

# D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

---

D-2009-011

R-3682-2008

24 février 2009

---

**PRÉSENT :**

Michel Hardy

Régisseur

---

**Société en commandite Gaz Métro**

Demanderesse

et

**Association des consommateurs industriels de gaz**

Intervenante

---

**Décision finale**

*Demande de Gaz Métro afin d'obtenir une autorisation pour remplacer et relocaliser la conduite située sous l'autoroute de la Côte-de-Liesse*

## 1. DEMANDE

Le 18 décembre 2008, Société en commandite Gaz Métro (Gaz Métro) dépose auprès de la Régie de l'énergie (la Régie), en vertu de l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*<sup>1</sup> (la Loi), une demande afin d'obtenir une autorisation pour remplacer et relocaliser la conduite située sous l'autoroute de la Côte-de-Liesse (le Projet).

Dans l'avis diffusé sur son site Internet en date du 30 décembre 2008, la Régie invite les parties intéressées à soumettre une demande d'intervention selon les exigences de l'article 6 de son *Règlement sur la procédure*<sup>2</sup>. Elle indique dans cet avis qu'elle compte examiner la demande sur dossier et fixe l'échéancier pour cet examen.

Le 9 janvier 2009, l'Association des consommateurs industriels de gaz (ACIG) dépose une demande d'intervention<sup>3</sup>.

Le 19 janvier 2009, la Régie autorise l'ACIG à participer à l'examen de la demande.

Le 29 janvier 2009, Gaz Métro répond aux demandes de renseignements de la Régie et de l'ACIG et dépose une demande amendée<sup>4</sup>.

Le 5 février 2009, l'ACIG soumet des observations<sup>5</sup>.

Le 9 février 2009, Gaz Métro répond aux observations de l'ACIG<sup>6</sup>. Le dossier est pris en délibéré à compter de cette date.

Dans la présente décision, la Régie se prononce sur la demande de Gaz Métro.

---

<sup>1</sup> L.R.Q., c. R-6.01.

<sup>2</sup> (2006) 138 G.O. II, 2279.

<sup>3</sup> Pièce C-1-1-ACIG.

<sup>4</sup> Pièce B-4-Réponse à la demande de renseignements no. 1 de la Régie; pièce B-5-Réponse à la demande de renseignements no. 1 de l'ACIG; Pièce B-2-Demande amendée.

<sup>5</sup> Pièce C-1-3-ACIG.

<sup>6</sup> Pièce B-6-Commentaires de Gaz Métro suite aux observations de l'ACIG.

## 2. CADRE RÉGLEMENTAIRE

En vertu de l'article 73 de la Loi, Gaz Métro doit obtenir l'autorisation de la Régie, aux conditions et dans les cas qu'elle fixe par règlement, pour étendre, modifier ou changer l'utilisation de son réseau de distribution de gaz naturel.

Gaz Métro doit obtenir une autorisation spécifique et préalable de la Régie lorsque le coût global d'un projet est égal ou supérieur à 1,5 M\$, conformément aux dispositions du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*<sup>7</sup> (le Règlement).

## 3. ANALYSE

### 3.1 MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIFS DU PROJET

À la demande du ministère des Transports du Québec (MTQ), Gaz Métro doit déplacer la conduite principale existante située sous l'autoroute de la Côte-de-Liesse (autoroute 520).

Cette conduite a été installée en 1958. Les résultats des données historiques de la protection cathodique de cette conduite démontrent une instabilité dans le maintien d'une protection optimale et durable. Son revêtement vieillissant et les anodes qui se consomment à une plus grande fréquence que la normale font augmenter le nombre d'interventions d'entretien requises afin de maintenir la conduite en bon état. Des analyses plus approfondies sont requises sur le terrain afin d'identifier des solutions correctives adaptées aux circonstances, telles que l'installation de nouvelles anodes ou des réparations ciblées de revêtements. Ces interventions sont extrêmement complexes et difficiles à réaliser en raison de la localisation existante de la conduite sous les voies de circulation de l'autoroute 520.

Les objectifs du Projet sont les suivants<sup>8</sup> :

- répondre à la demande du MTQ de déplacement du réseau gazier afin que le ministère puisse exécuter à compter de 2010 des travaux de réfection des infrastructures routières de l'autoroute 520<sup>9</sup>;

---

<sup>7</sup> (2001) 133 G.O. II, 6165, article 1 (1°) c).

<sup>8</sup> Pièce B-1-Gaz Métro-1, document 1, page 4.

<sup>9</sup> Pièce B-1-Gaz Métro-1, document 1, annexe 1.

- accroître la sécurité du public et améliorer la fiabilité du réseau en remplaçant une conduite installée en 1958 par deux nouvelles conduites installées sous les voies de desserte, en dehors de l'emprise principale de l'autoroute 520;
- faciliter l'accès à la conduite de gaz naturel et ainsi améliorer le délai d'intervention en cas d'urgence.

La Régie est satisfaite des explications fournies par Gaz Métro quant à la nécessité de procéder à des travaux de remplacement et de relocalisation de la conduite sise actuellement sous l'autoroute 520.

### **3.2 DESCRIPTION DU PROJET, AUTRES SOLUTIONS ENVISAGÉES ET JUSTIFICATION**

La solution proposée par Gaz Métro consiste en la construction de deux nouvelles conduites de part et d'autre de l'autoroute 520 sous les voies de desserte direction est et ouest entre la Montée de Liesse et l'autoroute 40. La conduite principale existante en acier de 219,1 mm de diamètre, de 2 755 m de longueur et de classe de pression de 400 kPa, ainsi que les 29 traverses existantes installées perpendiculairement à l'autoroute, seraient abandonnées.

La nouvelle conduite de classe de pression de 400 kPa du côté nord de l'autoroute 520 serait composée d'un tronçon de 1 200 m de conduite en polyéthylène de 168,3 mm de diamètre et d'un tronçon de 1 095 m de conduite en polyéthylène de 114,4 mm de diamètre. Dans cette zone, 860 m de conduite sont déjà existants et viendront se coupler à la nouvelle conduite. La nouvelle conduite en polyéthylène du côté sud, également de classe de pression de 400 kPa, aurait 219,1 mm de diamètre et une longueur de 3 150 m. De plus, deux traverses seraient construites afin de boucler le réseau local et d'assurer une pression stable et adéquate en tout temps. Les 63 branchements existants des clients seraient modifiés et raccordés aux nouvelles conduites<sup>10</sup>.

Gaz Métro souligne que l'installation d'une conduite en polyéthylène représente une économie de plus de 400 000 \$ en comparaison avec l'alternative d'installer une conduite en acier. De plus, les coûts d'entretien des conduites en polyéthylène sont inférieurs à ceux des conduites en acier, car seule une détection de fuites aux deux ans est requise. Pour les conduites en acier, il faut également s'assurer du bon fonctionnement de son système de

---

<sup>10</sup> Pièce B-1-Gaz Métro-1, document 1, page 6.

protection cathodique par une lecture du potentiel aux bornes toutes les années et des lectures rapprochées du potentiel aux cinq ans<sup>11</sup>.

Les travaux seraient réalisés dans un premier temps sur la voie de desserte côté sud, direction est (phase I) et ensuite du côté nord, direction ouest (phase II). Des rencontres de coordination ont déjà eu lieu avec les divers intervenants, l'arrondissement de Saint-Laurent, la Ville de Mont-Royal et le MTQ. Les conditions de sol sont connues et la méthode de réalisation des travaux est également connue et a déjà été éprouvée dans le passé. Les coûts unitaires des travaux de l'entrepreneur général sont assujettis à l'entente-cadre de construction en vigueur<sup>12</sup>.

Gaz Métro soumet que la planification des travaux lui permettra de minimiser les impacts négatifs sur sa clientèle, sur la circulation automobile et sur les résidents locaux. Le Projet dans son ensemble affecterait 69 clients commerciaux et six clients industriels. Aucun client résidentiel ou institutionnel ne sera affecté. Afin de minimiser les impacts d'une éventuelle interruption du service de distribution de gaz naturel sur sa clientèle, le distributeur envisage les actions suivantes :

- envoi, au début du mois de mars, d'une communication écrite à tous les clients affectés pour les informer de la nature et de la période des travaux prévus;
- rencontre avec chacun des clients affectés pour valider leur profil de consommation et coordonner les travaux de modification de leur branchement;
- installation de la nouvelle conduite principale, dans un premier temps, et modification, par la suite, des branchements un à un afin de minimiser le temps d'interruption et de mieux coordonner les travaux avec les clients;
- installation d'une conduite de dérivation temporaire sur le branchement existant dans l'éventualité où le client ne peut être interrompu;
- travaux de modification des branchements en période estivale de basse consommation, soit durant les mois de juin et de juillet;
- remise en service du gaz naturel à l'intérieur du bâtiment du client par les équipes techniques de Gaz Métro, immédiatement après une modification de branchement du client.

---

<sup>11</sup> Pièce B-5-Gaz Métro-1, document 1.7, réponses aux questions 2.2 et 2.3.

<sup>12</sup> Pièce B-1-Gaz Métro-1, document 1, pages 6 et 7.

Gaz Métro prévoit une durée maximale d'interruption de service de l'ordre de quatre heures pour tous les clients qui ne nécessiteraient pas l'utilisation du gaz naturel en période estivale. Elle ne prévoit aucune interruption de service pour les clients dont le gaz naturel est requis durant les travaux, compte tenu de la possibilité d'installer une conduite de dérivation temporaire lors de la modification des branchements<sup>13</sup>.

Gaz Métro prévoit débiter les travaux d'installation de la nouvelle conduite à la mi-avril 2009, afin que le Projet soit complété pour la mi-août 2009<sup>14</sup>.

L'ACIG considère que le Projet permettra à Gaz Métro d'assurer la pérennité et la sécurité du réseau à un coût inférieur, étant donné la part assumée par le MTQ. L'intervenante appuie le Projet tel que proposé par Gaz Métro<sup>15</sup>.

La Régie juge que le Projet est justifié et qu'il est avantageux en termes de coûts par rapport à l'alternative d'installer une conduite en acier. Elle note que le Projet n'affecte pas la clientèle résidentielle et institutionnelle du distributeur et que les impacts négatifs sur les clients commerciaux et industriels se produiront en période estivale et seront minimisés.

### **3.3 COÛTS ET ASPECTS ÉCONOMIQUES DU PROJET**

Les coûts totaux du projet, incluant les frais généraux de 640 332 \$, sont estimés à 4 798 332 \$.

Les coûts directs, estimés à 4 158 000 \$, incluent :

- les honoraires pour la main-d'œuvre interne et l'ingénierie;
- l'abandon de la conduite d'acier existante sous l'autoroute;
- la construction de la nouvelle conduite et de la traverse de bouclage;
- les modifications aux branchements d'immeubles;
- la signalisation;
- la contingence.

---

<sup>13</sup> Pièce B-4-Gaz Métro-1, document 1.1, réponse à la question 1.3.

<sup>14</sup> Pièce B-1-Gaz Métro-1, document 1, page 10.

<sup>15</sup> Pièce C-1-3-ACIG, paragraphe 3.

La moitié des coûts directs sera assumée par le MTQ comme le confirme la lettre du 3 juillet 2008 de ce dernier<sup>16</sup>.

La répartition des coûts selon la nature des travaux est la suivante<sup>17</sup> :

<b>Projet Côte-de-Liesse</b>	
<b>Remplacement et relocalisation de la conduite de 219,1 mm</b>	
<b>Activités</b>	<b>Coûts estimés</b>
<i>Coûts directs</i>	
Conduite principale	3 395 000 \$
Modifications des branchements existants	385 000 \$
Contingences (10 %)	378 000 \$
<b>Sous-total :</b>	<b>4 158 000 \$</b>
Contribution MTQ	(2 079 000) \$
Total des coûts directs assumés par Gaz Métro	2 079 000 \$
<i>Coûts indirects</i>	
Frais généraux	640 332 \$
<b>TOTAL :</b>	<b>4 798 332 \$</b>

Gaz Métro souligne que la coordination avec la clientèle pour la modification des branchements d'immeubles existants pourrait avoir un impact sur l'échéancier en termes de semaines et sur les coûts de construction de l'ordre de 3 % du budget total, à l'intérieur de la contingence de 10 %<sup>18</sup>. L'investissement total assumé par le distributeur est estimé à 2 719 332 \$. Cet investissement tient compte de la contribution du MTQ et des frais généraux de 640 332 \$.

Gaz Métro analyse le Projet sur une période de 40 ans. Elle précise que la durée de vie d'une conduite en polyéthylène devrait être égale à celle d'une conduite en acier, soit d'au moins 40 ans<sup>19</sup>. Le rendement attribuable à la base de tarification moyenne est calculé selon le coût prospectif après impôts, soit 6,57 %<sup>20</sup>. La réalisation du Projet entraîne un effet à la hausse sur les tarifs de 3,39 M\$ sur 40 ans. L'analyse de sensibilité présentée par le distributeur montre que l'impact tarifaire est affecté dans la même proportion que la variation des coûts de construction<sup>21</sup>.

<sup>16</sup> Pièce B1-Gaz Métro-1, document 1, annexe 1.

<sup>17</sup> Pièce B-2-Gaz Métro-1, document 1, page 8.

<sup>18</sup> Pièce B-1-Gaz Métro-1, document 1, page 6.

<sup>19</sup> Pièce B-5-Gaz Métro-1, document 1.7, réponse à la question 2.1.

<sup>20</sup> Décision D-2008-146, dossier R-3662-2008, page 8.

<sup>21</sup> Pièce B-2-Gaz Métro-1, document 1, page 9.

La période de 40 ans utilisée dans l'analyse financière correspond à la période d'amortissement des actifs en cause<sup>22</sup>. La Régie note que la durée d'amortissement des actifs du Projet est basée sur le groupe d'actifs auquel ils appartiennent et les taux approuvés par la Régie<sup>23</sup>.

L'ACIG soumet que les frais généraux associés au Projet doivent également être supportés par le MTQ et demande à la Régie de reconnaître un apport de 50 % du coût total du Projet, incluant les frais généraux, à être supporté par le MTQ. De plus, l'intervenante demande d'utiliser une période d'amortissement de 60 ans pour le Projet étant donné que les nouveaux matériaux devraient permettre de prolonger la durée de vie de la canalisation et de la protection cathodique<sup>24</sup>.

La Régie retient de la preuve que les frais généraux associés au Projet sont des frais communs répartis sur un ensemble de projets dont il est impossible d'imputer la quote-part à chacun<sup>25</sup> et que ces frais ne font pas partie des coûts qui sont partagés avec le MTQ<sup>26</sup>.

En l'absence d'étude appuyant l'utilisation d'une période d'amortissement plus longue, la Régie ne retient pas la demande de l'ACIG d'utiliser, pour le Projet, un taux d'amortissement de 60 ans au lieu de 40 ans. Elle accepte donc la proposition de Gaz Métro d'amortir ces actifs sur une période de 40 ans. Elle réfère à la décision qu'elle a rendue à cet égard dans le cadre du dossier R-3681-2008<sup>27</sup>.

La Régie constate que les coûts totaux du Projet incluent les frais généraux capitalisés conformément à sa demande<sup>28</sup>. La Régie considère que ces frais généraux font partie des investissements totaux et doivent être inclus dans le coût global estimé d'un projet. Elle accepte le Projet et les coûts y reliés, considérant qu'il s'agit d'un projet de remplacement et relocalisation d'une conduite existante à la demande du MTQ.

Compte tenu de la possibilité évoquée en preuve d'une variation des coûts reliée à l'échéancier et à la modification des branchements d'immeubles existants, la Régie demande à Gaz Métro de l'informer, dans les meilleurs délais, dans l'éventualité où cette dernière anticipe une hausse des coûts totaux du Projet supérieure à 15 %.

---

<sup>22</sup> Amortissement linéaire de 2,36 %.

<sup>23</sup> Pièce B-6-Commentaires de Gaz Métro suite aux observations de l'ACIG.

<sup>24</sup> Pièce C-1-3-ACIG, paragraphes 2 à 11 et page 4.

<sup>25</sup> Pièce B-4-Gaz Métro-1, document 1.2, Annexe E, page 2.

<sup>26</sup> Pièce B-4-Gaz Métro-1, document 1.5, réponses aux questions 5.1 et 5.2; pièce B-6-Commentaires de Gaz Métro suite aux observations de l'ACIG.

<sup>27</sup> Décision D-2009-010, page 9.

<sup>28</sup> Pièce B-4-Gaz Métro-1, document 1.5, réponse à la question 5.3.

### 3.4 INVESTISSEMENTS FUTURS

Gaz Métro indique que d'autres projets de remplacement et de relocalisation des réseaux gaziers seront probablement requis à l'avenir, compte tenu des investissements importants qui seront faits par le MTQ au cours des prochaines années dans le cadre de son programme d'amélioration de ses infrastructures. Certains des projets du MTQ sont situés à proximité des réseaux gaziers comme, par exemple, le réaménagement des échangeurs Turcot, Décarie et Dorval et la réfection de la rue Notre-Dame, de l'autoroute 20 et des viaducs de l'autoroute 520. Le distributeur pourrait devancer ou retarder l'échéancier de certains de ses travaux lorsqu'un projet du MTQ est confirmé<sup>29</sup>.

Étant donné que les projets d'infrastructure majeurs du MTQ et des municipalités pourraient avoir un impact sur le réseau gazier existant, Gaz Métro doit évaluer les impacts et la nature des travaux requis avant de pouvoir en évaluer les coûts envisagés.

Quant à la demande de l'ACIG d'ordonner à Gaz Métro de déposer un plan de réhabilitation de son réseau<sup>30</sup>, la Régie réfère à la décision qu'elle a rendue à cet égard dans le cadre du dossier R-3681-2008<sup>31</sup>.

### 3.5 AUTRES AUTORISATIONS REQUISES

Outre l'autorisation de la Régie, le Projet requiert les autorisations suivantes<sup>32</sup> :

- Permis de construction émis par la Ville de Montréal (arrondissement Saint-Laurent);
- Permis de construction émis par la Ville de Mont-Royal;
- Certificat de conformité aux lois et règlements municipaux émis par la Ville de Montréal (arrondissement Saint-Laurent);
- Certificat de conformité aux lois et règlements municipaux émis par la Ville de Mont-Royal;
- Permis de construction émis par le MTQ.

---

<sup>29</sup> Pièce B-5-Gaz Métro-1, document 1.8, réponses aux questions 3.1 et 3.2.

<sup>30</sup> Pièce C-1-3-ACIG, paragraphes 12 à 14.

<sup>31</sup> Décision D-2009-010, page 11.

<sup>32</sup> Pièce B-7-Gaz Métro-1, document 1, page 15.

Gaz Métro indique que ces permis devraient être obtenus à la fin du mois de février 2009<sup>33</sup>.

#### 4. CONCLUSION

L'analyse qui précède indique que le Projet satisfait aux exigences réglementaires de la Régie.

La Régie considère que le Projet est justifié et dans l'intérêt public.

**Considérant ce qui précède,**

#### La Régie de l'énergie :

**AUTORISE** Gaz Métro à réaliser le Projet tel que proposé;

**DEMANDE** à Gaz Métro de soumettre, lors du dépôt de son rapport annuel 2009, les données nécessaires au suivi du Projet;

**DEMANDE** à Gaz Métro de l'informer, dans les meilleurs délais, dans l'éventualité où elle anticipe une hausse des coûts totaux du Projet supérieure à 15 %.

Michel Hardy  
Régisseur

---

<sup>33</sup> Pièce B-4-Gaz Métro-1, document 1.4, réponse à la question 4.1.

**Représentants :**

- Association des consommateurs industriels de gaz (ACIG) représentée par M<sup>e</sup> Nicolas Plourde;
- Société en commandite Gaz Métro (Gaz Métro) représentée par M<sup>e</sup> Vincent Regnault.