

**PROJET D'INVESTISSEMENT VISANT À  
SÉCURISER LES APPROVISIONNEMENTS  
SUR L'ÎLE DE MONTRÉAL  
ET LA RIVE-SUD  
(PONT JACQUES-CARTIER ET PÉTRMONT)**

## TABLE DES MATIÈRES

1	INTRODUCTION .....	3
2	1 OBJECTIFS VISÉS PAR LE PROJET ET JUSTIFICATION EN	
3	RELATION AVEC LES OBJECTIFS .....	4
4	2 HISTORIQUE .....	6
5	3 ANALYSE DE LA SITUATION ACTUELLE ET DESCRIPTION DU	
6	PROJET .....	7
7	3.1 Situation actuelle.....	7
8	3.2 Description du projet.....	8
9	4 PRINCIPALES NORMES TECHNIQUES .....	13
10	5 AUTRES OPTIONS ENVISAGÉES .....	14
11	6 COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET .....	15
12	7 FAISABILITÉ ÉCONOMIQUE, IMPACT SUR LES TARIFS ET ANALYSE	
13	DE SENSIBILITÉ .....	17
14	8 CALENDRIER PROJETÉ .....	19
15	9 LISTE DES AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D'AUTRES LOIS .....	20
16	10 IMPACT SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE DE	
17	DISTRIBUTION DE GAZ NATUREL .....	21

## **INTRODUCTION**

1 Société en commandite Gaz Métro (ci-après « Gaz Métro ») désire procéder à des  
2 investissements qui lui permettront de boucler l'île de Montréal et la Rive-Sud et sécuriser  
3 l'approvisionnement de plusieurs clients de Gaz Métro. Pour ce faire, Gaz Métro propose de  
4 rétablir la conduite installée sous le tablier du pont Jacques-Cartier, ainsi que d'acquérir quatre  
5 conduites d'acier appartenant à Pétromont, Société en commandite (ci-après « Pétromont »).

6 Le présent document vise à obtenir l'autorisation de la Régie de l'énergie (ci-après « la Régie »)  
7 pour ce projet en deux volets. Le coût global de ce projet est de 23,5 M\$, dont 12,2 M\$ pour le  
8 rétablissement de la conduite installée sous le tablier du pont Jacques-Cartier et 11,4 M\$ pour  
9 l'achat des conduites de Pétromont.

10 Cette demande est accompagnée des renseignements suivants :

- 11     > Les objectifs visés, la description, la justification des projets ainsi que les autres solutions  
12        envisagées;
- 13     > Les coûts, l'étude de faisabilité économique des projets et l'impact sur les tarifs;
- 14     > La liste des autorisations requises;
- 15     > L'impact sur la qualité de prestation du service de distribution de gaz naturel.

1 **1 OBJECTIFS VISÉS PAR LE PROJET ET JUSTIFICATION EN**  
2 **RELATION AVEC LES OBJECTIFS**

3 En décembre 2010, Gaz Métro et la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée  
4 (ci-après « Société des ponts ») concluaient une entente afin de remettre en service la conduite  
5 installée sous le tablier du pont Jacques-Cartier qui était maintenue en état de veille (sous  
6 azote) par Gaz Métro depuis quelques années. D'autre part, une opportunité s'est présentée à  
7 Gaz Métro pour l'achat et la mise en service de quatre conduites de Pétromont passant sous le  
8 chenal du fleuve St-Laurent.

9 Le rétablissement de la conduite installée sous le tablier du pont Jacques-Cartier et l'achat des  
10 conduites de Pétromont visent à atteindre les objectifs suivants :

- 11     > Augmenter la sécurité d'approvisionnement du réseau de l'île de Montréal et de la Rive-  
12       Sud, notamment en cas de bris aux postes de Boisbriand ou de St-Mathieu;
- 13     > Permettre d'augmenter éventuellement l'approvisionnement de l'île de Montréal via la  
14       Rive-Sud ou vice-versa, selon les besoins futurs;
- 15     > Réhabiliter un actif que Gaz Métro possède et qui n'est pas utilisé, plutôt que de recourir à  
16       des alternatives plus coûteuses, afin de sécuriser le réseau;
- 17     > Acheminer environ 100 000 m<sup>3</sup>/h vers Montréal dans les conditions hivernales actuelles;
- 18     > Boucler l'est de l'île de Montréal et sécuriser l'approvisionnement de plusieurs clients de  
19       Gaz Métro;
- 20     > Conserver une pression du réseau supérieure à 1 350 kPa même dans l'éventualité d'une  
21       fermeture de vanne sur l'autoroute Métropolitaine.

22 Gaz Métro cherche constamment à sécuriser l'approvisionnement en gaz naturel de ses clients  
23 au moindre coût possible, tout en maintenant une qualité de service élevée. Certaines  
24 caractéristiques intrinsèques à son réseau de distribution complexifient cette tâche. En effet, le  
25 réseau de distribution de Gaz Métro a ceci de particulier que son marché principal, Montréal,  
26 est une île. Les infrastructures requises pour franchir le fleuve seraient des plus complexes à

**Projet d'investissement visant à sécuriser les approvisionnements sur l'île de Montréal et la Rive-Sud (Pont Jacques-Cartier et Pétromont), R-3763-2011**

---

1 construire aujourd'hui et requerraient l'acceptabilité de plusieurs intervenants préoccupés, entre  
2 autres, par des enjeux de sécurité et de protection de l'environnement.

3 Gaz Métro prévoit que les obstacles et les coûts liés à la construction de telles infrastructures  
4 neuves continueront de s'accroître dans le futur. L'utilisation d'actifs existants, en rétablissant la  
5 conduite installée sous le tablier du pont Jacques-Cartier et en achetant les conduites de  
6 Pétromont, constitue une excellente opportunité pour Gaz Métro d'améliorer son système de  
7 distribution à un coût moindre que celui qui serait engendré par la construction de nouvelles  
8 conduites pour atteindre un but similaire (voir section 5).

9 Ces initiatives auront un impact positif, d'une part sur la sécurité d'approvisionnement du  
10 service de distribution, et d'autre part sur la flexibilité du réseau, permettant de faire face à  
11 différentes éventualités futures qui pourraient nécessiter davantage d'échanges de gaz entre  
12 l'île de Montréal et la Rive-Sud.

1 **2 HISTORIQUE**

2 En 2003, la Société des ponts informait Gaz Métro de sa décision de ne plus renouveler le  
3 permis de la conduite installée sous le tablier du pont Jacques-Cartier pour des raisons de  
4 sécurité. Gaz Métro devait procéder à l'enlèvement de la conduite avant le 31 octobre 2007. La  
5 perte de cette source d'approvisionnement entraînait un déficit de capacité de livraison en  
6 période de pointe d'hiver, surtout pour la partie est de l'île de Montréal.

7 Gaz Métro a donc déposé une demande à la Régie en août 2005 (R-3580-2005) visant à faire  
8 approuver la réalisation du Projet Est de Montréal. Ce projet visait à raccorder le réseau de  
9 distribution de Gaz Métro dans l'est de Montréal au réseau de Gazoduc Trans Québec &  
10 Maritimes (ci-après « TQM »), ainsi qu'à alimenter l'île Ste-Hélène via le pont de la Concorde et  
11 de raccorder le Réseau Molson via la rue Érié, près du boulevard René-Lévesque pour pallier à  
12 l'enlèvement de la conduite sous le pont Jacques-Cartier. Ce projet a été approuvé par la Régie  
13 dans sa décision D-2005-174.

14 En mars 2007, la Société des ponts acceptait une demande de Gaz Métro de maintenir en état  
15 de veille (sous azote) la conduite installée sous le tablier du pont Jacques-Cartier au lieu de  
16 procéder à son enlèvement initialement prévu et ce, pour des raisons de sécurité publique dans  
17 le cas où un incident majeur surviendrait sur l'île de Montréal. Comme mesure d'urgence, la  
18 conduite pouvait être remise en opération pour une période temporaire<sup>1</sup>. En décembre 2010,  
19 Gaz Métro concluait une entente avec la Société des ponts afin de remettre la conduite en  
20 service. Cette entente prévoit entre autres que le système de purge actuel sera modifié afin de  
21 pouvoir purger tout le gaz de la conduite en moins de trois minutes.

22 Par ailleurs, en début d'année 2009, Gaz Métro entamait des discussions avec Pétromont pour  
23 l'achat de quatre conduites d'acier. En décembre 2010, Gaz Métro et Pétromont s'entendaient  
24 de façon informelle sur une offre conditionnelle de 6 M\$, en plus des coûts de la vérification  
25 diligente, à être payés sur quatre ans. En janvier 2011, une offre d'achat conditionnelle était  
26 signée entre Pétromont et Gaz Métro pour l'achat des conduites.

---

<sup>1</sup> Voir *Rapport de suivis annuels au 30 septembre 2007 de Gaz Métro*, Item 7.

**Projet d'investissement visant à sécuriser les approvisionnements sur l'île de Montréal et la Rive-Sud (Pont Jacques-Cartier et Pétromont), R-3763-2011**

---

1 **3 ANALYSE DE LA SITUATION ACTUELLE ET DESCRIPTION DU**  
2 **PROJET**

3 **3.1 SITUATION ACTUELLE**

4 La région de Montréal est actuellement alimentée par trois postes de livraison : Senneville,  
5 Boisbriand et Montréal-Est (voir la carte ci-dessous) qui desservent 118 000 clients. Les postes  
6 de Boisbriand et Montréal-Est sont alimentés par une seule et même conduite sur TQM. La  
7 région de la Montérégie, quant à elle, est alimentée par un seul poste, situé à St-Mathieu, qui  
8 dessert plus de 26 000 clients.



9 Dans l'éventualité d'un problème sur le réseau de Montréal ou de la Montérégie, des travaux  
10 d'une durée d'environ trois jours seraient nécessaires afin de remettre en gaz la conduite  
11 installée sous le tablier du pont Jacques-Cartier. De plus, Gaz Métro doit donner un préavis  
12 d'au moins deux heures avant de pouvoir interrompre des clients interruptibles. Gaz Métro a  
13 également besoin d'un minimum de deux heures pour utiliser l'usine LSR et vaporiser du gaz  
14 dans son réseau de Montréal. Gaz Métro a donc besoin de temps pour la mise en place d'un  
15 plan d'urgence si un incident survenait sur le réseau de Montréal.

**Projet d'investissement visant à sécuriser les approvisionnements sur l'île de Montréal et la Rive-Sud (Pont Jacques-Cartier et Pétromont), R-3763-2011**

---

1 D'autre part, advenant que l'alimentation du poste de Boisbriand soit coupée durant l'hiver en  
2 raison d'un bris sur le réseau de TQM ou d'un bris au poste même, Gaz Métro ne serait pas en  
3 mesure d'alimenter une partie de ses clients sur l'île de Montréal. Si l'alimentation du poste de  
4 Montréal-Est était coupée durant l'hiver, la pression du réseau de Montréal diminuerait très  
5 rapidement sous la pression minimum de 1 350 kPa, ce qui mettrait à risque  
6 l'approvisionnement en gaz des clients. La quantité de clients affectés serait déterminée en  
7 fonction du degré de la température.

8 De plus, les principaux clients industriels de Montréal-Est sont branchés sur une conduite en  
9 antenne (non bouclée) sur l'avenue Marien, mettant à risque leur approvisionnement en cas de  
10 problème.

### 11 **3.2 DESCRIPTION DU PROJET**

12 Le projet Est de Montréal avait été analysé, en 2005, d'un strict point de vue de capacité  
13 hydraulique pour desservir les clients de l'île de Montréal sans tenir compte de la sécurité  
14 d'approvisionnement en cas de bris sur ses installations.

15 Gaz Métro désire réduire les risques mentionnés ci-dessus afin de parer à toute urgence et à  
16 assurer la sécurité d'approvisionnement sur l'île de Montréal et sur la Rive-Sud en tout temps.  
17 La solution privilégiée par Gaz Métro pour répondre à ce besoin consiste au rétablissement d'un  
18 actif qu'elle possède, mais qui est inutilisé à l'heure actuelle, soit la conduite installée sous le  
19 tablier du pont Jacques-Cartier et à saisir l'occasion de procéder à l'achat des quatre conduites  
20 de Pétromont. Cette solution permettrait d'installer deux liens importants entre le réseau de  
21 Montréal et celui de la Rive-Sud.

22 Les conduites de Pétromont sont localisées entre Varennes et l'usine de Parachem dans la  
23 municipalité de Montréal-Est et franchissent le fleuve St-Laurent (voir carte à la pièce  
24 Gaz Métro 1, Document 2). Elles ont été construites à la fin des années 1960 et sont  
25 présentement hors service et maintenues légèrement pressurisées avec un gaz inerte (azote).  
26 Ces quatre conduites croisent le réseau de Gaz Métro au niveau de la rue Sherbrooke, à  
27 Montréal. Deux de ces conduites (huit pouces et six pouces) croisent le réseau de Gaz Métro  
28 au niveau de l'autoroute Métropolitaine. De plus, ces quatre conduites croisent également le

**Projet d'investissement visant à sécuriser les approvisionnements sur l'île de Montréal et la Rive-Sud (Pont Jacques-Cartier et Pétromont), R-3763-2011**

---

1 réseau existant de Gaz Métro sur le boulevard Marie-Victorin à Boucherville. Ces conduites, de  
2 par leur localisation et leur dimension, pourraient éventuellement permettre l'acheminement de  
3 gaz naturel produit au Québec.

4 Le rétablissement de la conduite installée sous le tablier du pont Jacques-Cartier et l'achat des  
5 conduites de Pétromont permettraient d'augmenter la capacité moyenne du réseau de l'île de  
6 Montréal et de boucler la conduite principale qui alimente les clients de Montréal-Est,  
7 permettant le raccordement éventuel de nouveaux clients sans nécessiter de renforcement de  
8 réseau. De plus, ces conduites permettraient de conserver la majorité des clients en cas de bris  
9 aux postes de Montréal-Est, Boisbriand ou St-Mathieu et de sécuriser l'approvisionnement du  
10 centre-ville de Montréal en cas de bris sur la conduite de l'autoroute Métropolitaine.

11 Les conduites permettraient également d'acheminer des volumes d'environ 100 000 m<sup>3</sup>/h vers  
12 Montréal dans les conditions hivernales actuelles et de conserver une pression de réseau  
13 supérieure à 1 350 kPa, même dans l'éventualité d'une fermeture de vanne sur l'autoroute  
14 Métropolitaine.

15 Une analyse hydraulique du projet sur le réseau de l'île de Montréal et de la Rive-Sud est  
16 présentée à la pièce Gaz Métro-1, Document 3. Cette analyse démontre les avantages du  
17 projet au niveau de la sécurité d'approvisionnement des clients en cas d'incident à l'un des  
18 postes de livraison ou aux conduites de l'avenue Marien et de l'autoroute Métropolitaine.

19 Les détails liés au rétablissement de la conduite sous le pont Jacques-Cartier et à l'achat des  
20 conduites de Pétromont sont présentés ci-après :

21 **Rétablissement de la conduite sous le pont Jacques-Cartier**

22 La remise en service de la conduite se fera en plusieurs étapes décrites ci-après :

23 **Phase 1 (mi-juillet à mi-août 2011)**

24 1) Passage en revue de l'information archivée sur les installations du pont, tels que les relevés  
25 de protection cathodique pour la section souterraine de la conduite et la revue des rapports  
26 d'inspection et de réparation.

**Projet d'investissement visant à sécuriser les approvisionnements sur l'île de Montréal et la Rive-Sud (Pont Jacques-Cartier et Pétromont), R-3763-2011**

---

1 2) Établissement d'un plan de remise en service de la conduite.

2 3) Établissement des données additionnelles requises pour compléter la revue d'ingénierie et  
3 mettre à jour le design.

4 Phase 2 (août à novembre 2011)

5 1) Inspections visuelles et relevés terrain des installations sur le pont (état des sections de  
6 conduite, relevé dimensionnel des supports, état des supports, attaches de la structure du  
7 pont, etc.).

8 2) Inspection spécialisée: recherche et évaluation des défauts de corrosion, évaluation de la  
9 conduite pour présence de microfissures, évaluation de l'usure de la conduite aux supports  
10 et évaluation de la condition du revêtement et de la présence de plomb dans la peinture  
11 existante.

12 Phase 3 (novembre 2011 à mars 2012)

13 1) Revue de conception: évaluation des charges sismiques induites sur les supports,  
14 identification des points critiques mouvements et vibrations, validation du design actuel des  
15 supports suivant les codes en vigueur et modification de la conception des supports si  
16 requis, refaire la conception des passerelles, échelles et puits d'accès à la conduite selon les  
17 codes et normes en vigueur.

18 2) Analyse d'intégrité du pipeline : analyse de la fatigue et du vieillissement induite sur la  
19 conduite liés aux déplacements et vibrations, évaluation de la condition de l'acier, évaluation  
20 de la pertinence d'effectuer un essai de pression sur la conduite.

21 3) Analyse des exigences de la Société des ponts pour la gestion des risques, notamment la  
22 modification du diamètre de la conduite et relocalisation du point de purge sur l'île Ste-  
23 Hélène pour obtenir une dépressurisation en trois minutes (incluant la mise en place d'un  
24 automate programmable), la mise en place d'une génératrice d'urgence pour minimiser la  
25 dépressurisation de conduite en cas de perte d'alimentation électrique en mode « fail safe »  
26 de la vanne de dépressurisation et la mise en place d'un système de détection pour les fuites  
27 importantes.

**Projet d'investissement visant à sécuriser les approvisionnements sur l'île de Montréal et la Rive-Sud (Pont Jacques-Cartier et Pétromont), R-3763-2011**

---

- 1 4) Évaluation, analyse et choix des options.
- 2 5) Présentation et approbation à la Société des ponts.
- 3 6) Préparation de l'ingénierie détaillée et des plans et devis.

4 Phase 4 (été 2012 et été 2013)

5 Réalisation des travaux

6 Phase 5 (automne 2013)

7 Remise en service de la conduite

8 **Achat des conduites de Pétromont**

9 Le 11 janvier 2011, Gaz Métro signait une entente conditionnelle avec Pétromont en vue  
10 d'acquérir quatre conduites d'acier. Certaines conditions préalables prévues à cette entente  
11 doivent être respectées afin que la transaction soit effective, dont l'obtention de l'autorisation de  
12 la Régie à l'acquisition et la mise en service des conduites à des fins de distribution gazière et  
13 la satisfaction de Gaz Métro, par le biais d'une revue diligente, en ce qui a trait notamment à la  
14 condition des conduites, à la condition environnementale des terrains, aux titres de propriété,  
15 aux servitudes et permis;

16 Les étapes suivantes sont prévues :

17 Phase 1 (juillet 2011 à février 2012)

18 1) Passage en revue de l'information disponible (caractéristique des matériaux utilisés lors de la  
19 construction des conduites, données d'entretien et de protection cathodique, réparations  
20 effectuées).

21 2) Acquisition de nouvelles données (passage d'outils internes d'inspection électronique pour  
22 identifier les déformations et pertes de métal dans les conduites, extraction d'échantillons  
23 aux fins de conformité environnementale des sols, vérification de l'efficacité de la protection  
24 cathodique des conduites, excavations pour échantillonner et valider l'état de la conduite et

**Projet d'investissement visant à sécuriser les approvisionnements sur l'île de Montréal et la Rive-Sud (Pont Jacques-Cartier et Pétromont), R-3763-2011**

---

1 la condition du revêtement, essai de pression hydrostatique des conduites pour confirmer  
2 l'intégrité).

3 3) Examen des différents aspects légaux de la transaction.

4 Phase 2 (février à avril 2012)

5 Évaluation d'ingénierie (passage en revue des données de la phase 1, identification des risques  
6 et menaces et des mesures correctives à implanter, le cas échéant, pour rendre les installations  
7 conformes et/ou réduire les risques à un niveau minimum, identification des coûts des correctifs  
8 et de l'impact sur l'acquisition des installations, décision relative à l'acquisition).

9 Phase 3 (mai 2012)

10 Décision de concrétisation ou non de l'achat.

11 Phase 4 (juin à novembre 2012)

12 Travaux de remise en état et de raccordement des conduites si l'achat se réalise.

1 **4 PRINCIPALES NORMES TECHNIQUES**

2 Le projet sera réalisé conformément aux exigences du code CSA Z662-2007.

3 Les données techniques des conduites sont présentées ci-dessous :

<b>Conduite sous le pont Jacques-Cartier</b>
Nombre de conduites : 1
Diamètre extérieur des conduites : 508 mm (20 pouces)
Longueur totale : 2 km
Matériaux : acier
Pression maximale d'opération : 2 400 kPa

4

<b>Conduites de Pétromont</b>
Nombre de conduites : 4
Diamètre extérieur des conduites : trois conduites à 168,3 mm (6 pouces) et une conduite à 219,1 mm (8 pouces)
Longueur totale : 22 km
Matériaux : acier
Pression maximale d'opération : 2 400 kPa

1    **5    AUTRES OPTIONS ENVISAGÉES**

2    Une option étudiée par Gaz Métro pour répondre à l'objectif de sécuriser le réseau de l'île de  
3    Montréal et de la Rive-Sud consiste à installer une nouvelle conduite en forage directionnel  
4    entre la Rive-Sud et Montréal. Le coût d'un tel projet a été estimé à 36,6 M\$. En plus d'être plus  
5    coûteuse que le projet proposé à la Régie, cette option aurait été plus difficile au niveau  
6    technique et ne remplacerait pas totalement, de par sa localisation unique, les avantages des  
7    deux volets du projet. La réalisation d'un forage directionnel implique beaucoup d'éléments qui  
8    permettent la réussite ou non de tels travaux. Considérant l'espace restreint à proximité du pont  
9    Jacques-Cartier, la présence de nombreux obstacles de part et d'autre du fleuve Saint-Laurent  
10    dans ce secteur dont, entre autres, la présence du port de Montréal, le chenal, la route 132, les  
11    installations sur l'île Sainte-Hélène, le pourcentage de réussite d'un tel forage est considéré  
12    faible et nécessiterait la réalisation de nombreuses études lors de l'ingénierie détaillé.

13    En ce qui a trait au volet du rétablissement de la conduite installée sous le tablier du pont  
14    Jacques-Cartier, Gaz Métro a examiné la possibilité d'installer une nouvelle conduite à la place  
15    de la conduite existante. Les coûts associés à cette option ont été évalués à 18,3 M\$,  
16    supérieurs de 6,1 M\$ aux coûts estimés pour le rétablissement de la conduite (voir section 6).

**Projet d'investissement visant à sécuriser les approvisionnements sur l'île de Montréal et  
la Rive-Sud (Pont Jacques-Cartier et Pétromont), R-3763-2011**

---

1 **6 COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET**

2 **Rétablissement de la conduite sous le pont Jacques-Cartier**

3 Les coûts du rétablissement de la conduite installée sous le tablier du pont Jacques-Cartier  
4 s'élèvent à 12,2 M\$. La répartition des coûts selon la nature des travaux est la suivante :

	<b>(000 \$)</b>
Ingénierie	500,3
Matériaux	2 640,0
Enlèvement et installation des supports	900,0
Remplacement du revêtement	2 183,0
Installation de la plate-forme de travail	1 225,0
Travaux pour répondre aux exigences de la Société des ponts (purge, cathodique, accès, etc.)	905,0
Frais généraux de l'entrepreneur	782,0
Gestion et inspection	895,8
Contingence	730,3
<b>Sous-total</b>	<b>10 761,3</b>
Frais généraux (12,94 %)	1 392,5
<b>Total</b>	<b>12 153,8</b>

5 **Acquisition des conduites de Pétromont**

6 Les coûts de l'achat des conduites de Pétromont s'élèvent à 11,4 M\$ et sont répartis comme  
7 suit :

**Projet d'investissement visant à sécuriser les approvisionnements sur l'île de Montréal et  
la Rive-Sud (Pont Jacques-Cartier et Pétromont), R-3763-2011**

---

	<b>(000 \$)</b>
<b>Revue diligente</b>	
Honoraires professionnels (techniques et légaux)	2 386,0
Contingence	119,9
	<b>2 505,9</b>
<b>Achat, mise à niveau et raccordement</b>	
Achat des conduites	6 000,0
Ingénierie	51,2
Matériaux	534,5
Préfabrication des vannes	132,0
Coûts d'entrepreneur	404,3
Gestion et inspection	112,8
Frais légaux (servitudes)	120,0
Mise en gaz	24,0
Contingence	188,1
	<b>7 566,9</b>
<b>Sous-total</b>	<b>10 072,8</b>
Frais généraux (12,94 %)	1 303,4
<b>Total</b>	<b>11 376,2</b>

- 1 Selon les termes de l'entente, Gaz Métro s'engage à payer à Pétromont un total de 6 M\$ en
- 2 quatre versements égaux de 1,5 M\$ suivant la réalisation de l'ensemble des conditions
- 3 préalables, soit un premier versement à la date de réalisation de la dernière condition prévue,
- 4 un deuxième versement à la date du premier anniversaire du premier paiement, un troisième
- 5 versement à la date du deuxième anniversaire du premier paiement et un quatrième et dernier
- 6 versement à la date du troisième anniversaire du premier paiement .
- 7 Le coût global du projet est de 23,5 M\$.

**Projet d'investissement visant à sécuriser les approvisionnements sur l'île de Montréal et  
la Rive-Sud (Pont Jacques-Cartier et Pétromont), R-3763-2011**

---

1 **7 FAISABILITÉ ÉCONOMIQUE, IMPACT SUR LES TARIFS ET**  
2 **ANALYSE DE SENSIBILITÉ**

3 **Rétablissement de la conduite sous le pont Jacques-Cartier**

4 La pièce Gaz Métro-1, Document 4 présente une analyse financière du rétablissement de la  
5 conduite installée sous le tablier du pont Jacques-Cartier.

6 Le tableau ci-dessous présente les résultats de l'analyse de sensibilité considérant des  
7 variations de coûts de  $\pm 10\%$ .

8

Coûts	Effet tarifaire 5 ans (000 \$)	Effet tarifaire 10 ans (000 \$)	Effet tarifaire 20 ans (000 \$)	Effet tarifaire 40 ans (000 \$)
100 %	3 766	7 373	11 411	13 731
+ 10 %	4 143	8 110	12 552	15 104
- 10 %	3 390	6 635	8 824	12 358

9 L'impact de ce volet du projet sur les tarifs se traduit par une augmentation de 13,7 M\$ sur 40  
10 ans.

11 **Acquisition des conduites de Pétromont**

12 La pièce Gaz Métro-1, Document 5 présente une analyse financière de l'acquisition des  
13 conduites de Pétromont

14 Le tableau ci-après présente les résultats de l'analyse de sensibilité considérant des variations  
15 de coûts de  $\pm 10\%$ .

**Projet d'investissement visant à sécuriser les approvisionnements sur l'île de Montréal et la Rive-Sud (Pont Jacques-Cartier et Pétromont), R-3763-2011**

---

<b>Coûts</b>	<b>Effet tarifaire 5 ans (000 \$)</b>	<b>Effet tarifaire 10 ans (000 \$)</b>	<b>Effet tarifaire 20 ans (000 \$)</b>	<b>Effet tarifaire 40 ans (000 \$)</b>
100 %	3 267	6 654	10 455	12 647
+ 10 %	3 594	7 320	11 500	13 911
- 10 %	2 940	5 989	9 409	11 382

1 L'impact de ce volet du projet sur les tarifs se traduit par une augmentation de 12,6 M\$ sur 40  
2 ans.

3 **Projet global**

4 La pièce Gaz Métro-1, Document 6 présente une analyse financière du projet global.

5 Le tableau ci-dessous présente les résultats de l'analyse de sensibilité considérant des  
6 variations de coûts de  $\pm 10\%$ .

<b>Coûts</b>	<b>Effet tarifaire 5 ans (000 \$)</b>	<b>Effet tarifaire 10 ans (000 \$)</b>	<b>Effet tarifaire 20 ans (000 \$)</b>	<b>Effet tarifaire 40 ans (000 \$)</b>
100 %	7 033	14 027	21 866	26 378
+ 10 %	7 737	15 429	20 620	29 015
- 10 %	6 330	12 624	19 679	23 740

7 L'impact du projet sur les tarifs se traduit par une augmentation de 26,4 M\$ sur 40 ans.

**Projet d'investissement visant à sécuriser les approvisionnements sur l'île de Montréal et la Rive-Sud (Pont Jacques-Cartier et Pétromont), R-3763-2011**

---

1 **8 CALENDRIER PROJETÉ**

2 Le calendrier ci-dessous présente les grandes étapes des projets telles que décrites plus en  
 3 détail à la section 3.2. Gaz Métro aimerait obtenir l'approbation du projet par la Régie pour juillet  
 4 2011 afin d'entamer les vérifications relatives au rétablissement de la conduite installée sous le  
 5 tablier du pont Jacques-Cartier et de réaliser le processus de vérification diligente pour les  
 6 conduites de Pétromont.

7 **Rétablissement de la conduite sous le pont Jacques-Cartier**

Activités	Début	Fin
Vérifications techniques et analyses	Juillet 2011	Mars 2012
Réalisation des travaux	Été 2012	Été 2013
Remise en service de la conduite	Automne 2013	Automne 2013

8 **Acquisition des conduites de Pétromont**

Activités	Début	Fin
Signature de l'entente avec Pétromont	Janvier 2011	
Réalisation de la revue diligente technique des conduites de Pétromont	Juillet 2011	Avril 2012
Décision de concrétisation ou non de l'achat des conduites de Pétromont	Mai 2012	
Réalisation des travaux	Juin 2012	Novembre 2012
Mise en service des conduites de Pétromont	Novembre 2012	

1 **9 LISTE DES AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D'AUTRES**  
2 **LOIS**

3 Outre l'autorisation de la Régie, le projet requiert les autorisations suivantes :

4 **Rétablissement de la conduite sous le pont Jacques-Cartier**

- 5 • Permis de la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée;
- 6 • Permis de construction de la Ville de Montréal;
- 7 • Permis de construction de la Ville de Longueuil;

8 **Acquisition des conduites de Pétromont**

- 9 • Certificat d'autorisation du ministère du Développement durable, de l'Environnement et  
10 des Parcs;
- 11 • Permis de construction de la Ville de Montréal;
- 12 • Permis de construction de la Ville de Boucherville;
- 13 • Permis de construction de la Ville de Varennes.

1 **10 IMPACT SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE DE**  
2 **DISTRIBUTION DE GAZ NATUREL**

3 Le présent projet offre à Gaz Métro une opportunité de boucler le réseau de l'île de Montréal et  
4 de la Rive-Sud et de sécuriser l'approvisionnement de plusieurs de ses clients à un prix  
5 moindre que celui qui impliquerait la construction d'actifs équivalents. Ce projet augmente la  
6 sécurité d'approvisionnement du réseau de l'île de Montréal et de la Rive-Sud, notamment en  
7 cas de bris aux postes de Boisbriand ou de St-Mathieu. Il permet également d'augmenter  
8 éventuellement l'approvisionnement de l'île de Montréal via la Rive-Sud ou vice-versa, selon les  
9 besoins futurs.