

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2016-101

R-3941-2015

29 juin 2016

PRÉSENT :

Simon Turmel
Régisseur

Société en commandite Gaz Métro
Demanderesse

Décision finale

Demande d'autorisation pour réaliser un projet d'investissement visant l'acquisition de conduites de Pétromont et leur raccordement au réseau de Gaz Métro

TABLE DES MATIÈRES

1. Demande.....	4
2. Cadre réglementaire	5
3. Mise en contexte	6
4. Analyse	9
4.1 Objectifs visés par le Projet	9
4.2 Description du Projet	10
4.3 Coûts et impact tarifaire.....	13
4.4 Autres solutions et impacts sur la qualité de la prestation du service	15
4.5 Permis et autorisations	15
5. Opinion de la Régie	16
6. Déroulement du projet d'investissement	17
7. Demande de traitement confidentiel.....	21

1. DEMANDE

[1] Le 3 septembre 2015, Société en commandite Gaz Métro (Gaz Métro) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie) une demande d'autorisation pour réaliser l'acquisition de conduites de Société en commandite Pétromont (Pétromont) et leur raccordement au réseau de distribution de Gaz Métro¹ (le Projet). La demande de Gaz Métro est amendée le 12 février 2016 (la Demande)².

[2] Dans ses conclusions, Gaz Métro demande à la Régie ce qui suit³ :

« ACCUEILLIR la présente demande;

AUTORISER le Projet décrit à la pièce [B-0006];

AUTORISER Gaz Métro à créer un compte de frais reportés, portant intérêts, où seront accumulés les coûts reliés au Projet;

INTERDIRE jusqu'à ce que le Projet soit complété, la divulgation, la publication et la diffusion de l'information caviardée relative à la ventilation des coûts projetés et totaux reproduits et expliqués aux pages 14 à 16 de la pièce [B-0006] de même qu'aux réponses aux questions 4.1 et 8.6.2 de la pièce [B-0015], laquelle est déposée sous pli confidentiel ».

[3] La Demande est présentée en vertu de l'article 73 (1) (1^o) de la *Loi sur la Régie de l'énergie*⁴ (la Loi) et de l'article 1 du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*⁵ (le Règlement).

[4] Le 8 octobre 2015, la Régie publie sur son site internet un avis aux personnes intéressées indiquant qu'elles peuvent déposer une demande d'intervention au plus tard le 30 octobre 2015. L'avis mentionne également que la Régie précisera ultérieurement le mode de traitement de la Demande et le calendrier.

¹ Pièce [B-0002](#).

² Pièce [B-0014](#).

³ Pièce [B-0014](#), p. 3.

⁴ RLRQ, c. R-6.01.

⁵ RLRQ, c. R-6.01, r. 2.

[5] Le 9 octobre 2015, Gaz Métro confirme la publication de cet avis sur son site internet, tel que demandé par la Régie.

[6] Aucune demande d'intervention n'est déposée au dossier de la Régie.

[7] Le 14 janvier 2016, par sa décision procédurale D-2016-004, la Régie fixe le calendrier de traitement du dossier, lequel prévoit notamment la tenue d'une audience le 24 mars 2016⁶.

[8] Le 4 février 2016, la Régie transmet sa demande de renseignements n° 1 à Gaz Métro, qui y répond le 12 février 2016⁷.

[9] Le 1^{er} mars 2016, la Régie transmet sa demande de renseignements n° 2 à Gaz Métro. La Régie indique que la tenue d'une audience n'est plus nécessaire et qu'elle entamera son délibéré sur réception des réponses à cette demande de renseignements.

[10] Le 11 mars 2016, Gaz Métro dépose ses réponses à la demande de renseignements n° 2⁸, date à laquelle la Régie entame son délibéré.

2. CADRE RÉGLEMENTAIRE

[11] En vertu de l'article 73 de la Loi, Gaz Métro doit obtenir l'autorisation de la Régie, aux conditions et dans les cas fixés par règlement, pour acquérir, construire ou disposer des immeubles ou des actifs destinés à la distribution de gaz naturel.

[12] En vertu du paragraphe 1^o(c) du premier alinéa de l'article 1 du Règlement, Gaz Métro doit obtenir une autorisation préalable de la Régie lorsque le coût d'un projet de cette nature est égal ou supérieur à 1,5 M\$.

⁶ Pièce [A-0004](#).

⁷ Pièce [B-0015](#).

⁸ Pièce [B-0018](#).

[13] L'examen par la Régie d'une demande d'un distributeur de gaz naturel en vertu de l'article 73 de la Loi porte sur les informations indiquées à l'article 2 du Règlement, soit :

- les objectifs visés par le projet;
- la description du projet;
- la justification du projet en relation avec les objectifs visés;
- les coûts associés au projet;
- l'étude de faisabilité économique du projet;
- la liste des autorisations exigées en vertu d'autres lois;
- l'impact sur les tarifs, incluant une analyse de sensibilité;
- l'impact sur la qualité de prestation du service de distribution de gaz naturel;
- le cas échéant, les autres solutions envisagées, accompagnées des renseignements visés aux paragraphes précédents.

[14] C'est en fonction de ce cadre réglementaire que la Régie analyse la Demande de Gaz Métro.

3. MISE EN CONTEXTE

[15] Le 20 mai 2011, Gaz Métro déposait à la Régie une demande afin d'obtenir une autorisation pour réaliser un projet d'investissement visant à sécuriser les approvisionnements en gaz naturel sur l'île de Montréal et la Rive-Sud (le Projet initial)⁹. Le Projet initial comportait deux volets : d'une part, le rétablissement de la conduite installée sous le tablier du pont Jacques-Cartier et, d'autre part, l'acquisition et la réfection de quatre conduites d'acier, propriété de Pétromont.

[16] Pour ce dernier volet du Projet initial, Gaz Métro prévoyait un coût total de 11,4 M\$, soit environ 6 M\$ pour l'achat des conduites de Pétromont, 2,5 M\$ pour la réalisation de la revue diligente, 1,6 M\$ pour la mise au niveau et le raccordement et 1,3 M\$ pour les frais généraux¹⁰.

⁹ Dossier R-3763-2011, pièce [B-0002](#).

¹⁰ Dossier R-3763-2011, pièce [B-0005](#), p. 16.

[17] Les conduites de Péтромont sont séparées en cinq tronçons, lesquels sont décrits comme suit¹¹ :

- entre l'autoroute Métropolitaine et l'usine de Parachem, au nord de la rue Sherbrooke dans la ville de Montréal-Est (Montréal-Est) (tronçon 1);
- entre l'usine de Parachem et la rue Sherbrooke à Montréal-Est (tronçon 2);
- entre la rue Sherbrooke et le site d'Ultramar, au sud de la rue Notre-Dame à Montréal-Est (tronçon 3);
- entre le site d'Ultramar à Montréal-Est et la ville de Boucherville (Boucherville) (tronçon 4);
- entre Boucherville et l'ancienne usine de Péтромont à Varennes (tronçon 5).

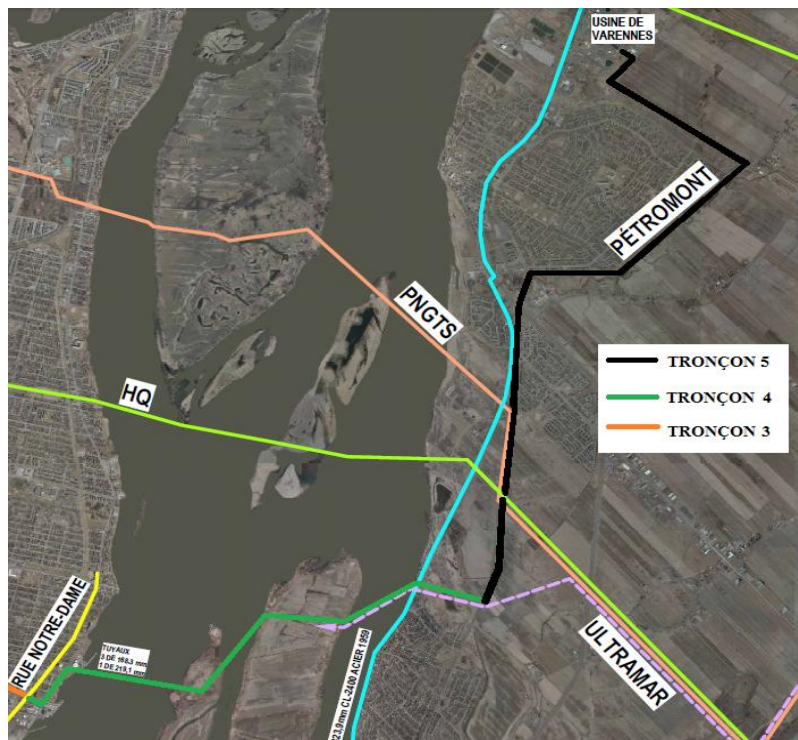
[18] Le tracé de ces cinq tronçons est reproduit sur les cartes ci-dessous¹² :



Tronçons 1 à 4

¹¹ Dossiers R-3763-2011, pièce [B-0005](#), p. 8 et 9 et R-3833-2013, [B-0015](#), p. 6 et 7.

¹² Dossier R-3763-2011, pièce [B-0006](#) (tracé réalisé à partir de la carte apparaissant à cette pièce).



Tronçons 3 à 5

[19] Le 15 juillet 2011, la Régie autorisait Gaz Métro à réaliser les deux volets du Projet initial. En ce qui a trait aux conduites de Pétromont, la Régie autorisait leur acquisition et leur réfection, si le coût total, à la suite de la réalisation d'une revue diligente technique, s'élevait à 11,4 M\$ ou moins. La Régie demandait à Gaz Métro de déposer une nouvelle demande d'autorisation si le coût total, au terme de la revue diligente technique, excédait le montant autorisé¹³.

[20] Au terme de la revue diligente technique, réalisée entre l'automne 2011 et l'hiver 2012-2013, Gaz Métro décidait¹⁴ :

- de ne pas acquérir les conduites des tronçons 1, 2 et 3 de Pétromont;
- d'inspecter et de réfectionner les conduites du tronçon 4 à l'île Dufaut;
- de nettoyer, sceller et mettre sous azote les conduites du tronçon 5, sans en faire une inspection immédiate; et,
- de réaliser la mise à niveau de la protection cathodique de la partie sous-fluviale et de la section à Montréal-Est.

¹³ Dossier R-3763-2011, décision [D-2011-104](#).

¹⁴ Dossier R-3833-2013, pièce [B-0015](#), p. 8 et 9.

[21] En ce qui a trait aux conduites du tronçon 5, aucune utilisation n'était envisagée par Gaz Métro. Ce tronçon devait être acquis, puisqu'il s'agissait d'un actif « *considéré comme indivisible* »¹⁵.

[22] Enfin, Gaz Métro finalisait une revue diligente légale afin d'identifier ses obligations environnementales ainsi que les charges, hypothèques, ou autres droits grevant les conduites des tronçons 4 et 5. Aucun enjeu majeur n'a été relevé sur les conduites qu'elle se proposait d'acquérir¹⁶.

[23] Le 1^{er} mars 2013, Gaz Métro déposait à la Régie une nouvelle demande d'autorisation¹⁷ (le Projet modifié). Estimé à 13,8 M\$, le Projet modifié consistait essentiellement en l'acquisition des tronçons 4 et 5 de Pétrumont, ainsi qu'à l'installation d'une conduite d'une longueur de 1,8 km sur l'avenue Broadway, à Montréal-Est, permettant ainsi le bouclage du réseau de distribution¹⁸.

[24] Le 25 avril 2013, par sa décision D-2013-066, la Régie autorisait la réalisation du Projet modifié. Elle demandait également à Gaz Métro, dans l'éventualité où cette dernière anticipait un dépassement du coût total égal ou supérieur à 15 %, de l'en informer dans les meilleurs délais¹⁹.

4. ANALYSE

4.1 OBJECTIFS VISÉS PAR LE PROJET

[25] Les objectifs du Projet demeurent les mêmes que ceux présentés dans le Projet modifié, soit²⁰ :

- augmenter la sécurité d'approvisionnement du réseau de l'île de Montréal;

¹⁵ Dossier R-3833-2013, pièce [B-0012](#), p. 2; décision [D-2013-066](#), p. 8, par. 23.

¹⁶ Pièce [B-0015](#), p. 10; dossier R-3833-2013, pièce [B-0015](#), p. 9 et 10.

¹⁷ Dossier R-3833-2013, pièces [B-0003](#) et [B-0011](#).

¹⁸ Dossier R-3833-2013, pièce [B-0015](#).

¹⁹ Dossier R-3833-2013, décision [D-2013-066](#).

²⁰ Pièce [B-0006](#), p. 5.

- augmenter éventuellement l'approvisionnement de l'île de Montréal via la Rive-Sud ou vice-versa, selon les besoins futurs;
- boucler l'est de l'île de Montréal et sécuriser l'approvisionnement de plusieurs clients;
- acquérir un actif à un coût moindre que la construction de nouvelles conduites sous-fluviales.

4.2 DESCRIPTION DU PROJET²¹

[26] À la suite de la décision D-2013-066 de la Régie, Gaz Métro acquérait les tronçons 4 et 5 de Péromont et entreprenait, à l'été 2013, la phase d'ingénierie détaillée du tracé de l'avenue Broadway, laquelle était complétée à l'automne 2013. À la fin de la même année et au début de 2014, Gaz Métro effectuait également des recherches afin d'identifier des encombrements sur deux tracés permettant le raccordement entre les conduites de Péromont et l'avenue Broadway, soit le tracé au parc René-Labrosse et celui empruntant les rues Notre-Dame, Hinton et Sainte-Julie²².

[27] L'étude approfondie du tracé de l'avenue Broadway ainsi que des tracés pour son raccordement aux conduites de Péromont démontrait qu'il n'était plus possible, comme proposé dans le dossier R-3833-2013, de les utiliser pour réaliser le bouclage du réseau à Montréal-Est. Gaz Métro considérait la complexité des travaux comme étant élevée, notamment en raison de la présence de nombreux croisements d'infrastructures existantes.

[28] Dans la présente Demande, Gaz Métro propose plutôt d'installer une conduite de 1,4 km sous l'avenue Durocher et de la raccorder à une conduite de 300 mètres, installée à l'automne 2014, reliant le croisement de l'avenue Durocher et de la rue Notre-Dame avec le site d'Ultramar à Montréal-Est²³.

²¹ Pièces [B-0006](#), p. 6 à 11, [B-0011](#) et [B-0015](#), p. 6, 7, 25, 26, 29 et 44.

²² Pièces [B-0006](#), p. 7, 9 et 14 et [B-0015](#), p. 21 et 22.

²³ Pièce [B-0006](#), p. 6.

[29] Pour ce qui est de la conduite de 300 mètres, Gaz Métro précise que son installation répond à une demande d'approvisionnement reçue, en septembre 2013, d'un client situé sur le site d'Ultramar. Selon Gaz Métro, en raison de la complexité de l'installation de nouvelles conduites dans ce secteur, la situation s'est avérée être une opportunité pour elle d'installer une seule conduite pouvant à la fois alimenter les installations de ce client et servir au bouclage des réseaux entre la Rive-Sud et l'île de Montréal²⁴.

[30] Gaz Métro indique que le tracé de l'avenue Durocher est le plus court, permet l'installation d'une conduite d'un diamètre suffisant pour assurer la sécurité d'approvisionnement et s'avère être le choix privilégié par la ville de Montréal-Est. Elle mentionne en avoir amorcé l'ingénierie détaillée en 2014.

[31] C'est à cette étape qu'ont débuté l'étude environnementale, les sondages de caractérisation des sols et les fouilles exploratoires pour identifier les obstacles dans le sous-sol, ainsi que la préparation des plans et devis. De plus, les analyses et les recherches concernant les encombrements souterrains ont été finalisées. Toutes les infrastructures souterraines ont été localisées et les informations ont été validées par le biais de puits d'exploration. Les profondeurs des principaux croisements avec les conduites en place ont également été identifiées. Gaz Métro souligne que des déviations sont requises afin de maintenir les dégagements avec les infrastructures souterraines, ce qui a pour conséquence d'augmenter significativement le nombre de joints de soudure²⁵.

[32] De plus, Gaz Métro indique que, dans le cadre d'une étude géotechnique et d'une caractérisation environnementale, le Groupe Qualitas inc. a effectué 52 sondages sur l'avenue Durocher afin de déterminer la contamination des sols, de même que deux sondages aux croisements de l'emprise des voies ferrées pour identifier la nature du sol où sera effectué le forage directionnel. L'étude a démontré la présence de contamination, ce qui nécessite la gestion des sols contaminés et la pose d'un revêtement d'époxy sur les conduites. Gaz Métro est d'avis qu'aucune autre étude environnementale n'est requise²⁶.

[33] Quant aux tronçons 4 et 5, Gaz Métro mentionne que le nettoyage, le scellage et la mise sous azote du tronçon 5, de même que l'inspection et la réfection des conduites du

²⁴ Pièces [B-0018](#), p. 8, [B-0006](#), p. 7 et 9 et [B-0015](#), p. 33.

²⁵ Pièce [B-0015](#), p. 24 à 27.

²⁶ Pièces [B-0006](#), p. 7 et [B-0015](#), p. 29 et 44.

tronçon 4 à l'île Dufaut, sont complétés²⁷.

[34] En plus des éléments considérés dans le Projet modifié, Gaz Métro a effectué une conception plus élaborée des gares de raclage situées à chacune des extrémités des quatre conduites sous-fluviales du tronçon 4, afin d'accroître leur sécurité et leur efficacité. Ces gares de raclage seront raccordées à un collecteur commun pour les sites d'Ultramar et de Boucherville. Une vanne de sectionnement actionnée à distance sera également installée pour le transfert de gaz naturel entre le réseau de l'île de Montréal et celui de la Rive-Sud. Une autre vanne de sectionnement, sans téléométrie, a déjà été installée en 2014²⁸.

[35] En ce qui a trait au raccordement aux réseaux existants à Montréal-Est et à Boucherville, Gaz Métro précise comme suit les activités à compléter²⁹ :

« - Fabrication et installation de 4 gares de raclages et d'un collecteur à chacun des sites de Boucherville et de Montréal-Est;

- Installation d'une conduite en acier de 323,9 mm reliant les gares de raclage et le réseau existant situé sur le boulevard Marie-Victorin à Boucherville;

- Fabrication et installation d'une vanne de sectionnement opérable à distance à Boucherville;

- Installation de raccords obturateurs sur le réseau existant à Boucherville;

- Raccordement des gares de raclage et du collecteur au réseau existant au site d'Ultramar à Montréal-Est;

- Mise en gaz de la section sous-fluviale entre Boucherville (conduite existante sur Marie-Victorin) et le site d'Ultramar à Montréal-Est;

- Installation d'une conduite de 406,4 mm sur 1,4 km entre les rues Notre-Dame et Sherbrooke à Montréal-Est, incluant le forage sous la gare de triage du CN;

- Installation des raccords obturateurs sur le réseau existant situé sur la rue Sherbrooke à Montréal-Est;

- Installation de raccords obturateurs sur la conduite en acier de 273,1 mm située sur la rue Notre-Dame à Montréal-Est;

- Mise en gaz de la conduite en acier de 406,4 mm et conversion de la conduite en acier de 273,1 mm de 400 kPa à 2400 kPa; et

- Modification du poste de détente existant situé sur la Durocher à Montréal-Est ».

²⁷ Pièces [B-0006](#), p. 9 et [B-0015](#), p. 16.

²⁸ Pièces [B-0006](#), p. 7 et 15 et [B-0015](#), p. 36.

²⁹ Pièce [B-0015](#), p. 6.

[36] Enfin, Gaz Métro indique que la mise à niveau de la protection cathodique de la partie sous-fluviale et de la section à Montréal-Est sera complétée à l'été 2016, en même temps que les travaux de raccordement à son réseau gazier. Les travaux sur la Rive-Sud et les autres travaux correctifs devraient être réalisés en 2016 et 2017³⁰.

[37] Le calendrier ci-dessous présente les différentes étapes de réalisation du Projet, tel qu'envisagées par Gaz Métro :

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

Source : Pièce [B-0006](#), p. 19.

[38] Gaz Métro précise que ce calendrier tient compte de la demande de la ville de Montréal-Est de compléter les travaux en septembre 2016 afin de lui permettre de procéder, avant l'hiver, à l'aménagement d'une piste cyclable longeant la rue Notre-Dame.

[39] Enfin, en janvier 2016, Gaz Métro a lancé un appel d'offres comportant l'échéance du 25 février 2016 pour le dépôt des soumissions³¹.

4.3 COÛTS ET IMPACT TARIFAIRE³²

[40] Le coût total du Projet est évalué à 20,4 M\$. Ce coût correspond à une augmentation de 6,6 M\$ par rapport au Projet modifié présenté dans le dossier R-3833-2013. Selon Gaz Métro, cette augmentation découle notamment des événements suivants³³ :

³⁰ Pièce [B-0015](#), p. 6.

³¹ Pièce [B-0011](#).

³² Pièce [B-0006](#), p. 13 à 18 et 22.

³³ Pièce [B-0006](#), p. 17.

« - Les imprévus rencontrés lors de la réalisation des activités reliées au nettoyage des 4 conduites contenant des hydrocarbures entre Boucherville et Varennes, aux réparations du revêtement des conduites sur l'île Dufaut et à la complexité de l'installation de la conduite de 300 mm entre le poste d'Ultramar et la rue Notre-Dame représentant une partie du bouclage requis vers la rue Sherbrooke;

- Les modifications apportées au projet, telles que l'ajout d'un revêtement époxy sur la nouvelle conduite reliant le site d'Ultramar et la rue Sherbrooke, la conception des gares de raclages, l'ajout d'une vanne de sectionnement actionnée à distance;

- La complexité des travaux occasionnés par la présence d'une multitude de conduits étrangers non identifiés lors de la conception originale du projet, la présence de contaminants dans le sol et les conditions spécifiques exigées par la Ville de Montréal-Est; et

- La durée des travaux prolongée sur plusieurs années provoquant une augmentation significative du nombre d'heures de la main-d'œuvre affectée au Projet et une indexation sur deux ans des coûts d'installation pour les travaux à compléter ».

[41] Les sommes engagées au 31 juillet 2015 sont de 12,2 M\$, soit approximativement :

- 2,8 M\$ pour la réalisation de la revue diligente;
- 3,95 M\$ pour l'acquisition des conduites de Péтромont;
- 4,35 M\$ pour la mise à niveau des conduites et le raccordement;
- 1 M\$ pour les frais généraux.

[42] Gaz Métro souligne que toutes « les contraintes décrites dans la preuve déposée en 2015 ont été prises en compte » et, considérant que l'ingénierie détaillée est complétée, elle est « très confiante que les coûts présentés au Projet seront respectés »³⁴.

[43] Quant à l'impact tarifaire du Projet, il est évalué à 25,3 M\$ sur une période de 40 ans. L'analyse de sensibilité fait varier cet impact entre 22,8 M\$ et 27,9 M\$, selon que les coûts sont inférieurs ou supérieurs de 10 % au montant estimé.

³⁴ Pièce [B-0015](#), p. 58.

[44] Selon Gaz Métro, bien que l'impact tarifaire soit de 9,5 M\$ supérieur à celui estimé dans le cadre du dossier R-3833-2013, les bénéficiaires du Projet modifié et approuvé par la Régie demeurent.

[45] Enfin, Gaz Métro demande à la Régie l'autorisation de créer un compte de frais reportés hors base, portant intérêts, afin d'y cumuler les coûts de l'année financière 2016 reliés au Projet, jusqu'à son inclusion dans le dossier tarifaire 2017.

4.4 AUTRES SOLUTIONS ET IMPACTS SUR LA QUALITÉ DE LA PRESTATION DU SERVICE³⁵

[46] Gaz Métro n'a pas envisagé d'autres options pour la réalisation du Projet. Bien que les coûts soient supérieurs à ceux initialement présentés, elle est d'avis qu'il s'agit de la seule solution permettant de sécuriser les approvisionnements de ses clients sur l'île de Montréal à un prix inférieur à celui impliquant la construction d'actifs équivalents.

4.5 PERMIS ET AUTORISATIONS³⁶

[47] Outre l'autorisation de la Régie, le Projet requiert un certificat d'autorisation du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, un permis de construction de la ville de Montréal-Est, un permis de construction de la ville de Boucherville et une autorisation du Canadien National.

[48] Gaz Métro indique que les villes de Montréal-Est et de Boucherville ont émis les permis de construction requis. Elle mentionne également être en attente du certificat d'autorisation du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques et en discussion avec le Canadien National pour convenir des conditions d'installation de la conduite sous les voies ferrées, sujet pour lequel aucun enjeu n'est anticipé.

³⁵ Pièce [B-0006](#), p. 11 et 21.

³⁶ Pièces [B-0006](#), p. 20 et [B-0015](#), p. 42.

5. OPINION DE LA RÉGIE

[49] La Demande fait suite à des modifications du Projet modifié autorisé par la décision D-2013-066 de la Régie, laquelle fait également suite à une modification du Projet initial autorisé par la décision D-2011-104.

[50] Bien que le coût total ait substantiellement augmenté, la Régie est d'avis que le Projet, dont les objectifs ne sont pas modifiés, demeure justifié.

[51] En effet, l'acquisition des conduites de Pétromont ainsi que l'installation d'une nouvelle conduite sous l'avenue Durocher permettront une plus grande flexibilité pour la gestion du réseau de distribution de gaz naturel, tout en sécurisant l'approvisionnement des clients industriels de l'est de Montréal.

[52] La Régie prend acte du fait que Gaz Métro ne prévoit pas de coûts additionnels pour la réalisation du Projet.

[53] Par conséquent, la Régie autorise le Projet et demande à Gaz Métro de lui soumettre les données nécessaires à son suivi lors du dépôt des prochains dossiers relatifs à l'examen de ses rapports annuels.

[54] Malgré la présente autorisation, la Régie se questionne à l'égard du déroulement de ce projet d'investissement depuis son premier dépôt, en mai 2011, notamment quant au processus de revue diligente des cinq tronçons des conduites de Pétromont, permettant à Gaz Métro d'effectuer une offre d'achat à Pétromont pour les tronçons 4 et 5, ainsi qu'au processus d'analyse préliminaire du tracé, permettant de raccorder les tronçons 4 et 5 de Pétromont au réseau existant à Montréal-Est.

[55] Dans sa demande de renseignements n^o 1, la Régie a d'ailleurs fait part de ce questionnement à Gaz Métro. Malgré les réponses fournies à ses demandes de renseignements n^{os} 1 et 2, les préoccupations de la Régie demeurent, pour les motifs présentés ci-après.

6. DÉROULEMENT DU PROJET D'INVESTISSEMENT

Réalisation d'une revue diligente technique

[56] Dans le cadre du dossier R-3763-2011, Gaz Métro indiquait à la Régie, à l'égard de l'acquisition des conduites de Pétrumont, qu'une décision serait prise à la suite d'une revue diligente technique et, qu'à « *moins d'une surprise majeure, [elle] ne [s'attendait] 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 Pétrumont* »³⁷.

[57] Le 15 juillet 2011, dans sa décision D-2011-104, la Régie se disait « *préoccupée par le fait que l'autorisation de procéder soit demandée [...], alors que les études techniques de faisabilité n'ont pas été réalisées et que Gaz Métro n'a qu'une idée approximative des coûts [...]* »³⁸.

[58] Entre cette date et celle du dépôt du dossier R-3833-2013, Gaz Métro a réalisé une revue diligente technique des cinq tronçons qu'elle entendait acquérir. Au terme de cet exercice, Gaz Métro a identifié divers problèmes pour chacun des cinq tronçons, soit³⁹ :

- les conduites du tronçon 1 n'avaient pas été nettoyées, scellées et mises sous azote après leur utilisation, n'avaient pas été inspectées électroniquement, n'étaient pas équipées de gares de raclage et la protection cathodique était à reprendre;
- les conduites des tronçons 2 et 3 présentaient des défauts et des enjeux d'exploitation; et,
- les conduites du tronçon 4 dans la zone de l'île Dufaut n'étaient pas en bonne condition, nécessitant ainsi une excavation pour valider leur état et déterminer les réparations à effectuer.

[59] Or, malgré la réalisation de cette revue diligente au préalable, d'importants problèmes ont été identifiés à l'égard du Projet modifié et autorisé par la décision D-2013-066. Ces problèmes, ayant entraîné une augmentation substantielle des coûts, portent notamment sur l'analyse du tracé pour le bouclage du réseau, l'état des conduites des tronçons 4 et 5 et la mise à niveau des gares de raclage des conduites du tronçon 4.

³⁷ Dossier R-3763-2011, pièce [B-0014](#), p. 6.

³⁸ Dossier R-3763-2011, décision [D-2011-104](#), p. 8, par. 23.

³⁹ Dossier R-3833-2013, décision [D-2013-066](#), p. 8 et 9.

Analyse du tracé permettant le bouclage du réseau à Montréal-Est

[60] Au terme de la revue diligente technique, Gaz Métro a exclu l'acquisition des tronçons 1, 2 et 3. Afin de raccorder les conduites du tronçon 4 à son réseau gazier, Gaz Métro proposait d'installer une conduite sous l'avenue Broadway⁴⁰. À l'égard du choix de ce tracé, Gaz Métro mentionne ce qui suit dans le présent dossier⁴¹ :

« L'analyse préliminaire du tracé de [l'avenue] Broadway réalisée avant le dépôt du dossier à la Régie en 2013, a été faite en considérant les données connues à ce moment, sans avoir réalisé d'ingénierie. L'estimation des coûts transmise à la Régie en 2013 a été réalisée par Gaz Métro en extrapolant, au meilleur de sa connaissance, les coûts à partir de ses bases de données de projets similaires, afin de refléter les caractéristiques rencontrées lors des visites du tracé ».

[nous soulignons]

[61] L'analyse préliminaire du tracé de l'avenue Broadway a consisté essentiellement en des inspections visuelles, lesquelles ont relevé l'emplacement de vannes, de bouches d'égout et d'autres infrastructures. Une conduite de Pipe-lines Montréal Ltée a également été localisée. Gaz Métro fait aussi état de discussions avec des représentants de la Ville de Montréal-Est et de recherches quant à la présence d'infrastructures souterraines.

[62] Gaz Métro indique qu'elle avait présumé que le niveau de difficulté de ce tracé était similaire aux projets d'extension de conduites qu'elle réalise de façon courante sur l'île de Montréal. Elle est d'avis que des études plus approfondies sur ce tracé auraient exigé des coûts additionnels sans valeur ajoutée⁴².

[63] Au cours de l'été et de l'automne 2013, Gaz Métro a réalisé l'ingénierie détaillée du tracé de l'avenue Broadway. Elle a identifié des contraintes reliées à l'encombrement du sous-sol, soit 88 croisements d'infrastructures à proximité du raccordement au parc René-Labrosse. De plus, Gaz Métro a noté que les activités commerciales et résidentielles du secteur occasionnaient un achalandage élevé de véhicules. Des enjeux d'acceptabilité sociale étaient également soulevés à la suite d'échanges avec des représentants de la ville de Montréal-Est⁴³.

⁴⁰ Dossier R-3833-2013, décision [D-2013-066](#), p. 11.

⁴¹ Pièce [B-0015](#), p. 57.

⁴² Pièces [B-0015](#), p. 21 et [B-0018](#), p. 4.

⁴³ Pièces [B-0006](#), p. 6 et 7 et [B-0015](#), p. 21 et 22.

[64] Le bouclage du réseau par l'avenue Broadway prévoyait un raccordement sur les conduites de Pétromont dans le parc René-Labrosse. Des coupes de vérification ont également démontré un niveau de complexité élevé pour la réalisation des travaux dans ce dernier. La solution alternative au Parc René-Labrosse, soit le tracé des rues Notre-Dame, Hinton et Sainte-Julie, ont présenté le même résultat⁴⁴.

[65] Dans son rapport annuel au 30 septembre 2014, Gaz Métro informait la Régie d'un dépassement des coûts du Projet modifié au-delà de 15 % de ce qui avait été initialement estimé, en raison des travaux liés au déplacement du tracé initial de l'avenue Broadway⁴⁵.

[66] Selon la Régie, l'inspection visuelle du tracé de l'avenue Broadway devait nécessairement permettre à Gaz Métro de relever un grand nombre de branchements d'égouts et d'aqueducs, en plus de la conduite de Pipe-lines Montréal Ltée. D'ailleurs, 81 % des croisements répertoriés lors de l'ingénierie détaillée sont des croisements d'égouts et d'aqueducs. La Régie est d'avis que l'analyse préliminaire aurait dû accroître la vigilance de Gaz Métro quant à la possibilité que le niveau de difficulté ne soit pas similaire aux projets d'extension qu'elle réalise de façon courante sur l'île de Montréal. De plus, la Régie s'étonne du fait que les coupes de vérifications dans le parc René-Labrosse et les vérifications auprès d'Info-Excavation aient été effectuées postérieurement à l'autorisation du Projet modifié dans le cadre du dossier R-3833-2013.

[67] Selon la Régie, l'analyse préliminaire du tracé était incomplète lors de la présentation du Projet modifié dans le cadre du dossier R-3833-2013, ce qui a entraîné des coûts et des délais additionnels. Pour les fins de la présente Demande, la Régie note que Gaz Métro a complété l'ingénierie détaillée du tracé de l'avenue Durocher, lequel remplace le tracé de l'avenue Broadway, avant son dépôt pour autorisation par la Régie.

État des conduites des tronçons 4 et 5

[68] À la suite de leur inspection, les conduites sous-fluviales du tronçon 4 ont été asséchées et mises sous pression positive d'air sec au lieu d'azote, afin de diminuer les coûts, étant donné que Gaz Métro planifie leur utilisation dans un avenir rapproché. Une excavation a été effectuée sur l'île Dufaut pour valider l'état des conduites et les travaux correctifs requis. Or, le coût des travaux de réfection de ce tronçon est de 397 000 \$,

⁴⁴ Pièce [B-0006](#), p. 6 et 7.

⁴⁵ Dossier R-3916-2014, pièce [B-0073](#), p. 1.

soit 32 % de plus que le coût estimé dans le cadre du dossier R-3833-2013⁴⁶.

[69] Quant aux conduites du tronçon 5, Gaz Métro a procédé à leur acquisition sans les inspecter. Un budget de 608 900 \$ était prévu pour leur nettoyage. Ce budget a été établi en fonction des représentations de Pétromont et en présumant que ces conduites contenaient le même niveau de saleté que la portion nettoyée des conduites entre Boucherville et l'usine de Parachem à Montréal-Est (tronçons 2, 3 et 4). Or, les conditions de ce tronçon ont entraîné des frais additionnels de 1 M\$⁴⁷.

[70] Selon la Régie, l'inspection du tronçon 5 aurait permis de mieux encadrer cette portion de coût du Projet. Il s'avère que l'inspection ne sera effectuée qu'en présence d'une opportunité d'affaires justifiant son exploitation. D'ici-là, le coût de sa remise en service demeure inconnu, même si d'importantes sommes y ont déjà été investies.

Évaluation des gares de raclage du tronçon 4

[71] Gaz Métro n'a pas évalué les gares de raclage sur le tronçon 4 lors de la revue diligente technique. Elle précise que la revue diligente ne porte que sur les conduites en place⁴⁸ :

« [...] une revue diligente technique consiste à une évaluation d'ingénierie pour des conduites qui ne sont pas en service.

La revue diligente avait pour but d'évaluer les caractéristiques des conduites déjà en place conformément aux exigences du code CSA Z662 afin d'assurer la sécurité, l'intégrité des ouvrages et les travaux correctifs qui pourraient être requis afin de les remettre en service.

La revue diligente technique ne visait pas l'installation de nouvelles conduites ».

[nous soulignons]

[72] La Régie se questionne sur l'absence d'évaluation des gares de raclage du tronçon 4, lesquelles assurent les opérations de nettoyage et, par le fait même, participent à l'intégrité des conduites de ce tronçon.

⁴⁶ Pièce [B-0015](#), p. 15, 16 et 19; dossiers R-3833-2013, pièce [B-0015](#), p. 8 et 11 et R-3916-2014, pièce [B-0073](#), p. 2.

⁴⁷ Pièce [B-0015](#), p. 50; dossier R-3833-2013, pièces [B-0012](#), p. 4 et [B-0015](#), p. 8 et 49.

⁴⁸ Pièce [B-0015](#), p. 37.

Conclusion

[73] De l'avis de la Régie, cette présentation du déroulement de ce projet d'investissement depuis son premier dépôt, en mai 2011, démontre, dans son ensemble, l'existence de lacunes à l'égard des processus de revue diligente technique et d'analyse préliminaire.

[74] La Régie constate également que le Projet est substantiellement différent de celui initialement présenté pour autorisation. La Régie est consciente qu'une revue diligente technique reliée à l'acquisition d'un actif et qu'une analyse préliminaire d'un projet d'investissement entraînent des coûts importants. Elle est cependant en droit de s'attendre à ce que l'information soit suffisamment complète afin qu'elle puisse exercer adéquatement sa compétence en vertu de l'article 73 de la Loi.

[75] Selon la Régie, l'expérience de ce dossier doit permettre de tirer des leçons aux fins du dépôt de projets d'investissements en vertu de l'article 73 de la Loi. En ce sens, elle recommande à Gaz Métro la tenue d'échanges administratifs avec les représentants de la Régie afin d'identifier des façons de faire conformes à ses attentes.

7. DEMANDE DE TRAITEMENT CONFIDENTIEL

[76] Gaz Métro demande à la Régie d'émettre une ordonnance de traitement confidentiel à l'égard des informations caviardées relatives à la ventilation des coûts projetés et totaux du Projet contenues aux pièces B-0006 et B-0015. Au soutien de sa demande, Gaz Métro produit un affidavit de son Directeur, Projets majeurs construction, monsieur Robert Rousseau. Aux paragraphes 4 à 8 de l'affidavit, celui-ci indique que⁴⁹ :

« 4. Cette ventilation contient les coûts estimés par Gaz Métro pour la réalisation du projet visé par la présente demande;

5. Considérant les montants qui sont en jeu, Gaz Métro entend lancer un appel de propositions afin d'obtenir le meilleur prix possible;

⁴⁹ Pièce [B-0003](#).

6. Or, un tel exercice serait dépourvu de toute valeur si les éventuels proposants connaissaient la ventilation des coûts qu'en a faite Gaz Métro;

7. Bref, permettre la divulgation de la ventilation des coûts projetés et totaux [...] serait de nature à empêcher Gaz Métro de bénéficier du meilleur prix possible et ce, au détriment et préjudice de l'ensemble de la clientèle de l'activité réglementée;

8. Compte tenu de ce qui précède, Gaz Métro est justifiée de demander à la Régie d'ordonner la confidentialité de la ventilation des coûts projetés et totaux [...], jusqu'à ce que le projet soit complété;[...] ».

[77] Le 10 mai 2016, Gaz Métro informe la Régie qu'elle a procédé à l'octroi d'un contrat à un entrepreneur général pour la réalisation des travaux requis pour le Projet.

[78] Le 13 mai 2016, Gaz Métro précise qu'elle maintient sa demande de traitement confidentiel des informations caviardées précitées jusqu'à ce que le Projet soit complété. Dans son affidavit, monsieur Rousseau invoque les motifs suivants⁵⁰ :

« [...]

3. Dans le cadre du dossier R-3941-2015, Gaz Métro a déposé, sous pli confidentiel, la ventilation des coûts projetés et totaux reproduits et expliqués aux pages 14 à 16 de la pièce [B-0006] de même qu'aux réponses aux questions 4.1 et 8.6.2 de la pièce [B-0015];

4. Cette ventilation contient les coûts estimés par Gaz Métro pour la réalisation du projet visé par la présente demande;

5. Gaz Métro a lancé un appel de propositions et a octroyé le contrat à un entrepreneur au cours des dernières semaines;

6. Gaz Métro juge que la confidentialité de la ventilation des coûts est requise pendant la période suivant l'octroi du contrat jusqu'à la fin des travaux relatifs au projet pour éviter que l'entrepreneur retenu ajuste ses coûts en fonction des données présentées dans la demande;

7. Bref, permettre la divulgation de la ventilation des coûts projetés et totaux reproduits et expliqués aux pages 14 à 16 de la pièce [B-0006] de même qu'aux réponses aux questions 4.1 et 8.6.2 de la pièce [B-0015] serait de nature à empêcher Gaz Métro de bénéficier du meilleur prix possible, et ce, au détriment et préjudice de l'ensemble de la clientèle de l'activité réglementée;

8. Compte tenu de ce qui précède, Gaz Métro est justifiée de demander à la Régie d'ordonner la confidentialité de la ventilation des coûts projetés et totaux

⁵⁰ Pièces [B-0019](#), [B-0020](#) et [B-0021](#).

reproduits et expliqués aux pages 14 à 16 de la pièce [B-0006] de même qu'aux réponses aux questions 4.1 et 8.6.2 de la pièce [B-0015] jusqu'à ce que le projet soit complété; [...] ».

[79] **La Régie juge que les motifs invoqués justifient l'émission de l'ordonnance de traitement confidentiel demandée par Gaz Métro. En conséquence, elle accueille cette demande, jusqu'à ce que le Projet soit complété, à l'égard des informations caviardées contenues à la pièce B-0006 et à la version publique de la pièce B-0015, ainsi qu'à l'égard de la version non caviardée de ces pièces. Comme ces informations sont également contenues aux pièces A-0006, A-0007, A-0009 et B-0018, l'ordonnance de la Régie s'applique également à ces pièces.**

[80] Enfin, la Régie constate que, par inadvertance, le montant du dépassement de coûts mentionné à la référence (v) du préambule de la question 10, à la page 23 de la pièce A-0006, a été caviardé, alors que cette information est publique puisqu'elle n'a pas fait l'objet d'une ordonnance de traitement confidentiel dans le dossier R-3916-2014, d'où elle provient. **La Régie rend donc publique cette information contenue à la page 23 de la pièce A-0006 ainsi qu'à la page 47 de la version publique de la pièce B-0015, où elle est reproduite.**

[81] **Pour ces motifs,**

La Régie de l'énergie :

ACCUEILLE la demande de Gaz Métro;

AUTORISE Gaz Métro à réaliser le Projet tel que décrit à la pièce B-0006 et tel que précisé aux pièces B-0015 et B-0018;

AUTORISE Gaz Métro à créer un compte de frais reportés hors base, portant intérêts, où seront accumulés les coûts reliés au Projet;

PREND ACTE du fait que Gaz Métro ne prévoit pas de dépassements de coûts additionnels;

INTERDIT, jusqu'à ce que le Projet soit complété, la divulgation, la publication et la diffusion :

- des informations caviardées relatives à la ventilation des coûts projetés et totaux du Projet contenues à la pièce A-0006 et à la version publique des pièces A-0009, B-0006, B-0015 et B-0018;
- de la pièce A-0007; et
- de la version non caviardée des pièces A-0009, B-0006, B-0015 et B-0018.

Simon Turmel

Régisseur

Gaz Métro représentée par M^e Marie Lemay Lachance.