

**RÉPONSE DE GAZ MÉTRO À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1 DE LA RÉGIE DE  
L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) RELATIVE AU PROJET D'INVESTISSEMENT VISANT L'ACQUISITION DE  
CONDUITES DE PÉTROMONT ET LEUR RACCORDEMENT AU RÉSEAU DE GAZ MÉTRO**

---

**1. Référence :** Pièce B-0006, page 8, lignes 8 à 10.

**Préambule :**

*« Entre Boucherville et l'ancienne usine de Varennes (Tronçon 5), les conduites seront nettoyées et scellées, ne seront pas inspectées et seront placées sous pression d'azote ultérieurement en vue d'une éventuelle utilisation par Gaz Métro. »*

**Demandes :**

1.1 Veuillez justifier la décision prise au cours du processus de la revue diligente de ne pas inspecter le tronçon 5 de la conduite.

**Réponse :**

L'inspection du tronçon 5 de la conduite n'a pas été faite afin de limiter les coûts liés à une multiplication d'inspections. En effet, l'article 10.15.2 du code CSA Z662-11 en vigueur stipule qu'avant de remettre en service, l'exploitant doit effectuer une évaluation technique pour déterminer si la tuyauterie convient pour l'exploitation prévue. Ainsi, Gaz Métro devait choisir entre les alternatives suivantes :

- 1- Inspection immédiate **et** inspection future lors de la remise en service; ou
- 2- Inspection seulement lors de la remise en service.

Étant donné que ce tronçon ne sera pas mis en service immédiatement, il a été décidé de nettoyer et de mettre sous pression positive d'azote selon l'article 10.15.1.1 du Code afin de limiter les coûts d'une inspection additionnelle.

Les articles pertinents du Code sont présentés en annexe.

1.2 Veuillez justifier la décision d'acquiescer le tronçon 5 de la conduite malgré le fait que les analyses techniques n'aient pas été effectuées sur celui-ci et qu'un usage immédiat ne soit pas considéré pour cet actif.

**Réponse :**

Puisque les conduites sont installées en milieu agricole, dans l'emprise d'un chemin de fer et en milieu semi-urbain, Gaz Métro présume que les conduites sont en bon état, comme

**Société en commandite Gaz Métro**

**Projet d'investissement visant l'acquisition de conduites de Pétromont  
et leur raccordement au réseau de Gaz Métro, R-3833-2013**

---

c'est le cas de la portion sous-fluviale et sur les îles de Boucherville (tronçon 4) qui a été inspectée.

Par ailleurs, le tronçon 5 a déjà été inspecté par Pétromont dans le passé sans que des défauts majeurs aient été décelés.

La réponse à la question 1.3 ci-dessous explique pourquoi Gaz Métro désire acquérir cette portion de conduite même si un usage immédiat n'est pas prévu.

- 1.3 Veuillez identifier et décrire quelles sont les utilisations éventuelles qui sont envisagées pour le tronçon 5 de la conduite au moment du dépôt de la requête.

**Réponse :**

Aucune utilisation précise n'était envisagée au moment du dépôt de la requête. Par ailleurs, Gaz Métro réitère la réponse qu'elle a donnée à la question 4.1 de la pièce B-0014, Gaz Métro 1, Document 7 du dossier R-3763-2011, laquelle s'applique au tronçon 5 : « *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.* »

Ainsi, l'arrivée d'un ou de plusieurs nouveaux clients industriels à Varennes pourrait nécessiter l'utilisation du tronçon 5.

- 1.4 Veuillez qualifier quelle est l'utilité pour Gaz Métro d'acquérir le tronçon 5 dont elle n'a pas l'intention de faire usage dans l'immédiat. Veuillez élaborer.

**Réponse :**

Outre les motifs reproduits en réponse à la question 1.3, Gaz Métro souligne que le tronçon 5 fait partie des actifs que Pétromont désire céder en un tout. L'option d'acquérir les autres tronçons sans acquérir le tronçon 5 n'est pas offerte à Gaz Métro.

- 1.5 Quelle serait la conséquence de ne pas acquérir le tronçon 5 de la conduite ou de l'acquérir lorsqu'une utilisation pourrait être envisagée.

**Réponse :**

Ces options ne sont pas réalisables. Tel que souligné à la réponse à la question 1.4, l'option de ne pas acquérir le tronçon 5 n'est pas offerte à Gaz Métro.

**2. Référence :** Pièce B-0006, Gaz Métro-1, document 1, page 7, lignes 2 à 6.

**Préambule :**

*« Les inspections préliminaires ont démontré qu'il n'était pas prudent pour Gaz Métro d'acquérir la portion des conduites de Pétromont située entre le site de l'usine de Parachem à Montréal-Est et l'autoroute Métropolitaine (Tronçon 1). En effet les deux conduites de 6 » et 8 » entre l'autoroute Métropolitaine et l'usine de Parachem n'ont pas été nettoyées, scellées et mises sous azote après l'arrêt de leur utilisation par Pétromont. »*

**Demande:**

2.1 Suite à l'analyse technique, Gaz Métro a conclu qu'il ne serait pas prudent d'acquérir le tronçon 1 de la conduite (ref.). Veuillez indiquer quelles sont les conclusions du distributeur à l'égard de la prudence d'acquérir le tronçon 5 de la conduite qui n'a pas fait l'objet d'une analyse technique. Veuillez élaborer notamment sur les risques environnementaux ou autres que l'acquisition et l'usage de ce tronçon de la conduite pourraient comporter.

**Réponse :**

Les conditions du tronçon 1 ne sont pas les mêmes que celles du tronçon 5. Les conduites du tronçon 1 se retrouvent dans un sol contaminé ayant des effets négatifs sur le revêtement des conduites. De plus, plusieurs autres conduites se retrouvent à proximité, ce qui augmente le niveau de risque d'accrochage. Dans cette même section, les conduites se retrouvent trop près du chemin de fer, ce qui empêcherait Gaz Métro d'intervenir. Lorsqu'il a été abandonné, le tronçon 1 n'a jamais été mis en pression positive d'azote. De plus, ce tronçon démontrait des signes d'usure puisqu'il manquait une bonne partie de son revêtement et la protection cathodique n'y était plus.

Par contre, même si le tronçon 5 n'était pas sous pression positive d'azote, il est situé principalement dans une zone agricole qui est moins à risque pour subir des dommages.

Puisque le nettoyage du tronçon 5 est maintenant prévu par Gaz Métro, le risque environnemental est presque nul. De plus, cette portion de projet a été estimée en incluant l'utilisation d'une firme experte en gestion de l'environnement pour le volet du traitement de l'eau. L'eau utilisée pour le nettoyage de la conduite sera captée avec des bassins fabriqués pour ce genre d'utilisation. Lorsque le nettoyage sera terminé, cette eau sera envoyée au site de la firme experte pour être traitée.

**Société en commandite Gaz Métro**

**Projet d'investissement visant l'acquisition de conduites de Pétromont  
et leur raccordement au réseau de Gaz Métro, R-3833-2013**

---

**3. Référence :** Pièce B-0006, Gaz Métro-1, document 1, page 15, lignes 17 à 21.

**Préambule :**

*« Les coûts totaux du présent Projet sont estimés à 13,8 M\$. Afin de minimiser le coût total du Projet, le prix d'achat payé à Pétromont a donc été renégocié significativement à la baisse. Le prix de vente initialement contemplé qui était de l'ordre de 12 M\$ avait été négocié à 6 M\$ lors de la première entente conditionnelle (prix apparaissant au budget initial). Ce prix a été négocié à la baisse à nouveau à la suite de la revue diligente et représente dorénavant 3,95 M\$.»*

**Demande:**

3.1 Veuillez présenter le détail des coûts liés au tronçon 5 de la conduite en prenant soin de distinguer le prix d'achat des autres coûts liés au nettoyage et à la mise sous azote.

**Réponse :**

Le prix d'achat de la conduite est global. Il ne peut être subdivisé par tronçons. Il est donc impossible d'établir un coût d'achat pour un tronçon en particulier.

Les coûts liés au nettoyage et à la mise sous azote du tronçon 5 de la conduite représentent 608 900 \$ avant contingence et frais généraux. Le tableau ci-dessous présente les coûts par catégorie :

	(000 \$)
Location d'équipement	129,0
Main-d'œuvre	225,8
Matériel	104,1
Frais environnementaux	150,0
<b>Total</b>	<b>608,9</b>

- 4. Références :** (i) Pièce B-0006, page 8, lignes 8 à 9;  
(ii) Pièce B-0006, page 16.

**Préambule :**

(i) « *Entre Boucherville et l'ancienne usine de Varennes (Tronçon 5), les conduites seront nettoyées et scellée... »*

(ii) Le tableau en référence présente la répartition des coûts projetés du projet.

**Demandes:**

- 4.1 Veuillez préciser comment les coûts relatifs au nettoyage des conduites entre Varennes et Boucherville ont été établis? Veuillez élaborer.

**Réponse :**

Voir la réponse à la question 3.1.

- 4.2 Veuillez indiquer dans quelle mesure les coûts relatifs au nettoyage des conduites entre Varennes et Boucherville pourraient varier en fonction de l'état des conduites.

**Réponse :**

Le nettoyage du tronçon entre Varennes et Boucherville (tronçon 5) a été calculé selon les coûts pour le nettoyage de la portion de la conduite entre l'usine de Parachem et Boucherville (tronçons 2, 3 et 4). Malgré qu'il n'y ait pas eu d'inspection du tronçon 5, la condition des conduites ne peut affecter le coût du nettoyage parce que les outils utilisés pour le nettoyage sont conçus justement pour nettoyer des conduites comportant des défauts.

- 5. Références :** (i) Pièce B-0003, page 2;  
(ii) Pièce B-0006, page 13;  
(iii) R-3763-2011, Pièce B-0005, page 14.

**Préambule :**

(i) « *Pour les motifs énoncés à la pièce Gaz Métro-1, Document 1, p. 13, Gaz Métro, dans sa demande tarifaire 2013 (R-3809-2012, phase 2), a conséquemment inclus un montant de 10,9*

**Société en commandite Gaz Métro**

**Projet d'investissement visant l'acquisition de conduites de Pétromont  
et leur raccordement au réseau de Gaz Métro, R-3833-2013**

---

*millions de dollars à sa base de tarification, lequel montant correspond aux dépenses effectuées ou engagées en 2012 et celles prévues pour 2013 dans le cadre du projet d'acquisition des conduites de Pétromont;»*

(ii) « *Gaz Métro a envisagé un scénario alternatif à celui proposé dans le présent Projet. Ce scénario consisterait à sceller les conduites aux sites d'Ultramar et Boucherville et de les mettre sous pression positive d'azote. De cette façon, les conduites resteraient en bonne condition pour utilisation future. Par contre, le nettoyage de la portion Varennes-Boucherville, l'excavation à l'île Dufaut ainsi que la mise à niveau de la protection cathodique seraient quand même nécessaires.*

*Les coûts associés à cette option ont été évalués à 9,9 M\$. Bien que moins coûteuse par rapport au scénario proposé, cette option n'est pas celle favorisée par Gaz Métro car elle ne permet pas de sécuriser les approvisionnements sur l'île de Montréal. Gaz Métro considère cependant que cette solution est préférable à l'option de ne pas acquérir les conduites de Pétromont. »*

(iii) « *Une option étudiée par Gaz Métro pour répondre à l'objectif de sécuriser le réseau de l'île de Montréal et de la Rive-Sud consiste à installer une nouvelle conduite en forage directionnel entre la Rive-Sud et Montréal. Le coût d'un tel projet a été estimé à 36,6 M\$. »*

**Demandes:**

5.1 Veuillez préciser quels sont les motifs dont on fait mention à la référence (i) et qui ont mené à l'inclusion par Gaz Métro du montant de 10,9 M\$ à sa base de tarification.

**Réponse :**

En lien avec la référence (i), Gaz Métro tient d'abord à préciser que le paragraphe 16 de la demande (B-0003, page 2), aurait dû se lire comme suit : « *Pour les motifs énoncés à la pièce Gaz Métro-1, Document 1, page 15... ».*

Ainsi, les motifs de l'inclusion du montant de 10,9 M\$ à la base de tarification de la Cause tarifaire 2013 sont énoncés à la pièce B-0006, Gaz Métro-1, Document 1, p. 15, lignes 4 à 13. Ce montant inclut les coûts engagés et dépensés en 2012 et le coût des travaux prévus en 2013. Les coûts réels au 30 septembre 2012 ont été présentés à la pièce B-0254, Gaz Métro-18, Document 1, page 54 du dossier R-3809-2012.

Dans sa décision D-2011-104, page 12, la Régie statuait : « *Dans l'éventualité où Gaz Métro décidait de concrétiser son intention d'acheter les conduites de Pétromont, à la suite de la revue diligente de celles-ci, elle est autorisée à procéder à l'acquisition et à la réfection des conduites, si le coût total du volet Pétromont s'élève à 11,4 M\$ ou moins. »* Comme mentionné à la page 15 de la pièce B-0006, Gaz Métro-1, Document 1,

**Société en commandite Gaz Métro**

**Projet d'investissement visant l'acquisition de conduites de Pétromont  
et leur raccordement au réseau de Gaz Métro, R-3833-2013**

---

au moment du dépôt de la Cause tarifaire 2013, Gaz Métro anticipait le coût des travaux à l'intérieur de l'enveloppe de 11,4 M\$.

Gaz Métro a conséquemment inclus un montant de 10,9 M\$ à sa base de tarification dans la Cause tarifaire 2013 qui représentait les coûts engagés et la prévision des coûts à engager pour l'exercice 2013, au moment de sa préparation. Dans les faits, il s'est avéré que l'évaluation des coûts totaux du projet, telle que soumise à la pièce B-0006, Gaz Métro 1, Document 1, page 15, devraient atteindre 13,8 M\$.

- 5.2 Veuillez expliquer comment l'alternative envisagée peut constituer une option permettant d'atteindre les objectifs visés par le projet?

**Réponse :**

Prenant pour acquis que la question fait référence au scénario alternatif cité en référence (ii), cette option ne permettrait pas d'atteindre l'ensemble des objectifs visés par le projet.

- 5.3 L'alternative envisagée et décrite dans le dossier initial (R-3763-2011) cité en référence (ref. iii) demeure-t-elle une option qui permettrait d'atteindre les objectifs visés et qui pourrait être considérée comme alternative? Veuillez élaborer.

**Réponse :**

Selon Gaz Métro, cette alternative demeure une option qui permettrait d'atteindre les objectifs visés et qui pourrait être considérée, mais qui serait plus difficilement réalisable et à un coût de beaucoup supérieur au projet présenté. De plus, la construction d'une traverse sous-fluviale entre Boucherville et Montréal rencontrerait des enjeux du point de vue de l'acceptation sociale et environnementale, notamment en raison de la densité de la population de la région et de la zone concernée (îles de Boucherville).

## Extraits du code CSA Z662-11

### 10.15 Mise hors service et remise en service de la tuyauterie

#### 10.15.1 Mise hors service de la tuyauterie

##### 10.15.1.1

L'exploitant qui met une tuyauterie hors service doit :

- a) isoler la tuyauterie au moyen de brides pleines, de capuchons soudés ou de plaques d'obturation ;
- b) si cela est nécessaire, fournir un système de décharge de la pression ; et
- c) remplir la tuyauterie d'un fluide convenable, en tenant compte de la durée prévue de la mise hors service, des effets du fluide sur l'intégrité de la tuyauterie et des conséquences éventuelles d'une fuite.

##### 10.15.1.2

Dans le cas de la tuyauterie mise hors service, l'exploitant doit :

- a) assurer la protection contre la corrosion externe et interne conformément au [chapitre 9](#) ;
- b) le cas échéant, effectuer d'autres activités d'entretien conformément au [chapitre 10](#) ;
- c) tenir les dossiers conformément aux [articles 9.11](#) et [10.4](#) ; et
- d) dans le cas de la tuyauterie mise hors service depuis plus de 18 mois, confirmer tous les ans la conformité des méthodes de mise hors service utilisées, le programme de protection contre la corrosion et autres activités d'entretien.

#### 10.15.2 Remise en service de la tuyauterie

##### 10.15.2.1

Avant de remettre la tuyauterie en service, l'exploitant doit effectuer une évaluation technique (voir [l'article 3.3](#)) pour déterminer si la tuyauterie convient pour l'exploitation prévue.

##### 10.15.2.2

Si l'évaluation technique indique que la tuyauterie ne conviendrait pas pour l'exploitation prévue, l'exploitant doit mettre en œuvre les mesures correctives nécessaires pour rendre la tuyauterie conforme avant de la remettre en service.