

RÉPONSE DE GAZ MÉTRO À UN ENGAGEMENT

Origine : Engagements n° 1, séance de travail du 16 juin 2011

Demandeur : Régie de l'énergie

Objectifs du projet

Références : (i) Gaz Métro-1, Document 1, page 4
(ii) R-3690-2009 Projet Est de Montréal (remplacement de la conduite du pont Jacques Cartier)
(iii) R-3580-2005, SCGM, doc. 1, page 4
(iv) D-2005-174, page 6

Question :

1.1 Fournir et expliquer les raisons qui rendent le projet plus urgent maintenant.

Réponse :

Suite aux événements du 11 septembre 2001, la Société des ponts (« SPJCC ») informait Gaz Métro de sa décision de ne plus renouveler, en 2003, le permis de la conduite installée sous le pont Jacques-Cartier. La SPJCC a donc exigé que Gaz Métro abandonne sa conduite de gaz naturel installé sous le pont.

Gaz Métro a donc déposé une demande à la Régie en août 2005 (R-3580-2005) visant à faire approuver la réalisation du Projet Est de Montréal pour pallier l'enlèvement de la conduite sous le pont Jacques-Cartier. Ce projet a été approuvé par la Régie (D-2005-174) et a permis de répondre au besoin d'approvisionnement de la ville de Montréal créé par le retrait de la conduite sous le pont Jacques-Cartier.

Malgré l'ajout du poste de Montréal Est, la pression observée en hiver sur le réseau de 2 400 kPa de Montréal est plus basse. Le point critique du réseau se situe présentement au pied du pont Jacques-Cartier, à l'entrée d'un poste critique qui alimente le centre-ville. Ce point est sous surveillance constante en hiver par le Centre du Contrôle de Réseau de Gaz Métro. De plus, les quelques années de gestion du réseau sans la conduite sous le pont Jacques-Cartier ont démontré à Gaz Métro qu'un poste de livraison ne remplace pas complètement une conduite et vice versa. Deux réseaux qui étaient reliés ont perdu une grande flexibilité en abandonnant la conduite sous le pont.

En 2007, la Société des ponts acceptait une demande de Gaz Métro de maintenir en état de veille (sous azote) la conduite sous le pont Jacques-Cartier.

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

En 2010, après quelques échanges sur les conduites suspendues avec une autre compagnie distributrice de gaz, Gaz Métro a appris l'existence d'une conduite, similaire à celle de Gaz Métro, se situant sous un pont en Ontario également sous la juridiction des ponts Fédéraux. Ceci a ouvert la porte à des discussions avec la SPJCC et à une entente qui s'est soldée en décembre 2010 pour la remise en service de la conduite sous le pont Jacques-Cartier.

Par ailleurs, suite à la fermeture de l'usine de Pétromont et à l'achat d'une conduite par Ultramar, en début 2009, Gaz Métro entamait des discussions avec Pétromont pour acheter quatre conduites d'acier qui permettrait de boucler le réseau de la Montérégie à celui de Montréal.

Dans le même ordre d'idée, en 2009, Gaz Métro s'est lancée dans une série d'analyses hydrauliques sur son réseau de Montréal afin de valider l'impact de différents scénarios catastrophes sur des postes ou conduites critiques. Ceci a permis à Gaz Métro de confirmer sa vulnérabilité suite à l'enlèvement du bouclage entre la Montérégie et le réseau de Montréal. Ce lien permet de répondre automatiquement à un changement de pression, ce qui a pour effet d'augmenter le temps disponible pour mettre en place un plan d'urgence, tel qu'interrompre des clients interruptibles, qui ont besoin d'un délai minimum de deux heures, démarrer l'usine LSR, qui a besoin d'un délai minimum de deux heures ou isoler le réseau en fermant des vannes.

C'est entre autres pour ces raisons que Gaz Métro se retrouve avec deux opportunités complémentaires lui permettant de sécuriser le réseau de Montréal et de la Montérégie, soit de rétablir la conduite en état de veille sous le tablier du pont Jacques-Cartier et d'acquérir quatre conduites de Pétromont.

L'achat des conduites de Pétromont représente une excellente opportunité d'affaires qui risque de ne pas se représenter pour Gaz Métro.

Question :

- 1.2** Expliquer si le risque de bris aux postes et conduites identifiés dans le dossier s'est accru au cours des dernières années.

Réponse :

Le risque de bris aux postes et conduites identifiés ne s'est pas accru au cours des dernières années. Malgré ce fait, il ne faut pas négliger ce risque, certains incidents qui se sont produits au cours des cinq dernières années auraient pu être plus critiques en période hivernale. De plus, le Ministère du Transport du Québec et les municipalités ont augmenté le nombre de travaux de réfection sur les routes pour les prochaines années, ce qui fait en sorte que Gaz Métro a accru sa vigilance en ce qui a trait aux travaux à proximité de ses conduites

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

Question :

- 1.3** Documenter les bris majeurs aux postes et conduites identifiés dans le dossier au cours des 5 dernières années.

Réponse :

Les bris majeurs aux postes et conduites au cours des cinq dernières années sont les suivants :

- En 2008, un accrochage par un tiers a causé le bris d'une conduite de 12 pouces de 2 400 kPa du réseau alimentant la ville de Montréal situé sur le boulevard Dagenais à Laval et a amené la fermeture de quelques clients importants de la couronne nord de Laval et de St-Eustache à Ville Lorraine.
- En 2008, le bris de deux régulateurs sur trois au poste de Boisbriand a amené Gaz Métro à opérer sur la vanne de dérivation pendant deux jours.
- En 2010, l'usure de la vanne de contrôle au poste de St-Mathieu a amené Gaz Métro à opérer le poste manuellement. De plus, il y avait risque d'ouverture de la soupape de sécurité lorsque la demande en gaz naturel n'était pas élevée.

Question :

- 1.4** Indiquer si la venue d'éventuels producteurs de gaz sur la rive sud du fleuve St-Laurent est liée au désir de Gaz Métro de boucler et sécuriser davantage son réseau sur l'île de Montréal et sur la rive sud.

Réponse :

Gaz Métro ne cherche pas à sécuriser son réseau pour la venue d'éventuels producteurs de gaz sur la Rive-Sud du fleuve St-Laurent. Le but premier du présent projet d'investissement est de sécuriser l'approvisionnement de l'île de Montréal et la Rive-Sud. Cependant, si dans les années à venir, Gaz Métro voulait utiliser une ou plusieurs des conduites du projet présenté pour acheminer une quantité appréciable de gaz sur l'île de Montréal, cela nécessitera une extension de réseau et le dépôt d'un projet d'investissement à la Régie, puisque les coûts seront certainement supérieurs à 1,5 million de dollars.

La nécessité d'un projet à deux volets

Référence : Gaz Métro-1, Document 3, page 8 (résumé des analyses hydrauliques)

Question :

- 2.1** Dans l'éventualité où seule l'acquisition des conduites de Pétromont se réalisait, élaborer sur les avantages spécifiques de ce volet.

Réponse :

Cette réponse est déposée sous pli confidentiel.

Question :

- 2.2** Dans l'éventualité où seule la réhabilitation de la conduite du Pont Jacques Cartier se réalisait, élaborer sur les avantages spécifiques de ce volet.

Réponse :

Cette réponse est déposée sous pli confidentiel.

Question :

- 2.3** Expliquer pourquoi les deux volets du projet sont requis pour atteindre les objectifs visés.

Réponse :

Cette réponse est déposée sous pli confidentiel.

Nécessité d'obtenir une approbation globale alors que les vérifications techniques ne sont pas réalisées

Référence : Gaz Métro-1, Document 1, page 19

Question :

- 3.1** Indiquer si le résultat de ces analyses peut avoir un impact important sur l'estimé du coût des deux volets du projet et expliquer.

Réponse :

En ce qui a trait au volet du rétablissement de la conduite sous le pont Jacques-Cartier, les coûts projetés ont été établis selon le pire scénario. Gaz Métro ne s'attend pas à ce que les coûts dépassent la projection. Dans le cas de l'acquisition des conduites de Pétromont, Gaz Métro prendra une décision lorsque les analyses de la revue diligente auront été complétées. À moins d'une surprise majeure, Gaz Métro ne s'attend pas à ce que les coûts soient largement supérieurs à ce qui est prévu car les conduites ont été maintenues en état (sous azote) par Pétromont.

Dans l'éventualité où les coûts estimés du projet dépassaient la projection du seuil de 15 %, Gaz Métro retournerait à la Régie demander l'approbation des montants supplémentaires.

Question :

- 3.2** Indiquer si Gaz Métro peut décider d'abandonner le projet ou un de ses volets suite à la réalisation des études techniques.

Réponse :

Tel qu'indiqué à la question 3.1, Gaz Métro ne s'attend pas à ce que le volet du rétablissement de la conduite sous le pont Jacques-Cartier engendre des coûts largement supérieurs aux projections. Étant donné qu'il s'agit d'un actif que Gaz Métro a continué à entretenir au fil des ans, elle n'envisage pas la possibilité d'abandonner la réalisation de ce volet. Quant aux conduites de Pétromont, s'il s'avérait que les études techniques démontrent des problèmes majeurs occasionnant des coûts supplémentaires, Gaz Métro pourrait revoir ses options et le cas échéant, revenir à la Régie si le projet subissait des modifications majeures.

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

Question :

- 3.3** Expliquer pour quelles raisons Gaz Métro désire demander l'approbation globale du projet maintenant, alors que les estimés de l'ampleur des travaux ne sont pas connus et n'ont pas été réalisés.

Réponse :

Le montant des études techniques des deux volets du projet totalisent 3,0 M\$. En vertu du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*, une autorisation de la Régie est nécessaire pour tout projet d'un coût de 1,5 M\$ ou plus.

Évaluation de l'impact tarifaire

Référence : Gaz Métro-1, Document 1, page 4

Question :

- 4.1** Indiquer si une clientèle additionnelle (nombre de clients ou volumes supplémentaires) sera desservie grâce à ce projet, à court et moyen terme.

Réponse :

Gaz Métro n'envisage pas desservir de nouveaux clients dans le cadre de ce projet. Cependant, à long terme, ce projet offre à Gaz Métro une flexibilité accrue qui pourrait permettre ultimement de concrétiser des projets de développement en réduisant la nécessité d'investir dans le renforcement du réseau.