u>2 890 320</u></b>	<b><u>2 671 478</u></b>	<b><u>2 739 827</u></b>
36	Provision - Auto-assurance	(23)	(1 108)	(1 131)	(1 126)
37	Passif au titre de prestations définies	(n) <u>192 238</u>	<u>(270 061)</u>	<u>(77 822)</u>	<u>(66 545)</u>
38	<b>TOTAL DE LA BASE DE TARIFICATION</b>	<b><u>(26 627)</u></b>	<b><u>2 619 152</u></b>	<b><u>2 592 525</u></b>	<b><u>2 672 156</u></b>

**Base de tarification mensuelle**  
**Explications des variations des moyennes mensuelles de la base de tarification**

4/8 2023 vs CT 2022-2023	CT 2023-2024 vs 4/8 2023	000 \$	
(a)	(14 950)		Cet écart s'explique principalement par le solde d'ouverture inférieur à la prévision 4/8 2023 par rapport à la Cause tarifaire 2022-2023 partiellement compensé par des investissements nets moyens supérieurs à la prévision 4/8 2023.
		93 946	Cet écart s'explique principalement par le solde d'ouverture de la Cause tarifaire 2023-2024 plus important, partiellement compensé par des investissements nets moyens inférieurs à la Cause tarifaire 2023-2024 par rapport à la prévision 4/8 2023.
(b)	(1 136)		Cet écart s'explique principalement par la mise à jour des différentes composantes de l'analyse de fonds de roulement réglementaire, plus particulièrement par la diminution du coût du SPEDE par rapport à la Cause tarifaire 2022-2023 qui se traduit par une diminution du besoin en fonds de roulement.
		12 827	Cet écart s'explique principalement par la mise à jour des différentes composantes de l'analyse de fonds de roulement réglementaire, plus particulièrement par l'augmentation du coût du SPEDE et des dépenses d'exploitation par rapport au 4/8 2023 qui se traduit par une hausse des besoins en fonds de roulements.
(c)	16 991		Cet écart s'explique principalement par un prix moyen de la fourniture de gaz de réseau plus élevé à la prévision 4/8 2023 jumelé à un inventaire moyen de gaz de réseau plus élevé qu'à la Cause tarifaire 2022-2023. Le tout, compensé par un volume moyen d'inventaire de GSR moins important à la prévision 4/8 2023.
		(5 444)	Cet écart s'explique principalement par le prix moyen de la fourniture de gaz de réseau à la Cause tarifaire 2023-2024 qui est inférieur à celui de la prévision 4/8 2023, compensé par une hausse des inventaires moyens de GSR à la Cause tarifaire 2023-2024.
(d)	(1 761)		Cet écart s'explique par des additions nettes négatives (amortissements supérieurs aux additions) affectant le solde d'ouverture ainsi que l'exercice 2022-2023.
		(3 667)	Cet écart s'explique par des additions nettes négatives (amortissements supérieurs aux additions) affectant le solde d'ouverture ainsi que l'exercice 2023-2024
(e)	(37 412)		Cet écart s'explique principalement par le solde moins élevé qu'anticipé à la prévision 4/8 2023 qu'à la Cause tarifaire 2022-2023 des CFR abolis relativement à la nouvelle méthode de fonctionnalisation (pour plus de détails vous pouvez vous référer au dossier R-4177-2021, pièce B-0077, Énergir-K, Document 4, section 4).
(f)		(3 944)	Cet écart s'explique par l'amortissement annuel de 3 944\$ du CFR-écart de facturation transport Zone Nord.
(g)		(1 457)	Cet écart s'explique par la croissance de la redevance à la Régie de l'Énergie selon les modalités prévues pour la période du 1er octobre 2020 au 30 septembre 2021 (amortissement en 2023).
(h)	3 039		Cet écart s'explique par un solde d'ouverture supérieur au 4-8 2023 ainsi que par des additions plus importantes que prévues en début d'exercice.
		32 518	Cet écart s'explique par un solde d'ouverture supérieur à la Cause tarifaire 2023-2024 résultant de la croissance des additions nettes depuis l'intégration à la base de tarification des subventions du PGEÉ au 1er octobre 2018, ainsi que par une augmentation des subventions à verser en 2024.
(j)	(37 560)		Cet écart s'explique par la diminution des soldes moyens des manques à gagner de transport de 2020 (12,6 M\$) et de 2021 (6,2 M\$). Les soldes moyens du trop-perçu de transport de 2022 (10,7 M\$) et du trop-perçu d'équilibrage de 2022 (8,0 M\$) intégrés à la base de tarification à la Cause tarifaire 2023-2024 ont également un effet à la baisse.

(j)	2 306	Cet écart s'explique la variation du CFR-nivellement du taux de gaz perdu. Le solde du CFR relatif à l'exercice 2021-2022 est à récupérer des clients dans les tarifs 2024 à la Cause tarifaire 2023-2024 alors que celui relatif à l'exercice 2020-2021 est à remettre aux clients dans les tarifs 2023 à la prévision 4/8 2023.
(k)	6 764	Cet écart s'explique principalement par l'intégration au 1er octobre 2023 du solde à récupérer des 4 premiers mois de 2023, découlant d'une température plus chaude que la normale.
(l)	3 038	Cet écart s'explique par l'intégration au 1er octobre 2023 du solde à récupérer (sur 2 ans) provenant des projets d'injection d'hydrogène.
(m)	(184 705)	La baisse anticipée des CFR liés aux avantages sociaux futurs à la prévision 4/8 2023 résulte de la révision des hypothèses actuarielles.
	(31 680)	Cet écart s'explique principalement par l'intégration du solde provenant des écarts budgétaires au 30 septembre 2022.
(n)	192 238	Le passif au titre de prestations définies est comptabilisé, au réel et en projection, suivant les évaluations actuarielles d'AON. Les écarts sont donc expliqués par la révision des hypothèses actuarielles. Ce passif est présenté à la pièce Énergir-L, Document 4.
	11 277	Le passif au titre de prestations définies est comptabilisé, au réel et en projection, suivant les évaluations actuarielles d'AON. Les écarts sont donc expliqués par la révision des hypothèses actuarielles. Ce passif est présenté à la pièce Énergir-L, Document 4.