

**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**

INTRODUCTION

Le 20 mai 2011, Gaz Métro a déposé à la Régie une demande afin d'obtenir l'autorisation de réaliser un projet d'investissement visant à sécuriser les approvisionnements sur l'île de Montréal et la rive-sud, d'une part par la remise en service de la conduite installée sous le tablier du pont Jacques-Cartier et, d'autre part, par l'acquisition et la réfection de cinq tronçons de quatre conduites appartenant à Pétromont (volet Pétromont). **Le coût estimé pour le volet Pétromont était de 11,4 M\$.**

Le 15 juillet 2011, par sa décision D-2011-104, la Régie a autorisé Gaz Métro à réaliser les deux volets du projet d'investissement. En ce qui a trait plus particulièrement au volet Pétromont, la Régie a autorisé Gaz Métro à procéder à l'acquisition et à la réfection des conduites, si le coût total, à la suite d'une revue diligente, s'élevait à 11,4 M\$ ou moins. Dans l'éventualité où le coût total estimé excédait 11,4 M\$ et où Gaz Métro désirait toujours aller de l'avant avec ce volet, la Régie demandait à Gaz Métro de lui soumettre une nouvelle demande d'autorisation présentant les estimations révisées de coûts et le nouvel échéancier.

Le 1^{er} mars 2013, après avoir réalisé les analyses techniques et réévalué le volet Pétromont, Gaz Métro a apporté des modifications à ce volet, portant ainsi le **coût estimé à 13,8 M\$**. Ces modifications étaient reliées principalement à la décision de procéder à l'achat de seulement deux des cinq tronçons de conduites et à l'installation d'une conduite d'une longueur de 1,8 km sur la rue Broadway à Montréal-Est.

Le 25 avril 2013, par sa décision D-2013-066, la Régie a autorisé la réalisation du volet Pétromont au montant de 13,8 M\$. Elle demandait à Gaz Métro de l'informer, dans les meilleurs délais, dans l'éventualité où cette dernière anticiperait un dépassement des coûts totaux égal ou supérieur à 15 %.

Le 3 septembre 2015, Gaz Métro a présenté une nouvelle demande d'autorisation relative au volet Pétromont, en raison d'une réévaluation de son **coût, maintenant estimé à 20,4 M\$**. L'augmentation du coût, de 6,6 M\$, est due, entre autres, à la décision de ne pas installer une conduite sur la rue Broadway, mais plutôt d'en installer une d'une longueur de 1,4 km sur la rue Durocher et une autre de 300 mètres reliant le croisement Durocher/Notre-Dame avec le site d'Ulramar à Montréal-Est, ainsi qu'à des coûts encourus plus élevés que ceux initialement prévus pour, notamment, l'ingénierie, le nettoyage des conduites entre Varennes et Boucherville et les frais légaux.

La Régie est préoccupée d'une telle augmentation des coûts estimés du volet Péтромont depuis 2011. Elle s'interroge sur le processus de revue diligente du projet et sur le degré de fiabilité de la nouvelle estimation de son coût de réalisation. La présente demande de renseignements vise donc à obtenir de Gaz Métro des informations supplémentaires, que la Régie juge nécessaires aux fins de l'examen de la demande et de la décision qu'elle rendra éventuellement quant à l'opportunité d'autoriser le projet.

PROJET GLOBAL ET COÛTS

- 1. Références :**
- (i) Pièce B-0006, p. 9;
 - (ii) Pièce B-0006, p. 19;
 - (iii) Pièce B-0006, p. 16;
 - (iv) Pièce B-0002, p. 2.

Préambule :

(i) « 2- Activités à venir :
[...]

➤ *Mise à niveau de la protection cathodique pour l'ensemble des conduites,*
[...]

➤ *Raccordement aux réseaux existants à Boucherville et Montréal-Est, incluant la mise en gaz ».*

(ii) « *Calendrier Projeté* »

| Activités | Début | Fin |
|--|----------------|---------------------|
| Dépôt de la preuve et autorisation de la Régie | Septembre 2015 | Début décembre 2015 |
| Permis et autorisations | Juillet 2015 | Février 2016 |
| Appel d'offres et octroi des travaux | Décembre 2015 | Mars 2016 |
| Réalisation des travaux | Mai 2016 | Septembre 2016 |
| Mise en service | Septembre 2016 | Septembre 2016 |

(iii) « *Une analyse de risque à l'aide du logiciel Monte-Carlo a été produite pour établir la contingence à appliquer à l'estimation des coûts.* »

(iv) « **DESCRIPTION DU PROJET** »

11. Par l'intermédiaire de la présente demande, Gaz Métro propose :

- a. d'installer une conduite de 16 pouces d'une longueur de 1,8 km sous la rue Broadway à Montréal-Est entre la rue Sherbrooke et le site d'Ultramar;*
- b. d'installer une conduite de 16 pouces d'une longueur de 1,4 km sous la rue Durocher à Montréal-Est entre la rue Sherbrooke et la rue Notre-Dame;*
- c. d'installer des gares de raclage au site d'Ultramar;*
- d. d'installer des gares de raclage au site de Boucherville;*
- e. de mettre à niveau la protection cathodique pour l'ensemble des conduites;*
- f. d'installer une vanne de sectionnement opérable à distance à Boucherville;*
- g. de raccorder les réseaux existants à Boucherville et Montréal-Est incluant la mise en gaz; [...] »*

Demandes :

- 1.1. Veuillez produire un compte-rendu de l'état d'avancement du projet en ce qui a trait à la référence (i) :
 - 1.1.1 à la mise à niveau de la protection cathodique; et
 - 1.1.2 aux raccordements aux réseaux existants à Boucherville et Montréal-Est.
- 1.2. Veuillez indiquer si Gaz Métro dispose de toute l'information technique nécessaire afin de procéder à l'appel d'offres en mars 2016, conformément au budget présenté à la Régie. À défaut, veuillez indiquer le travail à compléter et l'impact sur les coûts et l'échéancier du Projet.
- 1.3. Veuillez déposer l'analyse de risques effectuée à l'aide du logiciel Monte-Carlo (référence (iii)).
- 1.4. Veuillez indiquer si le paragraphe 11.a, à la référence (iv), est inclus dans la présente demande.

FRAIS LEGAUX

- 2. Références :**
- (i) Pièce R-3833-2013, B-0015, p. 9 et 10;
 - (ii) Pièce B-0006, p. 16;
 - (iii) Pièce B-0006, p. 14.

Préambule :

(i) *« Une revue diligente légale a aussi été faite parallèlement à la revue diligente technique. Cette vérification diligente légale visait, entre autres, à :*

i) identifier les obligations environnementales imputables à l'acheteur des conduites;

ii) déterminer si les conduites étaient d'une quelconque façon grevées de charges, hypothèques ou autres droits pouvant nuire à l'acquisition et à l'exploitation de ces conduites; et

iii) si le passage des conduites sur les différents lots traversés était basé sur des ententes valides. Aucun enjeu majeur n'a été identifié sur les conduites que se propose d'acquérir Gaz Métro et qui font l'objet de la présente demande. »

(ii) *« [...] La recherche légale et l'analyse des titres ont requis plus d'heures que prévu de la part du cabinet d'avocats qui avait reçu le mandat en raison de la complexité de la situation reliée à la vente et au démantèlement de Pétromont; »*

(iii) Tableau des coûts du projet.

Demandes :

2.1. Veuillez préciser si la recherche légale et l'analyse des titres sont finalisées (référence (i)). Si tel n'est pas le cas, veuillez préciser quelles sont les recherches et analyses à effectuer et quand il est prévu qu'elles soient complétées.

2.2. Veuillez expliquer la différence entre le budget initial et le budget réel au 31 juillet 2015 pour la catégorie « Frais légaux (servitudes) », à la référence (iii). Veuillez notamment expliquer la complexité de la situation reliée à la vente et au démantèlement de Pétromont mentionnée à la référence (ii).

TRONÇON 4 : SEGMENT DES CONDUITES SUR L'ÎLE DUFAULT

- 3. Références :**
- (i) Pièce R-3833-2013, B-0015, p. 11;
 - (ii) Pièce R-3833-2013, B-0015, p. 8;
 - (iii) Pièce B-0006, p. 9.

Préambule :

- (i) « *Le présent Projet proposé par Gaz Métro, à la suite de la revue diligente technique est le suivant :*
[...]
Excaver sur l'Île Dufault (entre Boucherville et le site d'Ultramar) pour valider l'état des conduites à un endroit précis. Le cas échéant, abandonner et reconstruire une section de conduite défectueuse; »

- (ii) « *[...] Avant de débiter les travaux sur l'île Dufault, un certificat d'autorisation du ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs est requis. [...]* »

- (iii) « *I- Activités déjà réalisées :*
[...]
➤ *Excavation sur l'île Dufault (entre Boucherville et le site d'Ultramar) pour valider l'état des conduites à un endroit identifié à la suite de la revue diligente. Cette activité a mis à jour certains défauts du revêtement sur une section des quatre conduites nécessitant des travaux correctifs, [...]* »

Demandes :

- 3.1. Quels sont les critères à la base de la décision de réhabiliter cette portion de conduite au lieu de l'abandonner et de la reconstruire (référence (i)). Veuillez également :
 - 3.1.1. préciser si vous avez évalué le coût d'abandon et de reconstruction de la section de conduite défectueuse. Si oui, veuillez fournir le coût détaillé. Si non, veuillez expliquer (référence (i)) ; et

- 3.1.2. détailler le coût total relié à la réhabilitation de cette section de conduite, tel que présenté au tableau à la page 14 de la pièce B-0006.
- 3.2. Veuillez indiquer si le certificat d'autorisation mentionné en référence (ii) a déjà été obtenu et, dans le cas contraire, veuillez fournir les motifs.
- 3.3. Veuillez indiquer si les travaux sur l'île Dufault mentionnés en référence (iii) sont complétés. Sinon, veuillez indiquer les travaux à compléter et fournir la ventilation des coûts afférents.

**TRONÇON 4 : CONDUITES ENTRE LES SITES D'ULTRAMAR ET
DE BOUCHERVILLE**

4. Référence : Pièce R-3833-2013, B-0015, p. 7.

Préambule :

« [...] »

Seules les conduites entre l'usine de Parachem et Boucherville seront inspectées (Tronçons 2, 3 et 4). »

Demandes :

- 4.1. Veuillez indiquer si tous les travaux afférents au tronçon 4 ont été finalisés. Si non, veuillez indiquer les travaux à compléter et fournir la ventilation des coûts afférents.
- 4.2. Veuillez indiquer si le tronçon 4 a été nettoyé ou seulement inspecté. Si le tronçon 4 a été nettoyé, veuillez préciser dans quelle catégorie de coûts cette activité a été incluse.
- 4.3. Veuillez préciser si ce tronçon sera mis sous azote en attendant son utilisation postérieure. Dans ce cas, veuillez préciser quand Gaz Métro prévoit sa mise en gaz. Dans le cas contraire, veuillez expliquer pourquoi.

TRACÉ – RUE BROADWAY

- 5. Références :**
- (i) Pièce R-3833-2013, p. 11;
 - (ii) Pièce B-0006, p. 6;
 - (iii) Pièce R-3833-2013, B-0015, p. 7;
 - (iv) Pièce B-0006, p. 6.

Préambule :

(i) « *Installer une conduite de 16 pouces d'une longueur de 1,8 km sous la rue Broadway à Montréal-Est entre la rue Sherbrooke et le site d'Ultramar.* »

(ii) « *Initialement, le bouclage du réseau devait se faire par l'avenue Broadway, à Montréal-Est (voir R-3833-2013, B-0007, Gaz Métro-1, Document 2). Après avoir fait une analyse plus approfondie de ce tracé, les contraintes reliées à l'encombrement du sous-sol ont forcé Gaz Métro à rechercher un autre emplacement. Lors de l'analyse du nouveau tracé, considérant la présence de plusieurs infrastructures souterraines existantes dans ce secteur de la ville, plusieurs recherches et investigations ont été nécessaires afin de trouver un tracé respectant les exigences des parties impliquées. Cette situation complexe a nécessité le report à l'été 2016 de la réalisation de travaux de raccordement au réseau existant sur la rue Sherbrooke et sur le boulevard Marie-Victorin sur la Rive-Sud (initialement prévus en 2014) et a contribué à l'augmentation significative des coûts du projet en raison de contraintes difficilement prévisibles en 2013.* »

(iii) « *Enfin, la situation géographique des conduites dans la zone des raffineries de Montréal-Est, implique :*

[...]

Que la multitude de tuyaux et de structures appartenant à différentes compagnies rend l'accès et le repérage des conduites difficile. »

(iv) « *Le bouclage du réseau par la rue Broadway prévoyait un raccordement sur les conduites de Pétrumont dans le parc René Labrosse. À l'automne 2013, des coupes de vérification effectuées dans ce parc ont permis de mettre à jour les contraintes réelles liées au choix de cette option. La présence de plusieurs autres installations souterraines à proximité a mis en évidence un degré de difficulté élevé pour réaliser les travaux. Dans ces circonstances, la non-acceptabilité sociale de la part des résidents et des autorités de la Ville pour effectuer des*

travaux d'envergure dans un parc très achalandé et apprécié des usagers aurait été un handicap majeur à la viabilité de cette alternative. »

Demandes :

- 5.1. Veuillez détailler les diverses analyses et recherches effectuées lors du choix du tracé sur la rue Broadway entre la rue Sherbrooke et le site d'Ultramar (référence (i)).
- 5.2. Veuillez préciser si le Distributeur a fait appel à l'outil Info-excavation¹ ou un outil similaire avant de procéder. Veuillez expliquer pourquoi les contraintes reliées à l'encombrement du sous-sol, dont il est question à la référence (ii), n'ont pas été identifiées et étaient difficilement prévisibles en 2013. Veuillez élaborer en tenant compte de la référence (iii).
- 5.3. Veuillez fournir les dates pendant lesquelles l'analyse plus approfondie du segment de la rue Broadway fut effectuée (référence (ii)).
- 5.4. Pour quels motifs les encombrements identifiés sous la rue Broadway ont-ils retardé le raccordement au réseau existant sur le Boulevard Marie-Victorin à l'été 2016 (référence (ii)).
- 5.5. Veuillez détailler les diverses analyses et recherches effectuées qui ont conduit au choix du raccordement sur les conduites de Pétrumont dans le parc René-Labrosse (référence (iv)). Veuillez notamment préciser si le Distributeur a fait appel à l'outil Info-excavation.
- 5.6. Veuillez indiquer si une analyse de l'acceptabilité sociale a été effectuée préalablement au dépôt du dossier R-3833-2013 devant la Régie ou par la suite. Si oui, veuillez la déposer et indiquer comment elle a été prise en compte. Si non, veuillez justifier (référence (iv)).

¹ <http://www.info-ex.com/demande/demande-de-localisation/>

TRACÉ – RUE DUROCHER

- 6. Références :**
- (i) Pièce B-0006, p. 15;
 - (ii) Pièce B-0006, p. 15;
 - (iii) Pièce B-0006, p. 6;
 - (iv) Pièce B-0006, p. 7;
 - (v) Pièce R-3833-2013, B-0015, p. 7;
 - (vi) Pièce B-0006, p. 15;
 - (vii) Pièce B-0006, p. 15.

Préambule :

(i) « [...] *Les autres raisons de l'augmentation [des frais d'ingénierie] ont trait aux frais inhérents de l'étude détaillée des tracés et la mise en plan de l'alternative retenue (██████), [...]* »

(ii) « *Les coûts entrepreneur ont été augmentés de ██████. Les principaux facteurs d'augmentation des coûts ont trait [...] [aux] nombreuses déviations de la conduite pour éviter des croisements avec les services souterrains de la ville (██████), [...].* »

(iii) « [...] *Lors de l'analyse du nouveau tracé, considérant la présence de plusieurs infrastructures souterraines existantes dans ce secteur de la ville, plusieurs recherches et investigations ont été nécessaires afin de trouver un tracé respectant les exigences des parties impliquées.* »

(iv) « [...] *Les conditions de réalisation du Projet [installation d'une conduite sous la rue Durocher] ont été convenues à la fin du printemps 2015 avec les autorités de la Ville de Montréal-Est pour ce tracé.* »

(v) « *Enfin, la situation géographique des conduites dans la zone des raffineries de Montréal-Est implique :*

- *Qu'elles se situent dans un terrain contaminé du fait de l'activité passée et présente, ce qui posera des problèmes lors des excavations futures (gestion des sols contaminés, enjeux de santé sécurité).* »

(vi) « [...] De plus, l'installation d'un revêtement époxy sur la conduite [la conduite sous la rue Durocher] en raison de la présence d'un sol contaminé a été prise en compte (██████); »

(vii) « Les coûts entrepreneur ont été augmentés de ██████. Les principaux facteurs d'augmentation des coûts ont trait à [...] les frais de décontamination de sol et de disposition des boues de forage (██████), [...]. »

Demandes :

- 6.1. Veuillez indiquer si le Distributeur a finalisé les analyses et recherches concernant des possibles encombrements souterrains au traçage de la nouvelle conduite de 1,4 km sous la rue Durocher (référence (iii)). Veuillez élaborer à propos de la méthodologie suivie et des résultats obtenus. Veuillez confirmer si d'autres dépassements des coûts sont prévus à cet égard et, le cas échéant, préciser et ventiler les coûts (référence (ii)).
- 6.2. Veuillez expliquer l'augmentation des coûts de la catégorie « Ingénierie » de ██████ reliée à l'étude détaillée des tracés et à la mise en place de l'alternative retenue (référence (i)).
- 6.3. Veuillez expliquer l'augmentation des coûts de la catégorie « Entrepreneur » de ██████ en ce qui a trait aux « nombreuses déviations » de la conduite pour éviter des croisements avec les services souterrains de la Ville (référence (ii)).
- 6.4. Veuillez fournir un tableau identifiant les « parties impliquées » mentionnées en référence (iii) ainsi que leurs exigences respectives quant au nouveau tracé sur la rue Durocher en lien avec la référence (iv).
- 6.5. Veuillez indiquer si la nécessité d'utiliser un revêtement époxy a été considérée lors de la conception du projet soumis dans le cadre du dossier R-3833-2013. Si oui, comment cela a-t-il été pris en compte aux fins dudit projet (références (v) et (vi)).
- 6.6. Veuillez justifier l'augmentation du budget de décontamination et de disposition des boues de forage (référence (vii)). Veuillez indiquer si d'autres dépassements des coûts sont possibles. Le cas échéant, veuillez préciser et ventiler.

**NOUVELLE CONDUITE DE 10 POUCES D'UNE LONGUEUR DE 300 MÈTRES
(ENTRE LA RUE NOTRE-DAME ET LE SITE D'ULTRAMAR)**

- 7. Références :**
- (i) Pièce B-0006, p. 13;
 - (ii) Pièce R-3833-2013, B-0015, p. 7;
 - (iii) Pièce R-3916-2014, B-0073, p. 2;
 - (iv) Pièce B-0006, p. 9;
 - (v) Pièce R-3833-2013, B-0015, p. 11;
 - (vi) Pièce B-0006, p. 6.

Préambule :

(i) *« Au 31 juillet 2015, les coûts réels sont de 12,2 M\$. La différence entre les coûts au 30 septembre 2014 et au 31 juillet 2015 résulte principalement de l'installation d'une section de 300 mètres de conduite de 10 pouces de diamètre entre le site d'Ultramar et la rue Notre-Dame à l'automne 2014. Ces travaux ne sont pas donc relatifs au nouveau tracé. »*

(ii) *« Enfin, la situation géographique des conduites dans la zone des raffineries de Montréal-Est implique :*

- *Qu'elles se situent dans un terrain contaminé du fait de l'activité passée et présente, ce qui posera des problèmes lors des excavations futures (gestion des sols contaminés, enjeux de santé sécurité), [...] ».*

(iii) Tableau des coûts du projet.

(iv) *« Le présent Projet proposé par Gaz Métro se résume comme suit :*

1- Activités déjà réalisées :

[...]

- *Installation d'une nouvelle conduite 10 pouces de diamètre d'une longueur d'environ 300 mètres entre la rue Notre-Dame et le site d'Ultramar; et »*

(v) « *Le présent Projet proposé par Gaz Métro, à la suite de la revue diligente technique est le suivant :*

[...]

- *Installer une conduite de 16 pouces d'une longueur de 1,8 km sous la rue Broadway à Montréal-Est entre la rue Sherbrooke et le site d'Ultramar. [...]* »

(vi) « [...] *Gaz Métro a débuté l'étude de la phase du Projet dédiée à l'installation d'une nouvelle conduite en acier de 16 pouces de diamètre, de classe 2 400 kPa, reliant le site d'Ultramar au réseau gazier situé sur la rue Sherbrooke Est, à Montréal. Une section de 300 mètres de conduite de 10 pouces de diamètre a été installée entre le site d'Ultramar et la rue Notre-Dame à l'automne 2014* »

Demandes :

- 7.1. Au 30 septembre 2014, les coûts du projet sont de 10,7 M\$ (référence (iii)) alors qu'au 31 juillet 2015 ils sont de 12,2 M\$ (référence (i)). La Régie constate une augmentation des coûts de 1,5 M\$ principalement causée par l'installation de la section de conduite de 300 mètres (référence (i)) :
 - 7.1.1. veuillez expliquer quelles analyses, recherches et/ou vérifications ont été réalisées par Gaz Métro avant l'installation de cette portion de conduite; et
 - 7.1.2. ventiler cette augmentation de coûts.
- 7.2. Tel que souligné par Gaz Métro en référence (ii), la situation géographique de cette conduite, notamment dans la zone de Montréal-Est, impliquerait qu'elle soit située dans un terrain contaminé. Veuillez indiquer si une étude environnementale a été réalisée et si des travaux de décontamination ont été réalisés.
- 7.3. Veuillez indiquer ce qui a motivé Gaz Métro à procéder à l'installation de la nouvelle conduite avant l'examen du présent dossier par la Régie.
- 7.4. Veuillez expliquer la diminution du diamètre de la section de conduite installée sur 300 mètres entre le site d'Ultramar et la rue Notre-Dame (références (i), (iv) et (vi)) par rapport au diamètre prévu initialement pour l'ensemble du trajet, soit entre le site d'Ultramar et le réseau gazier situé sur la rue Sherbrooke Est, à Montréal (référence (v)).

GARES DE RACLAGES

- 8. Références :**
- (i) Pièce R-3833-2013, B-0015, p. 11;
 - (ii) Pièce B-0006, p.7 et 8;
 - (iii) Pièce R-3763-2011, B-0005, p. 8 et 9;
 - (iv) Pièce B-0006, p. 17;
 - (v) Pièce B-0006, p. 15;
 - (vi) Pièce B-0006, p. 15;
 - (vii) Pièce B-0006, p. 14.

Préambule :

(i) « *Le présent Projet proposé par Gaz Métro, à la suite de la revue diligente technique est le suivant :*

[...] Installer des nouvelles vannes au site d'Ultramar pour l'exploitation de gares de raclages ;

[...]. »

(ii) « *[...] De plus, lors de l'ingénierie détaillée des gares de raclage, à chacune des extrémités des quatre conduites sous-fluviales entre Montréal-Est et Boucherville, une conception plus élaborée de ces gares a été mise en œuvre afin d'accroître la sécurité et l'efficacité de leur opération. Une vanne de sectionnement opérable à distance a aussi été ajoutée à Boucherville afin de contrôler le transfert de gaz entre le réseau de l'île de Montréal et celui de la Rive-sud. »*

(iii) « *Ces quatre conduites [les conduites de Péromont] croisent le réseau de Gaz Métro au niveau de la rue Sherbrooke, à Montréal. Deux de ces conduites (huit pouces et six pouces) croisent le réseau de Gaz Métro au niveau de l'autoroute Métropolitaine. De plus, ces quatre conduites croisent également le réseau existant de Gaz Métro sur le boulevard Marie-Victorin à Boucherville. »*

(iv) « *[...] les causes de l'augmentation des coûts sont nombreuses, et se résument notamment par :*

- *[...] Les modifications apportées au projet, tel que [...] la conception des gares de raclage, l'ajout d'une vanne de sectionnement actionnée à distance; [...] »*

(v) « Les coûts entrepreneur ont été augmentés de [REDACTED]. Les principaux facteurs d'augmentation des coûts ont trait à la traverse de la gare de triage des voies ferrées ([REDACTED]), les frais de décontamination de sol et de disposition des boues de forage ([REDACTED]), l'installation du collecteur commun des gares de raclage et des vannes de contrôle à distance ([REDACTED]), [...] »

(vi) « Les autres raisons de l'augmentation [des frais d'ingénierie] ont trait [...] aux frais reliés à l'installation et la programmation de la télémétrie installée aux sites de Boucherville et d'Ultramar ([REDACTED]); »

(vii) Tableau des coûts totaux du projet.

Demandes :

- 8.1. La Régie comprend que cinq (5) vannes de sectionnement actionnées à distance seront installées dans le cadre du présent projet, quatre (4) sur le site d'Ultramar (référence (i)) et une (1) à Boucherville (référence (ii)). Veuillez confirmer.
- 8.2. Veuillez expliquer pourquoi une seule vanne de sectionnement sera installée à Boucherville (référence (ii)), étant donné que le réseau de conduites de Pétromont est composé de quatre conduites (référence (iii)). Veuillez préciser si d'autres vannes de sectionnement opérées à distance sont prévues.
- 8.3. Veuillez motiver le fait que les gares de raclage et la vanne de sectionnement actionnée à distance, telles que conçues en référence (iv), n'ont pas été définies lors de la revue diligente technique (référence (i)).
- 8.4. Veuillez préciser dans quelle catégorie des coûts a été considérée l'étude d'ingénierie détaillée des gares de raclage (référence (ii)).
- 8.5. En lien avec la référence (v), veuillez expliquer l'augmentation des « coûts entrepreneur » reliés à l'installation du collecteur commun des gares de raclage et des vannes de sectionnement par rapport aux prévisions ([REDACTED]).

- 8.6. Veuillez expliquer la nature des travaux reliés à la télémétrie ainsi que l'objectif de ces travaux. Veuillez également :
- 8.6.1. indiquer si ces travaux étaient également prévus dans le cadre du projet soumis dans le dossier R-3833-2013. Si oui, veuillez indiquer comment ils ont été pris en compte dans le cadre dudit projet; et
 - 8.6.2. expliquer l'intégration des coûts reliés à l'installation et à la programmation de la télémétrie dans la catégorie « ingénierie » (référence (vi)). Veuillez indiquer si d'autres coûts reliés à la télémétrie sont inclus dans d'autres catégories de coûts. Le cas échéant, veuillez élaborer.
- 8.7. Veuillez présenter, sous la forme d'un tableau, les coûts détaillés (ingénierie, matériaux, installation, etc.) reliés respectivement aux gares de raclage, au collecteur commun ainsi qu'aux vannes de contrôle à distance, et ce, aux dates suivantes : lors du budget initial (dossier R-3833-2013), au 31 juillet 2015 ainsi qu'à la projection finale. Veuillez vous référer au tableau à la référence (vii).

AUTORISATIONS ET PERMIS

- 9. Références :**
- (i) Pièce B-0006, p. 20;
 - (ii) Pièce R-3833-2013, B-0015, p. 7;
 - (iii) Pièce B-0006, p. 7;
 - (iv) Pièce B-0008, p. 16;
 - (v) Pièce B-0006, p. 15;
 - (vi) *Guide de caractérisation des terrains*, Direction des politiques du secteur industriel, Service des lieux contaminés du ministère de l'Environnement, Gouvernement du Québec, 2003, p.1 et 2.

Préambule :

- (i) « *Outre l'autorisation de la Régie, le Projet requiert les autorisations suivantes :*
- *certificat d'autorisation du ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs;*
 - *permis de construction de la ville de Montréal-Est;*
 - *permis de construction de la ville de Boucherville; et*
 - *autorisation du Canadien National. »*
- (ii) « *Enfin, la situation géographique des conduites dans la zone des raffineries de Montréal-Est implique :*
- *Qu'elles se situent dans un terrain contaminé du fait de l'activité passée et présente, ce qui posera des problèmes lors des excavations futures (gestion des sols contaminés, enjeux de santé sécurité), [...] »*
- (iii) « [...] *Les conditions de réalisation du projet [installation de la conduite sous la rue Durocher] ont été convenues à la fin du printemps 2015 avec les autorités de la Ville de Montréal-Est pour ce tracé.*

Au cours du mois de juin 2015, une étude géotechnique et une étude de caractérisation environnementale ont été réalisées sur la rue Durocher entre les rues Sherbrooke et Notre-Dame sur une distance de 1,4 km. Cette étude a permis de constater la présence de sols contaminés, ce

qui nécessitera un revêtement d'époxy sur les conduites afin de les protéger adéquatement et la gestion des sols contaminés sera requise lors des travaux. [...] »

(iv) « Les conclusions et recommandations relatives à la gestion environnementale des déblais décrites ci-après sont d'ordre général. Celles-ci pourraient ne pas être conformes aux conditions spécifiques qui pourraient être imposées par le MDDELCC pour le projet.

De même, au moment de produire ce rapport, une caractérisation environnementale préliminaire – Phase I est en cours de préparation par un autre consultant. Par conséquent, les conclusions et recommandations relatives à la gestion environnementale des déblais décrites ci-après devraient être révisées à la lumière des résultats de la Phase I. »

(v) « Les coûts entrepreneur ont été augmentés de [REDACTÉ]. Les principaux facteurs d'augmentation des coûts ont trait à la traverse de la gare de triage des voies ferrées ([REDACTÉ]), les frais de décontamination de sol et de disposition des boues de forage ([REDACTÉ]) [...] »

(vi) « Ce guide présente une planification en trois étapes, ou **phases** bien distinctes qui aideront les utilisateurs dans le cheminement de leur étude :

Caractérisation préliminaire (phase I)

Caractérisation préliminaire (phase II)

Caractérisation préliminaire (phase III)

[...] La phase I consiste à faire une revue de l'information existante ainsi qu'à établir l'historique du terrain et des activités qui ont eu lieu.

L'objectif de cette phase est de se familiariser avec le lieu et de définir la problématique du terrain à partir des données disponibles. Lorsque les données de la première étape donnent suffisamment d'indices pour soupçonner la présence d'une contamination, la phase II doit alors être amorcée. [...]

La **phase II** représente une étape de caractérisation exploratoire. L'objectif de cette phase est de confirmer la présence ou l'absence de contaminants, de chercher la ou les sources de contamination, de déterminer les secteurs et les médiums contaminés et d'évaluer l'ampleur de la contamination. Cette phase se traduit par la réalisation de tranchées ou sondages et le prélèvement d'échantillons et, selon le cas, par l'utilisation de techniques d'investigation indirecte.

*Lorsque la présence d'une contamination est confirmée en phase II, une caractérisation exhaustive est fortement recommandée. Cette caractérisation, correspondant à la **phase III**, a pour objectifs d'établir les limites de la contamination avec plus de certitude, de déterminer les volumes de matériaux contaminés, de constater les impacts de la contamination sur l'environnement ainsi que d'évaluer les risques potentiels pour la santé humaine, la faune et la flore. La caractérisation exhaustive se veut beaucoup plus détaillée que la caractérisation préliminaire et requiert une investigation complète des différents médiums contaminés afin de définir les mesures d'intervention appropriées. Cette phase nécessite habituellement le prélèvement et l'analyse d'un grand nombre d'échantillons. » [nous soulignons]*

Demandes :

- 9.1. Veuillez fournir un état d'avancement quant à l'obtention des autorisations mentionnées à la référence (i).
 - 9.1.1. veuillez indiquer si un permis est requis de la Ville de Varennes. Le cas échéant, veuillez préciser.
- 9.2 Veuillez expliquer l'objet du rapport de caractérisation environnementale préliminaire – Phase I mentionné à la référence (iv). Veuillez préciser si ce rapport est complété. Si oui, veuillez en déposer une copie. Si non, veuillez en préciser les motifs ainsi que la date où il sera disponible.
- 9.3 Veuillez expliquer la nature et à quel type d'étude environnementale (Phase I, II ou III) correspond la caractérisation environnementale des sols faite par Qualitas (références (iii) et (vi)).
- 9.4 Veuillez indiquer si d'autres études environnementales sont requises avant la mise en service des conduites. Veuillez préciser quel en serait le coût et comment elles affecteraient l'échéancier du projet.
- 9.5 À la référence (v), Gaz Métro mentionne que les « coûts d'entrepreneur » ont augmenté, entre autres, en raison de la décontamination des sols et de la disposition de boues de forage :

- 9.5.1 veuillez indiquer si la détermination de ce coût a été basée sur les résultats de l'étude faite par Qualitas au moment de présenter la présente demande. Si non, veuillez élaborer sur la méthodologie qui a été suivie pour déterminer ce coût; et
- 9.5.2 veuillez indiquer le degré de précision et de fiabilité de ce coût et, notamment, si sa détermination tient compte des exigences particulières des parties impliquées dans le projet, dont le Ministère et la Ville de Montréal-Est. Veuillez indiquer si d'autres dépassements de coûts sont prévus en ce sens.
- 9.6 En référence (iv), les conclusions et recommandations relatives à la gestion environnementale des déblais, pourraient ne pas être conformes aux conditions spécifiques du Ministère. Veuillez préciser les démarches effectuées et à effectuer pour donner suite à ce commentaire.

NETTOYAGE ET INSPECTION

- 10. Références :**
- (i) Pièce R-3833-2013, B-0012, p. 3;
 - (ii) Pièce R-3833-2013, B-0012, p. 4;
 - (iii) Pièce R-3833-2013, B-0012, p. 5;
 - (iv) Pièce R-3833-2013, B-0015, p. 8;
 - (v) Pièce R-3916-2014, B-0073 p. 3;
 - (vi) Pièce B-0006, p.14.

Préambule :

(i) « *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.* »

(ii) « *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 |
| Total | 608,9 |

(iii) « 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. »

(iv) « Les résultats de la revue diligente technique ont permis de constater que :

1.1.1. Bien que la portion des conduites entre Varennes et Boucherville (Tronçon 5) n'ait pas été inspectée, il est probable qu'elle contienne autant d'hydrocarbures liquides que la portion des conduites entre Boucherville et l'usine de Parachem à Montréal-Est (Tronçons 2, 3 et 4). En cas d'acquisition, il faudrait nettoyer et sceller cette portion avant une mise sous pression positive d'azote pour assurer une bonne conservation des conduites. »

(v) « Le coût du nettoyage des conduites entre Varennes et Boucherville a nécessité plus de travail que prévu, ce qui a entraîné un dépassement de [REDACTED]. Les éléments qui expliquent cette hausse de coûts sont : i-) Les conduites ont subi un nettoyage à l'eau et le taux élevé de contamination des résidus a nécessité la disposition de l'eau dans un site de traitement. ii-) Un nettoyage chimique a été requis pour éliminer une pellicule contaminée persistante sur la surface interne des conduites. iii-) Les coûts entrepreneur reçus à la suite de l'appel d'offres étaient plus élevés que l'estimation, principalement à cause des coûts de mobilisation, des coûts de la location d'équipement et des coûts de la main-d'œuvre. En effet, les travaux de nettoyage ont été réalisés en sous-traitance par un entrepreneur spécialisé de Calgary. Cette situation a entraîné des coûts additionnels de frais de mobilisation. iv-) De plus, le nombre d'heures prévu par l'entrepreneur retenu pour faire les travaux était plus élevé que le nombre d'heures estimé au budget, ce qui a eu un impact direct sur les coûts de la main-d'œuvre et de la location d'équipement. Tous ces facteurs ont contribué à l'augmentation substantielle du coût de nettoyage des conduites entre Boucherville et Varennes. »

(vi) Tableau des coûts totaux du projet.

Demandes :

- 10.1 Veuillez préciser, en ce qui a trait au nettoyage et mise sous azote du tronçon 5, le travail effectué par l'entrepreneur de Calgary et, le cas échéant, par l'entrepreneur général, Gaz Métro ou tout autre entrepreneur.
- 10.2 Veuillez mettre à jour le tableau en référence (ii) au 31 juillet 2015 en détaillant les différents imprévus cités en référence (v), et ajouter une colonne indiquant la partie qui a effectué les différentes activités (Gaz Métro, entrepreneur général du Projet, autre).
- 10.3 Veuillez expliquer le fait que le nettoyage des conduites entre Varennes et Boucherville a nécessité plus de travail et de frais que prévus (référence (v)), considérant :
- 10.3.1 que l'utilisation passée des conduites, notamment pour le transport du pétrole, était connue depuis le début du projet;
 - 10.3.2 que les tronçons 2, 3 et 4 avaient déjà été inspectés et que Gaz Métro s'attendait à rencontrer des conditions de « saleté » semblables pour le tronçon 5 (référence (iv)).
 - 10.3.3 la réponse de Gaz Métro indiquée à la référence (iii).
- 10.4 Veuillez fournir et expliquer l'impact des imprévus (référence (v)) sur les surcoûts dans d'autres catégories de coûts (se référer au tableau de coûts en référence (vi)).
- 10.5 Veuillez expliquer le dépassement des coûts causé par le nettoyage à l'eau (référence (v)), alors que cette activité était déjà budgétée en 2013 (référence (i)).
- 10.6 Veuillez indiquer dans quelle(s) catégorie(s) du tableau en référence (ii), le nettoyage à l'eau du tronçon 5 était inclus (référence (i)). Veuillez en préciser le(s) montant(s).
- 10.7 Veuillez indiquer le processus qui a été suivi pour la sélection de l'entrepreneur spécialisé en nettoyage pour le tronçon 5 (référence (v)).
- 10.8 Veuillez préciser si un balisage des firmes spécialisées en nettoyage a été réalisé au Québec ou ailleurs, lors de la présentation du budget initial (références (ii) et (i)) ainsi qu'avant l'appel d'offres mentionné à la référence (v). Veuillez indiquer si la totalité ou une partie des surcoûts de nettoyage mentionnés à la référence (v) ont été inclus dans une catégorie de coûts autre que celle du « Nettoyage des conduites entre Varennes et Boucherville ».

- 11. Références :**
- (i) Pièce R-3833-2013, B-0012, p. 1;
 - (ii) Pièce B-0006, p. 14.

Préambule :

- (i) « [...] 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. »

- (ii) Tableau de coûts totaux du projet.

Demandes :

- 11.1 Veuillez indiquer si le tronçon 5 sera inspecté lors de sa remise en service (référence (i)) et, le cas échéant, dans quelle catégorie de coûts cette activité sera considérée.
- 11.2 Veuillez détailler, sous forme de tableau, les activités effectuées en gestion et en inspection, ainsi que les coûts, et ce, par tronçon d'actif, c'est-à-dire : tronçon 5, tronçon 4, nouvelle conduite de 10 pouces de diamètre d'une longueur d'environ 300 mètres entre la rue Notre-Dame et le site d'Ultramar, segment de conduite sous la rue Broadway et segment de conduite sous la rue Durocher, aux dates suivantes : lors du budget initial ainsi que lors de la projection finale (référence (ii)).

PROCESSUS DE REVUE DILIGENTE

- 12. Références :**
- (i) Pièce D-2011-104, R-3763-2011, p. 8;
 - (ii) Pièce R-3833-2013, B-0006, p. 3 et 9;
 - (iii) Pièce B-0006, p. 3, 6 et 7.

Préambule :

(i) « La Régie considère que l'acquisition des conduites de Pétromont représente une opportunité d'affaires intéressante. L'acquisition de ces nouvelles conduites permettra une plus grande flexibilité pour la gestion du réseau et sécurisera l'approvisionnement des principaux clients industriels de l'est de Montréal. La Régie juge donc ce volet du Projet utile et souhaitable. Cependant, la Régie est préoccupée par le fait que l'autorisation de procéder soit demandée maintenant, alors que les études techniques de faisabilité n'ont pas été réalisées et que Gaz Métro n'a qu'une idée approximative des coûts et, conséquemment, n'a pas encore décidé de concrétiser ou non son intention d'achat.

Dans le cadre d'une réponse à un engagement, Gaz Métro indique que s'il s'avère que la revue diligente effectuée sur les conduites de Pétromont démontre des problèmes majeurs occasionnant des coûts supplémentaires, le distributeur pourrait alors revoir ses options et, le cas échéant, revenir à la Régie. La Régie est d'avis que les conclusions de la revue diligente sont déterminantes à la décision de procéder ou non à l'achat des conduites. »
[nous soulignons]

(ii) « La revue diligente étant terminée, Gaz Métro a réévalué le projet à la lumière des résultats. Le présent document précise les modifications apportées au projet initial et les coûts associés au présent projet, lesquels sont estimés à 13,8 M\$. »

[...]

Gaz Métro a donc décidé, à la lumière des conclusions de la revue diligente technique, d'acquérir la portion des conduites entre Varennes et le site d'Ultramar (Tronçons 4 et 5). Le plan est présenté à la pièce Gaz Métro-1, Document 2, page 1. La portion entre Varennes et Boucherville (Tronçon 5) devra être nettoyée et scellée pour ensuite être mise sous pression positive d'azote. Une inspection sur l'île Dufaut, entre Boucherville et le site d'Ultramar (Tronçon 4) sera nécessaire. Gaz Métro devra installer un raccordement avec une nouvelle conduite à partir du site d'Ultramar, par la rue Broadway pour aller rejoindre le réseau situé sur la rue Sherbrooke (voir le plan à la pièce Gaz Métro-1, Document 2, page 2). Une mise à niveau de la protection cathodique sera aussi nécessaire. [nous soulignons]

(iii) « Gaz Métro a complété l'analyse des coûts projetés du nouveau tracé. Gaz Métro a réévalué le projet à la lumière des résultats. Le présent document précise les modifications apportées au projet déposé dans le dossier R-3833-2013 et les coûts associés au présent projet, lesquels sont estimés à 20,4 M\$.

[...]

À la suite de la décision D-2013-066, Gaz Métro a complété, au cours des dernières années, la revue diligente légale et, suivant les conclusions de la revue diligente technique, a fait l'achat des conduites entre le site d'Ultramar (au sud de la rue Notre-Dame à Montréal-Est) et l'ancienne usine de Pétromont à Varennes et procédé au nettoyage de ces conduites. Gaz Métro a aussi complété la réparation du revêtement des conduites situées sur l'île Dufault. Parallèlement à ces travaux, Gaz Métro a débuté l'étude de la phase du Projet dédiée à l'installation d'une nouvelle conduite en acier de 16 pouces de diamètre, de classe 2 400 kPa, reliant le site d'Ultramar au réseau gazier situé sur la rue Sherbrooke Est, à Montréal. [nous soulignons]

[...]

Enfin, le segment de la rue Broadway nécessitait d'effectuer plus de 88 croisements d'infrastructures existantes. Cette rue étant à caractère commercial et résidentiel, cela lui conférait un achalandage assez élevé de véhicules. Pour ces raisons, il a été convenu d'étudier un tracé plus approprié. »

Demandes :

12.1 À la référence (i), lors du premier dépôt du projet d'investissement, la Régie a fait connaître sa préoccupation quant au fait qu'une revue diligente n'ait pas été effectuée afin de connaître l'état des conduites et pour avoir un portrait plus précis du coût total du projet. La Régie s'est également dite d'avis que la revue diligente était déterminante à la décision d'acheter ou non les conduites.

À la référence (ii), lors du deuxième dépôt du projet d'investissement, Gaz Métro a présenté à la Régie un projet modifié avec un coût total supérieur. Les modifications principales concernaient la décision d'acheter seulement les Tronçons 4 et 5 et d'installer une nouvelle conduite en acier de 16 pouces de diamètre sur la rue Broadway en remplacement des Tronçons 1, 2 et 3.

À la référence (iii), dans le cadre du présent dossier relatif au troisième dépôt du projet d'investissement, Gaz Métro présente à la Régie un projet modifié, soit l'installation d'une conduite sur la rue Durocher plutôt que sur la rue Broadway, qui implique un coût supplémentaire de 6,6 M\$.

12.1.1 Veuillez expliquer les motifs justifiant le fait de ne pas avoir effectué l'analyse plus approfondie du tracé de la rue Broadway dans le cadre d'une revue diligente technique avant la présentation du dossier à la Régie en 2013.