

**RÉPONSE DE SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ MÉTRO (GAZ MÉTRO) À LA  
DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 9 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE)  
RELATIVE À LA DEMANDE D'APPROBATION DU PLAN  
D'APPROVISIONNEMENT ET DE MODIFICATION DES CONDITIONS DE SERVICE  
ET TARIF DE SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ MÉTRO À COMPTER DU  
1<sup>ER</sup> OCTOBRE 2017**

---

**FONCTIONNALISATION DE LA MARGE EXCÉDENTAIRE DE CAPACITÉ DE  
TRANSPORT**

1. **Référence :** Pièce [B-0243](#), réponse 19.1, p.61.

**Préambule :**

« Pour l'intégration de ce coût au transport, Gaz Métro propose que les coûts de la marge excédentaire soient récupérés de la même manière à l'ensemble de la clientèle, que celle-ci soit située dans la zone Nord ou dans la zone Sud et que celle-ci détienne ou non son propre service de transport. Tout comme les coûts relatifs au maintien des capacités de transport FTLH, Gaz Métro propose que les clients qui achètent le gaz naturel renouvelable produit en franchise de Gaz Métro et des clients en gaz d'appoint soient exemptés. » [nous soulignons]

**Demandes :**

1.1 Veuillez indiquer les raisons pour lesquelles Gaz Métro propose que la clientèle qui possède son propre service de transport doive payer la composante du prix de transport reliée à la marge excédentaire.

**Réponse :**

La marge excédentaire de transport est une mesure visant à favoriser l'arrivée au Québec ou la conversion au gaz de grands clients industriels<sup>1</sup>. La venue de clients importants profiterait toutefois à toute la clientèle de Gaz Métro par leur contribution aux revenus de distribution. C'est pourquoi Gaz Métro croit que ce coût devrait être supporté par l'ensemble de sa clientèle, que celle-ci utilise ou non le service de transport du distributeur.

À la question 19.1 de la demande de renseignements n° 8 de la Régie (A-0064), celle-ci demande à Gaz Métro de redéposer la pièce du calcul des taux de transport en considérant que les coûts associés à la marge excédentaire en transport soient fonctionnalisés à ce service. Gaz Métro a donc calculé de nouveaux taux de transport en tenant compte d'une

---

<sup>1</sup> Politique énergétique 2030 du gouvernement du Québec, p.55.

récupération auprès de toute la clientèle (avec et sans transport) des coûts de la marge excédentaire de transport. Gaz Métro a toutefois tenu compte d'une exemption pour les clients produisant du gaz naturel renouvelable (GNR) en franchise et les clients en gaz d'appoint, identique au traitement tarifaire des coûts de maintien des capacités de transport FTLH.

Lors de la Cause tarifaire 2015, Gaz Métro avait proposé les exemptions des clients achetant du GNR produit sur le territoire et les clients en gaz d'appoint de la récupération des coûts du maintien des capacités de transport FTLH.

*« Les volumes des clients qui achètent le gaz naturel renouvelable produit sur le territoire de Gaz Métro, incluant le client en réseau dédié de biogaz, ne seraient pas considérés, étant donné que ces clients sont approvisionnés par du gaz naturel produit dans le territoire de Gaz Métro et ne contractent aucune capacité de transport en amont. Il en est de même pour les volumes contractés sous le service de gaz d'appoint considérant le fait que le coût direct du transport fourni ponctuellement par le distributeur pour le desservir est facturé au client sous ce service. »<sup>2</sup>*

Gaz Métro reconnaît que les raisons qui justifiaient l'exemption des clients achetant du GNR, incluant le client en réseau dédié de biogaz, produit sur le territoire de Gaz Métro pour les coûts reliés au maintien des capacités ne peuvent être reprises pour la marge excédentaire en transport. La structure d'approvisionnement est en effet indépendante des bénéfices potentiels pour la clientèle de l'arrivée de grands clients industriels. Ainsi, si la marge excédentaire était fonctionnalisée en transport, elle serait donc récupérée auprès de l'ensemble des clients (avec et sans transport), incluant les clients qui achètent du gaz naturel sur le territoire du distributeur.

Toutefois, concernant le gaz d'appoint, en réponse à une demande renseignements de la FCEI à la Cause tarifaire 2015, Gaz Métro mentionne qu'il est inutile de considérer les volumes de gaz d'appoint dans le calcul du tarif.

*« Les modalités aux Conditions de service et Tarif prévoient que le client en gaz d'appoint concurrence se voit facturer le prix du transport et de l'équilibrage fourni ponctuellement pour le desservir. Dans les faits, le client se voit facturer un prix global TÉD qui est concurrentiel à son énergie alternative. La facturation du coût de la flexibilité opérationnelle aura pour effet d'augmenter le prix du TÉ. Toutefois, afin de retrouver le prix global concurrentiel, une réduction équivalente serait alors intégrée au prix du D. Considérant l'effet nul de cette action, celle-ci est donc inutile. »<sup>3</sup>*

Gaz Métro considère que la même logique s'applique ici et qu'il est à-propos que les clients en gaz d'appoint soient exemptés de payer la composante du prix de transport reliée à la marge excédentaire.

---

<sup>2</sup> R-3879-2014, B-0421, Gaz Métro-16, Document 1, p.12, l.5 à 11.

<sup>3</sup> R-3879-2014, B-0551, Gaz Métro-27, Document 3 révisé, réponse à la question 7.1.

- 1.2 Veuillez indiquer les raisons pour lesquelles Gaz Métro propose que les clients qui achètent le gaz naturel renouvelable (GNR) produit en franchise soient exemptés de payer la composante du prix de transport reliée à la marge excédentaire.

**Réponse :**

Veuillez vous référer à la réponse à la question 1.1.

- 1.3 Veuillez indiquer les raisons pour lesquelles Gaz Métro propose que les clients en gaz d'appoint soient exemptés de payer la composante du prix de transport reliée à la marge excédentaire. Veuillez préciser s'il s'agit de clients en gaz d'appoint pour contrer une interruption ou en gaz d'appoint concurrence, ou les deux.

**Réponse :**

Pour les raisons justifiant l'exemption des clients en gaz d'appoint, veuillez vous référer à la réponse à la question 1.1.

Gaz Métro ne prévoit aucun volume en gaz d'appoint pour contrer une interruption à la Cause tarifaire. Il s'agit des volumes prévus en gaz d'appoint concurrence qui sont visés par l'exclusion.

- 2. Références :**
- (i) Pièce [B-0243](#), réponse 5.2 ;
  - (ii) Pièce [B-0243](#), réponse 18.1 ;
  - (iii) Pièce [B-0243](#), réponse 19.1.

**Préambule :**

(i) « *La méthodologie actuellement utilisée est celle en vigueur depuis le dégroupement des tarifs. Selon cette méthodologie, des coûts échoués sont constatés uniquement pour les mois où la capacité est vendue.* »

(ii) « *La méthodologie appliquée pour le calcul des coûts échoués est celle en vigueur depuis le dégroupement des tarifs.* »

(iii) « *Comme expliqué dans la réponse à la question 18.1, le calcul des coûts échoués dans la méthode de fonctionnalisation actuelle vise seulement la période où des outils d'approvisionnement sont vendus.* » [nous soulignons]

**Demandes :**

- 2.1 Veuillez présenter la définition de « coûts échoués » sur laquelle Gaz Métro se base aux fins de cette preuve.

**Réponse :**

**Définition actuelle de « coûts échoués »**

L'expression « coûts échoués » sur laquelle Gaz Métro se base aux fins de cette preuve représente le coût des outils de transport non utilisés tel que décrit à la pièce B-0133, Gaz Métro-5, Document 1 du dossier R-3867-2013, phase 2, section 2.1.5 *Causalité des coûts échoués de transport* et section 3 *Présentation de l'ensemble des coûts d'approvisionnement*. Puisqu'il s'agit d'outils de transport excédentaire, ces derniers sont actuellement fonctionnalisés à l'équilibrage.

Depuis le dégroupement des tarifs, la notion de « coûts échoués » réfère au résultat net de la vente d'outils de transport. Les outils de transport non vendus ne sont pas qualifiés de « coûts échoués » puisqu'ils peuvent être utilisés par le distributeur même s'ils ne sont pas requis au plan d'approvisionnement. En effet, on peut lire au dossier R-3443-2000, à la pièce SCGM-2, Document 1, p.24 :

« Mentionnons que les coûts de transport ne comprendraient pas, le cas échéant, les coûts d'une capacité de transport excédentaire détenue dans le but de fournir un service d'équilibrage aux clients. »

et

« En effet, puisque le coût unitaire de transport résulte de la division des coûts totaux de transport payés au transporteur, que le transport ait été utilisé ou non, par les volumes effectivement consommés par les clients, il tient compte automatiquement du ratio d'utilisation de la capacité mise à la disposition du distributeur par le transporteur ». (Gaz Métro souligne)

Cela dit, lors du dégroupement des tarifs, Gaz Métro y explique également qu'il n'y alors pas de capacité de transport excédentaire (transport FTHL à l'époque).

À partir de la Cause tarifaire 2002, des ventes de transport excédentaires sont effectuées à perte. La perte sur les ventes de transport qui est en excédent des revenus d'OMA de transport est alors transférée vers l'équilibrage. Ce transfert est notamment constaté aux pièces SCGM-7, Document 13, p.1, l.31 et p.3, l.17 du dossier R-3463-2001 et SCGM-9, Document 13, p.1, l.30 du dossier R-3596-2006.

Ceci correspond aux « coûts échoués » considérés dans la définition actuelle.

**Définition élargie de « coûts échoués »**

Bien que la définition actuelle des « coûts échoués », en lien avec la question, soit traitée précédemment, Gaz Métro fait également mention de sa proposition, car la FCEI fait référence à la nouvelle preuve déposée par Gaz Métro dans la phase 2 de la vision tarifaire; dossier R-3867-2013, pièce B-0133, Gaz Métro-5, Document 1.

Gaz Métro y propose d'élargir la définition de coûts échoués. En ce qui a trait aux outils de transport qui ne sont pas requis pour répondre aux besoins identifiés par le plan d'approvisionnement (pointe ou hiver extrême), Gaz Métro propose de fonctionnaliser ces coûts dans une catégorie spécifique : « Coûts échoués non reliés à la température ». Les coûts de ces outils, de même que les revenus s'il y a lieu, se retrouvent alors dans cette catégorie. En fonction de cette proposition, même si Gaz Métro peut utiliser ces outils dans le cas où ils n'ont pas été vendus, le coût sera inscrit dans cette catégorie séparément des autres coûts de transport et d'équilibrage. Les coûts dans cette catégorie seront récupérés au service d'équilibrage, mais selon les volumes de consommation et non selon le profil de consommation des clients.

- 2.2 Veuillez indiquer les décisions de la Régie liées à l'approbation de la méthodologie pour le calcul des coûts échoués ainsi que la preuve de Gaz Métro déposée en lien avec ce sujet.

**Réponse :**

Dans sa décision D-97-047, la Régie retenait comme méthode de fonctionnalisation des coûts de transport et d'équilibrage la proposition de Approvisionnements-Montréal, Santé et Services sociaux (AMSSS)<sup>4</sup> : méthode de la demande moyenne et de l'excédent.

Selon cette méthode, les coûts de transport doivent être fonctionnalisés en fonction de la demande moyenne (100 % CU). Tout excédent à la demande moyenne est alors considéré comme un coût d'équilibrage<sup>5</sup>. La demande moyenne est associée à un CU de 100 %, soit l'équivalent d'une consommation complètement stable, ce qui assure l'équité des tarifs.

Au niveau du transport, l'allocation à l'ensemble de la clientèle, incluant l'interruptible, d'un coût unitaire équivalant au coût de transport ferme à 100 % de CU était appropriée selon la Régie. De plus, cette séparation permettait ensuite une répartition des coûts d'entreposage qui tenait compte des profils de consommation et qui reconnaissait la contribution des clients interruptibles<sup>6</sup>. Cette méthode faisant donc en sorte que tous les coûts échoués se retrouvaient à l'équilibrage.

Dans le cadre de la Cause tarifaire 2002, la Régie observait que pour chacune des années du plan des capacités excédentaires en transport existaient et constatait, dans sa décision D-2002-196, que Gaz Métro avait fonctionnalisé une partie du coût de la capacité excédentaire de transport dans la composante espace de l'équilibrage, alors que dans un contexte de tarifs dégroupés, la fonctionnalisation d'une dépense de transport ou d'équilibrage a un impact direct sur les tarifs. Conséquemment, elle ordonnait à Gaz Métro

---

<sup>4</sup> R-3323-95, CIGMA, Evidence of Sharon L. Chown on behalf of Approvisionnements-Montréal and Novagas Clearinghouse limited.

<sup>5</sup> Voir R-3867-2013, B-0133, Gaz Métro 5, Document 1, annexe 2, pour une définition plus complète de la méthode de la demande moyenne et de l'excédent.

<sup>6</sup> D-97-47, Section 5.4.

de déposer une preuve expliquant les principes sous-jacents à la fonctionnalisation du coût des capacités excédentaires en transport dans le prochain dossier tarifaire.

Cette preuve fut déposée lors de la Cause tarifaire 2004<sup>7</sup>. Gaz Métro soumet qu'à cette époque, elle avait profité de l'échéance de ses contrats de transport ferme entre l'Alberta et le Québec pour diminuer la capacité longue distance en la jumelant en partie à des achats à Dawn et à des capacités de transport courte distance. En réponse au suivi demandé, Gaz Métro y mentionnait que le transport excédentaire non utilisé pour répondre aux variations journalières devrait être fonctionnalisé en transport et non en équilibrage (afin d'être récupéré à l'ensemble de la clientèle, incluant les clients à débit stable).

Dans sa décision D-2003-180, la Régie se questionnait sur l'impact que ces modifications de stratégies pourraient avoir :

*« Au cours des dernières années, le contexte gazier et la stratégie d'approvisionnement au niveau du transport et de l'équilibrage ont beaucoup évolué. Ces modifications de stratégies peuvent avoir un impact direct sur les méthodes de répartition des coûts et sur la tarification. La Régie demande à SCGM de lui démontrer, dans le prochain dossier tarifaire, l'impact des nouveaux positionnements stratégiques au niveau du transport et de l'équilibrage sur les principes d'allocation des coûts présentement en vigueur. Par exemple, la Régie se demande si :*

- *la méthode actuelle d'allocation des coûts de transport, conçue pour un CU de près de 100 % et un seul point de livraison, est encore pertinente dans le nouveau contexte;*
- *la fonctionnalisation des coûts de l'entreposage chez Union entre l'espace et la pointe devrait être mise à jour;*
- *la prémisse de la pointe à zéro pour les clients interruptibles du volet 1B devrait être révisée. »*<sup>8</sup>

Dans la décision D-2004-196<sup>9</sup>, la Régie prenait acte qu'il n'y avait pas lieu de modifier la méthode de répartition des coûts de transport. Par la suite, les excédents de transport ont toujours été mis en équilibrage.

Il est à noter que lorsque les achats à Dawn ont augmenté considérablement, Gaz Métro a commencé à fonctionnaliser une partie des outils de transport *short haul* au transport<sup>10</sup>. Comme la demande annuelle en hiver normal n'accaparait pas l'ensemble des outils de transport annuels, pour imputer des coûts au transport, Gaz Métro a proposé une méthode basée sur l'ordonnancement des outils d'approvisionnement gazier qui reflétait l'utilisation réelle de chaque outil. Cette méthode est celle encore utilisée aujourd'hui. Ainsi, les capacités affectées au transport correspondent aux coûts des outils utilisés successivement jusqu'à ce que la demande moyenne annuelle à température normale puisse être desservie. Sommairement, l'ordre d'utilisation des outils était à ce moment-là le suivant :

---

<sup>7</sup> R-3510-2003, SCGM-4, Document 1, p.43 à 48.

<sup>8</sup> D-2003-180, p.47 et 48.

<sup>9</sup> D-2004-196, p.19.

<sup>10</sup> Cause tarifaire 2012, R-3752-2011, Gaz Métro 12, Document 1, Section 4.

- I. Les outils de transport *long haul*;
- II. Les outils de transport *short haul Dawn*;
- III. Les outils de transport *short haul Parkway*;
- IV. Les outils de transport *STS*.

Le coût des outils est donc inscrit en totalité au transport jusqu'à ce que l'un des outils excède la demande moyenne annuelle. L'outil qui excède cette demande moyenne est alors alloué proportionnellement entre le transport et l'équilibrage.

À la cause tarifaire, cette méthode respecte les principes de la demande moyenne et de l'excédent. En effectuant le calcul selon la demande moyenne pour inscrire les coûts au transport et à l'équilibrage, le CU est forcément de 100 %. Ces changements ne modifiaient donc en rien la fonctionnalisation ou la définition des coûts échoués associés à la capacité excédentaire. Conséquemment, ceux-ci continuent d'être fonctionnalisés à l'équilibrage.

Il est important de rappeler que si les excédents de transport avaient été fonctionnalisés au transport, le prix de transport du service de Gaz Métro se serait éloigné du prix du marché. Or, le but recherché lors du dégroupant les tarifs était de permettre aux clients de choisir entre le service de transport du distributeur ou de fournir eux-mêmes ce service, sans pour autant que certains clients en tirent avantage au détriment d'autres clients. Un signal de prix clair devait alors être envoyé à la clientèle pour les services qu'elle pouvait contracter directement auprès de fournisseurs externes : pour les services dégroupés, le principe « d'utilisateur-payeur » devait être respecté. Ainsi, un client pouvait comparer le prix du service de transport de Gaz Métro directement avec les prix du marché. Cette approche respecte ce que la Régie soulignait dans sa décision D-2003-180 :

*« Dans un environnement de services dégroupés, la réalité des coûts doit être reflétée le plus fidèlement possible pour établir la tarification de chacun des services. À son tour, cette tarification permet au consommateur de comparer le coût du service offert par le distributeur avec d'autres services comparables et disponibles sur le marché. »*

Gaz Métro soumet qu'en l'absence d'une solution globale et intégrée qui considère les volumes de consommation et porte sur tous les éléments se rapportant aux services de fourniture, de transport et d'équilibrage, telle que celle présentée dans le cadre de la phase 2 du dossier R-3867-2013, il demeure adéquat de ne pas fonctionnaliser les excédents au service de transport.

- 2.3 Veuillez indiquer les décisions qui approuvent la méthode de fonctionnalisation entre les services de transport et d'équilibrage en vigueur.

**Réponse :**

Les décisions sont indiquées en réponse aux questions 2.1 et 2.2.

Gaz Métro soumet que la Régie a ordonné des suivis ou séances de travail portant sur certains éléments de fonctionnalisation au fil des années. Cette dernière a toujours pris acte formellement ou tacitement des résultats présentés aux rapports annuels. Conséquemment, la méthode de fonctionnalisation globale approuvée par la D-97-047 demeure toujours en vigueur. La phase 2 du dossier R-3867-2013 permettra l'étude d'une solution globale et intégrée sur tous les éléments se rapportant aux services de fourniture, de transport et d'équilibrage.

- 2.4 Le cas échéant, en fonction à la réponse à la question précédente, veuillez indiquer pourquoi Gaz Métro réfère à l'époque du dégroupement des tarifs.

**Réponse :**

Veuillez vous référer à la réponse à la question 2.2.



### PRIX D'ACHAT DU GNR

3. Références :
- (i) Pièce [B-0243](#), réponse 21.1 ;
  - (ii) Pièce [B-0121](#), p. 4 ;
  - (iii) R-3909-2014, [B-0062](#) ;
  - (iv) R-3909-2014, [B-0009](#), annexe E ;
  - (v) R-3909-2014, [B-0061](#), p.4 ;
  - (vi) Décision [D-2015-107](#), par. 75.

#### Préambule :

(i) « *Aucun montant de SPEDE n'a été considéré dans la détermination du coût des achats de gaz naturel en franchise, tel que présenté à la référence (ii). La valorisation du GNR selon la méthode des coûts évités prévoit d'attribuer une valeur au SPEDE. Cependant, cette dernière sera récupérée par la biais de la facturation ultérieure lorsque ces volumes de GNR seront consommés. Ainsi, l'effet sur le SPEDE sera nul. Conséquemment, aucun volume ou somme de droits émanant de l'achat ou de la vente de GNR n'a été prévu au CFR-SPEDE au dossier tarifaire.* » [Nous soulignons]

(ii) Gaz Métro présente les coûts projetés par mois en \$/GJ pour les achats de gaz naturel en franchise.

(iii) « *Le prix d'achat<sup>[...]</sup> du gaz naturel renouvelable sera donc composé des éléments suivants :*

[...]

- *Tonne de carbone : prix de la tonne de carbone, soit le prix de vente finale par unité de la dernière enchère du marché du carbone exprimé en dollars canadiens.* » [nous soulignons]

(iv) « *Plus précisément, voici les composantes permettant d'établir le prix par mètre cube de gaz naturel qui sera payé à la Ville :*

[...]

- *Prix de la tonne de carbone, soit le prix de vente finale par unité, exprimé en dollars Canadiens, de la dernière enchère du Québec du marché du carbone. À noter qu'il y aura un maximum de quatre enchères par année au Québec.* » [nous soulignons]

(v) Gaz Métro demande à la Régie d'» *APPROUVER la formule d'établissement du prix d'achat du gaz naturel renouvelable produit par la ville de St-Hyacinthe, telle que décrite à la pièce Gaz Métro-1, Document 2; »*

(vi) « [75] La Régie est d'avis qu'il y a lieu d'approuver la formule d'établissement du prix d'achat du gaz naturel renouvelable produit par la Ville. »

**Demandes :**

3.1 Veuillez indiquer si des livraisons de gaz naturel renouvelable ont été faites à Gaz Métro depuis le 1<sup>er</sup> avril 2017. Dans l'affirmative, veuillez fournir les volumes livrés, le prix en ¢/m<sup>3</sup> et le détail des composantes de ce prix. Veuillez également démontrer que ce prix est établi conformément à la formule approuvée dans la décision D-2015-107.

**Réponse :**

Aucune livraison de GNR n'a été reçue depuis le 1<sup>er</sup> avril 2017.

3.2 Veuillez démontrer que le prix prévu pour les achats de gaz naturel produit en franchise indiqué à la référence (ii) est établi conformément à la formule approuvée dans la décision D-2015-107. Le cas échéant, veuillez indiquer si Gaz Métro entend réviser les coûts projetés par mois en \$/GJ pour les achats de gaz naturel en franchise.

**Réponse :**

Pour les raisons expliquées au tableau 1, Gaz Métro a utilisé des valeurs estimatives dans le cadre de l'établissement de son dossier tarifaire pour la détermination des coûts projetés présentés à la référence (ii) plutôt que la formule approuvée dans la décision D-2015-107.

Tableau 1 - Établissement du prix d'achat du gaz naturel renouvelable:

Services		DT-2018 (R-3987-2016, GM18 doc 1)	Réel (Selon D-2015-107, par. 60)	Justification
Fourniture		Moyenne pondérée des prix "Futures" projetés à Dawn	indice quotidien « NGX Union-Dawn Spot Day Ahead Index » exprimé en dollars canadiens tiré du CGPR mensuel	Taux estimé au moment de la prévision
Transport	Compression	Ratio de compression projeté du tronçon FTSH Dawn-GMIT EDA * le prix de la moyenne pondérée des prix "Futures" projetés à Dawn	Ratio de gaz de compression applicable de TransCanada Pipelines (TCPL) pour le tronçon Dawn-GMIT EDA multiplié par le prix de fourniture à Dawn	Taux estimé au moment de la prévision
	Transport	Tarif de transport du tronçon FTSH Dawn-GMIT EDA	Tarif de transport de TCPL en vigueur pour le tronçon Dawn- GMIT EDA	Taux connu au moment de la prévision
SPEDE		voir note <sup>(1)</sup>	Prix de la tonne de carbone, soit le prix de vente final, par unité, de la dernière enchère du marché du carbone	voir note <sup>(1)</sup>

<sup>(1)</sup> Comme présenté à la réponse à la question 21.1 de la demande de renseignements n° 8 de la Régie (B-0236, Gaz Métro-18, Document 11), aucun montant de SPEDE n'a été considéré dans la détermination du coût des achats de gaz naturel en franchise.

Gaz Métro soumet que l'inclusion des volumes de GNR aurait un impact non significatif sur l'évolution du CFR SPEDE, ainsi que sur la détermination du tarif SPEDE pour l'exercice 2018. En effet, le CFR SPEDE serait affecté d'un montant de 15 k\$, représentant le différentiel entre le prix de vente projeté de la dernière vente aux enchères par rapport au tarif SPEDE de Gaz Métro, considérant les volumes de GNR prévus en 2018  $((3,699 \text{ ¢/m}^3 - 3,495 \text{ ¢/m}^3) * 7\,240\,480 \text{ m}^3 = 15 \text{ k\$})$ .

Considérant le peu d'importance relative de ces montants, Gaz Métro ne prévoit pas réviser les paramètres de son dossier tarifaire. Par ailleurs, au cours de l'exercice 2018, il importe de préciser que Gaz Métro appliquera la formule approuvée par la décision D-2015-107. Ainsi, les achats de GNR seront réalisés et reflétés au rapport annuel, conformément à la décision D-2015-107.