

**ACQUISITION ET RÉHABILITATION DES
CONDUITES DE PÉTRMONT
ET RACCORDEMENT AU RÉSEAU
DE GAZ MÉTRO**

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	3
1. OBJECTIFS VISÉS PAR LE PROJET	5
2. HISTORIQUE ET ANALYSE DE LA SITUATION ACTUELLE	6
3. DESCRIPTION ET JUSTIFICATION DU PROJET.....	9
4. AUTRES SOLUTIONS ENVISAGÉES	11
5. PRINCIPALES NORMES TECHNIQUES APPLIQUÉES	12
6. COÛTS DU PROJET	13
7. IMPACT SUR LES TARIFS ET ANALYSE DE SENSIBILITÉ	18
8. CALENDRIER PROJETÉ	19
9. LISTE DES AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D'AUTRES LOIS.....	20
10. IMPACTS SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE DE DISTRIBUTION DE GAZ NATUREL	21
CONCLUSION	22

Société en commandite Gaz Métro
Projet d'investissement visant l'acquisition de conduites de Pétromont
et leur raccordement au réseau de Gaz Métro, R-3941-2015

I N T R O D U C T I O N

1 Société en commandite Gaz Métro (« Gaz Métro ») a déposé en mai 2011 le projet
2 d'investissement visant à sécuriser les approvisionnements sur l'île de Montréal et la Rive-Sud
3 (pont Jacques-Cartier et Pétromont) (R-3763-2011). Ce projet visait entre autres à acquérir quatre
4 conduites appartenant à Pétromont entre Varennes et Montréal. Ce projet, évalué à 11,4 M\$, a
5 été approuvé par la Régie de l'énergie (la « Régie ») dans sa décision D-2011-104, laquelle
6 demandait à Gaz Métro de soumettre une nouvelle demande d'autorisation dans l'éventualité où
7 les coûts totaux estimés du projet étaient supérieurs à 11,4 M\$.

8 En février 2013, Gaz Métro a déposé une nouvelle demande relative à l'acquisition des conduites
9 de Pétromont et leur raccordement au réseau de Gaz Métro (R-3833-2013), à la lumière des
10 résultats de la revue diligente autorisée par la Régie. Le projet, évalué à 13,8 M\$, a été approuvé
11 par la Régie dans sa décision D-2013-066 du 25 avril 2013. Dans cette décision, la Régie
12 demandait à Gaz Métro de l'informer, dans les meilleurs délais, dans l'éventualité où elle
13 anticiperait un dépassement des coûts totaux du projet égal ou supérieur à 15 %.

14 Dans le Rapport annuel au 30 septembre 2014 (R-3916-2014), Gaz Métro informait la Régie
15 qu'un processus de révision des coûts du projet était entamé en raison du déplacement du tracé
16 initial à Montréal-Est et de l'anticipation d'une augmentation des coûts du projet au-delà de 15 %
17 de ce qui avait été initialement projeté. Gaz Métro informait également la Régie qu'une nouvelle
18 demande d'investissement serait déposée par Gaz Métro afin de faire approuver le projet révisé
19 en début d'année 2015 et qu'elle n'entreprendrait pas les travaux associés au nouveau tracé tant
20 qu'une décision de la Régie ne serait rendue à cet effet.

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

25 La présente demande vise à obtenir l'autorisation de la Régie, conformément à l'article 73 al. 1,
26 par. 1° de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la « Loi »), pour la réalisation de ce projet (le « Projet »).
27 En vertu de l'article 1, al. 1, par. 1° du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une*

Société en commandite Gaz Métro
Projet d'investissement visant l'acquisition de conduites de Pétromont
et leur raccordement au réseau de Gaz Métro, R-3941-2015

1 *autorisation de la Régie de l'énergie*, une autorisation de la Régie est requise, pour Gaz Métro,
2 pour acquérir, construire ou disposer des immeubles ou actifs destinés à la distribution de gaz
3 naturel dans le cadre d'un projet dont le coût est de 1,5 M\$ ou plus. Ce projet, incluant la
4 réhabilitation de conduites existantes localisées sur un territoire densifié et où les travaux sont
5 très complexes à planifier et à exécuter, a généré son lot de surprises avec lesquelles Gaz Métro
6 a dû et doit composer. Néanmoins, ce projet demeure sans contredit une opportunité unique pour
7 Gaz Métro, particulièrement lorsqu'on songe aux avantages qui découleront de la matérialisation
8 de ce projet et aux défis que la reconstruction à neuf de telles infrastructures auraient engendrés.

1. OBJECTIFS VISÉS PAR LE PROJET

1 Le présent Projet vise à atteindre les objectifs suivants :

- 2 > Augmenter la sécurité d'approvisionnement du réseau de l'île de Montréal;
- 3 > Permettre d'augmenter éventuellement l'approvisionnement de l'île de Montréal via la
- 4 Rive-Sud ou vice-versa, selon les besoins futurs;
- 5 > Boucler l'est de l'île de Montréal et sécuriser l'approvisionnement de plusieurs clients;
- 6 > Profiter de l'acquisition d'un actif (conduite de Pétromont) à un coût moindre que la
- 7 construction de nouvelles conduites. Dans les conditions actuelles, il serait impossible
- 8 pour Gaz Métro de construire des conduites sous-fluviales à un tel coût et à un tel endroit
- 9 aussi stratégique.

10 Comme indiqué dans le dossier R-3763-2011, Gaz Métro cherche constamment à sécuriser
11 l'approvisionnement en gaz naturel de ses clients au moindre coût possible, tout en maintenant
12 une qualité de service élevée. Certaines caractéristiques intrinsèques à son réseau de distribution
13 complexifient cette tâche. En effet, le réseau de distribution de Gaz Métro a ceci de particulier
14 que son marché principal, Montréal est une île. Les infrastructures requises pour franchir le fleuve
15 seraient des plus complexes à construire aujourd'hui et requerraient l'acceptabilité de plusieurs
16 intervenants préoccupés, entre autres, par des enjeux de sécurité et de protection de
17 l'environnement.

18 Le Projet proposé par Gaz Métro constitue toujours une opportunité d'améliorer son système de
19 distribution à un coût moindre que celui qui serait engendré par la construction de nouvelles
20 conduites pour atteindre un but similaire, en plus de permettre une utilisation efficiente des
21 infrastructures énergétiques déjà en place au Québec.

2. HISTORIQUE ET ANALYSE DE LA SITUATION ACTUELLE

1 À la suite de la décision D-2013-066, Gaz Métro a complété, au cours des dernières années, la
2 revue diligente légale et, suivant les conclusions de la revue diligente technique, a fait l'achat des
3 conduites entre le site d'Ultramar (au sud de la rue Notre-Dame à Montréal-Est) et l'ancienne
4 usine de Pétromont à Varennes et a procédé au nettoyage de ces conduites. Gaz Métro a aussi
5 complété la réparation du revêtement des conduites situées sur l'île Dufault. Parallèlement à ces
6 travaux, Gaz Métro a débuté l'étude de la phase du Projet dédiée à l'installation d'une nouvelle
7 conduite en acier de 16 pouces de diamètre, de classe 2 400 kPa, reliant le site d'Ultramar au
8 réseau gazier situé sur la rue Sherbrooke Est, à Montréal. Une section de 300 mètres de conduite
9 de 10 pouces de diamètre a été installée entre le site d'Ultramar et la rue Notre-Dame à l'automne
10 2014.

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

21 Le bouclage du réseau par la rue Broadway prévoyait un raccordement sur les conduites de
22 Pétromont dans le parc René Labrosse. À l'automne 2013, des coupes de vérification effectuées
23 dans ce parc ont permis de mettre à jour les contraintes réelles liées au choix de cette option. La
24 présence de plusieurs autres installations souterraines à proximité a mis en évidence un degré
25 de difficulté élevé pour réaliser les travaux. Dans ces circonstances, la non-acceptabilité sociale
26 de la part des résidents et des autorités de la Ville pour effectuer des travaux d'envergure dans
27 un parc très achalandé et apprécié des usagers aurait été un handicap majeur à la viabilité de
28 cette alternative.

Société en commandite Gaz Métro

**Projet d'investissement visant l'acquisition de conduites de Pétromont
et leur raccordement au réseau de Gaz Métro, R-3941-2015**

1 Au cours des mois qui ont suivi, une solution alternative a été explorée en envisageant
2 d'emprunter les rues Notre-Dame, Hinton et Ste-Julie pour effectuer le raccordement au site
3 d'Ultramar. Les investigations faites à la fin 2013 et au début 2014 et l'aide des plans que
4 Gaz Métro avait obtenus des compagnies propriétaires de conduites ont mis en lumière la
5 présence de plus de 17 infrastructures étrangères installées dans l'emprise de la rue Hinton.
6 L'encombrement du sous-sol de cette rue rendait impossible l'ajout d'une nouvelle conduite.
7 Enfin, le segment de la rue Broadway nécessitait d'effectuer plus de 88 croisements
8 d'infrastructures existantes. Cette rue étant à caractère commercial et résidentiel, cela lui
9 conférait un achalandage assez élevé de véhicules. Pour ces raisons, il a été convenu d'étudier
10 un tracé plus approprié.

11 Le nouveau tracé proposé par Gaz Métro passe par l'avenue Durocher pour se raccorder au
12 réseau existant de la rue Sherbrooke (voir le plan à la pièce Gaz Métro-1, Document 2). Ce tracé
13 démontre des avantages plus marqués en termes de zonage (majoritairement industriel),
14 d'achalandage et de complexité des travaux. Ce tracé est raccordé au site d'Ultramar par la
15 portion de 300 mètres complétée à l'automne 2014 et passant par la rue Notre-Dame, l'avenue
16 Denis et la rue Ste-Julie.

17 La conduite se situe en grande majorité dans un secteur à zonage industriel ce qui rend la
18 présence d'une conduite de gaz de classe 2 400 kPa plus compatible à l'environnement. Les
19 conditions de réalisation du Projet ont été convenues à la fin du printemps 2015 avec les autorités
20 de la Ville de Montréal-Est pour ce tracé.

21 Au cours du mois de juin 2015, une étude géotechnique et une étude de caractérisation
22 environnementale ont été réalisées sur la rue Durocher entre les rues Sherbrooke et Notre-Dame
23 sur une distance de 1,4 km. Cette étude a permis de constater la présence de sols contaminés,
24 ce qui nécessitera un revêtement d'époxy sur les conduites afin de les protéger adéquatement et
25 la gestion des sols contaminés sera requise lors des travaux. Le rapport d'analyse de sol rédigé
26 par la firme Qualitas est présenté à la pièce Gaz Métro-1, Document 3.

27 De plus, lors de l'ingénierie détaillée des gares de raclage, à chacune des extrémités des quatre
28 conduites sous-fluviales entre Montréal-Est et Boucherville, une conception plus élaborée de ces
29 gares a été mise en œuvre afin d'accroître la sécurité et l'efficacité de leur opération. Une vanne

Société en commandite Gaz Métro
Projet d'investissement visant l'acquisition de conduites de Pétromont
et leur raccordement au réseau de Gaz Métro, R-3941-2015

- 1 de sectionnement opérable à distance a aussi été ajoutée à Boucherville afin de contrôler le
- 2 transfert de gaz entre le réseau de l'île de Montréal et celui de la Rive-Sud.

3. DESCRIPTION ET JUSTIFICATION DU PROJET

1 Le présent Projet proposé par Gaz Métro se résume comme suit :

2 1- Activités déjà réalisées :

- 3 > Revue diligente relative à la condition des conduites et de l'environnement des
- 4 terrains, ainsi qu'à la validité des titres de propriété et des servitudes et à l'obtention
- 5 des permis,
- 6 > Acquisition des conduites de Pétromont entre Varennes et le site d'Ultramar à
- 7 Montréal-Est,
- 8 > Nettoyage de la portion des conduites entre Varennes et Boucherville pour enlever
- 9 tous les hydrocarbures liquides, la sceller et la mettre sous pression positive d'azote,
- 10 > Excavation sur l'île Dufault (entre Boucherville et le site d'Ultramar) pour valider l'état
- 11 des conduites à un endroit identifié à la suite de la revue diligente. Cette activité a mis
- 12 à jour certains défauts du revêtement sur une section des quatre conduites nécessitant
- 13 des travaux correctifs, et
- 14 > Installation d'une nouvelle conduite 10 pouces de diamètre d'une longueur d'environ
- 15 300 mètres entre la rue Notre-Dame et le site d'Ultramar; et

16 2- Activités à venir :

- 17 > Installation d'une conduite de 16 pouces d'une longueur de 1,4 km sous la rue
- 18 Durocher à Montréal-Est entre la rue Sherbrooke et la rue Notre-Dame,
- 19 > Installation des gares de raclage au site d'Ultramar,
- 20 > Installation des gares de raclage au site de Boucherville,
- 21 > Mise à niveau de la protection cathodique pour l'ensemble des conduites,
- 22 > Installation d'une vanne de sectionnement opérable à distance à Boucherville, et
- 23 > Raccordement aux réseaux existants à Boucherville et Montréal-Est, incluant la mise
- 24 en gaz.

25 Une analyse hydraulique de l'impact de l'ajout des conduites de Pétromont sur le réseau de l'île
26 de Montréal et de la Rive-Sud a été présentée, sous pli confidentiel, dans le dossier R-3833-2013
27 (voir la pièce B-0008, Gaz Métro-1, Document 3). Cette analyse démontrait les avantages du
28 projet au niveau de la sécurité d'approvisionnement des clients et de la pression minimum du
29 réseau en cas d'incident à l'un des postes de livraison. Ces conclusions sont toujours valides.

Société en commandite Gaz Métro

**Projet d'investissement visant l'acquisition de conduites de Pétromont
et leur raccordement au réseau de Gaz Métro, R-3941-2015**

1 L'avantage hydraulique principal de l'ajout des conduites de Pétromont et du raccordement au
2 réseau de Gaz Métro est le bouclage du réseau qui alimente des clients industriels majeurs situés
3 dans le parc industriel de Montréal-Est. L'achat et la mise en service des quatre conduites de
4 Pétromont et du raccordement au réseau de Gaz Métro à Montréal-Est permettent de sécuriser
5 certaines portions à risque du réseau dans l'éventualité d'un bris à un des postes de livraison ou
6 à certaines portions de conduites de l'avenue Marien ou de l'autoroute 40.

7 Présentement, une seule connexion relie le réseau de distribution de l'île de Montréal au réseau
8 de la Montérégie. Cette conduite est accrochée sous le pont Jacques-Cartier. Dans l'éventualité
9 où les gestionnaires du pont demandaient à Gaz Métro de rendre cette conduite inopérante
10 afin d'effectuer des travaux sur le pont ou pour toute autre raison, seules les conduites de
11 Pétromont pourraient boucler le réseau de l'île de Montréal et de la Rive-Sud et ainsi assurer un
12 niveau de sécurité d'approvisionnement plus élevé.

13 Comme mentionné à la section 1, ce Projet constitue toujours une opportunité pour Gaz Métro
14 d'améliorer son système de distribution à un coût moindre que celui qui serait engendré par la
15 construction de nouvelles conduites pour atteindre un but similaire. Dans les conditions actuelles,
16 il serait impossible pour Gaz Métro de construire des conduites sous-fluviales à un tel coût et à
17 un tel endroit stratégique.

4. AUTRES SOLUTIONS ENVISAGÉES

- 1 Gaz Métro n'a pas envisagé d'autres options pour ce Projet.
- 2 Bien que les coûts du Projet soient supérieurs au projet initial, Gaz Métro est d'avis qu'il s'agit de
- 3 la seule solution permettant de sécuriser les approvisionnements de ses clients sur l'île de
- 4 Montréal à un prix inférieur à celui impliquant la construction d'actifs équivalents.

Société en commandite Gaz Métro

**Projet d'investissement visant l'acquisition de conduites de Pétromont
et leur raccordement au réseau de Gaz Métro, R-3941-2015**

5. PRINCIPALES NORMES TECHNIQUES APPLIQUÉES

- 1 Le Projet sera réalisé conformément aux exigences de la dernière édition applicable au Québec
- 2 de la norme CSA Z662.
- 3 Les données techniques des conduites sont présentées ci-dessous :

Conduites de Pétromont	
Nombre de conduites :	4
Diamètre extérieur des conduites :	3 conduites à 168,3 mm (6 pouces) et une conduite à 219,1 mm (8 pouces)
Longueur totale :	14,6 km
Matériaux :	acier
Pression d'opération :	2 400 kPa

Nouvelle conduite entre le site d'Ultramar (au sud de la rue Notre-Dame) et la rue Sherbrooke	
Nombre de conduites :	1
Diamètre extérieur des conduites :	406,4 mm et 273,1 mm
Longueur totale :	1,7 km : 1,4 km à 406,4 mm de diamètre et 0,3 km à 273,1 mm de diamètre
Matériaux :	acier
Pression d'opération :	2 400 kPa

6. COÛTS DU PROJET

- 1 Dans le projet déposé en mai 2013 dans le dossier R-3833-2013, Gaz Métro prévoyait des coûts
2 de 13,8 M\$. Dans le cadre du Rapport annuel au 30 septembre 2014 (R-3916-2014), les coûts
3 réels encourus atteignaient 10,7 M\$.
- 4 Ces coûts ayant maintenant été évalués, le tableau ci-dessous présente la répartition des coûts
5 initiaux, des coûts réels au 31 juillet 2015 ainsi que la projection des coûts pour compléter le
6 Projet avec le bouclage des réseaux existants entre Boucherville et Montréal-Est.
- 7 Au 31 juillet 2015, les coûts réels sont de 12,2 M\$. La différence entre les coûts au 30 septembre
8 2014 et au 31 juillet 2015 résulte principalement de l'installation d'une section de 300 mètres de
9 conduite de 10 pouces de diamètre entre le site d'Ultramar et la rue Notre-Dame à l'automne
10 2014. Ces travaux ne sont donc pas relatifs au nouveau tracé.

Société en commandite Gaz Métro

**Projet d'investissement visant l'acquisition de conduites de Pétromont
et leur raccordement au réseau de Gaz Métro, R-3941-2015**

	Budget initial (000 \$) (1)	Réel au 31 juillet 2015 (000 \$) (2)	Projeté (000 \$) (3)	Total Projection finale (000 \$) (4=2+3)	Écart (000 \$) (5=4-1)
Revue diligente					
Honoraires professionnels	2 843,5	2 821,1			
	2 843,5	2 821,1			
Achat, mise à niveau et raccordement					
Achat des conduites	3 950,0	3 950,0			
Ingénierie	89,5	216,1			
Matériaux	1 051,4	131,5			
Coûts entrepreneur	2 206,4	959,4			
Gestion et inspection	277,0	286,3			
Frais légaux (servitudes)	72,5	560,3			
Mise à niveau de la protection cathodique	456,2	190,4			
Inspection spécialisée sur l'île Dufault	300,0	397,0			
Nettoyage des conduites entre Varennes et Boucherville	608,9	1 654,0			
Mise en gaz	84,0	0,0			
Terrain et servitude	0,0	0,0			
Frais divers	0,0	0,0			
Contingence	701,9	0,0			
	9 797,8	8 345,0			
Sous-total	12 641,3	11 166,1			
Frais généraux (9 %)	1 137,7	1 004,9			
Total global	13 779,0	12 171,0	8 199,8	20 370,8	6 591,8

- 1 Les coûts totaux projetés s'élèvent à 20,4 M\$, soit une augmentation de 6,6 M\$ par rapport au
- 2 projet déposé en 2013. Les dépassements les plus significatifs sont expliqués comme suit :

**Projet d'investissement visant l'acquisition de conduites de Pétromont
et leur raccordement au réseau de Gaz Métro, R-3941-2015**

- 1 > Les coûts afférents à l'ingénierie affichent une augmentation de [REDACTED]. Les travaux
2 relatifs au nettoyage des conduites, aux réparations à l'île Dufault et à l'installation d'une
3 section de conduite de 300 mètres, ont nécessité des frais d'ingénierie plus élevés en
4 raison des nombreux imprévus qui ont pris place au cours des travaux [REDACTED]. À titre
5 d'exemple, le recours au nettoyage chimique des conduites entre Varennes et
6 Boucherville, l'inspection et la remise en état du revêtement des conduites mises à nu à
7 l'île Dufault ainsi que la préparation et le suivi des travaux de la conduite installée entre le
8 poste d'Ultramar et la rue Notre-Dame à l'automne 2014 ont monopolisé des ressources
9 additionnelles. Les autres raisons de l'augmentation ont trait aux frais inhérents à l'étude
10 détaillée des tracés et la mise en plan de l'alternative retenue [REDACTED], à la caractérisation
11 des sols tout le long du tracé à la demande du ministère de l'Environnement et les
12 sondages au croisement des voies ferrées [REDACTED], à l'étude environnementale en raison
13 de la présence de sol contaminé [REDACTED] et aux frais reliés à l'installation et la
14 programmation de la télémétrie installée aux sites de Boucherville et d'Ultramar [REDACTED];
- 15 > À la suite de l'ingénierie détaillée des gares de raclage, le coût des matériaux a été ajusté
16 de [REDACTED] afin de tenir compte du raccordement des quatre gares à un collecteur commun
17 pour les sites d'Ultramar et de Boucherville [REDACTED]. De plus, l'installation d'un revêtement
18 époxy sur la conduite en raison de la présence d'un sol contaminé a été prise en compte
19 [REDACTED];
- 20 > Les coûts entrepreneur ont été augmentés de [REDACTED]. Les principaux facteurs
21 d'augmentation des coûts ont trait à la traverse de la gare de triage des voies ferrées
22 [REDACTED], les frais de décontamination de sol et de disposition des boues de forage
23 [REDACTED], l'installation du collecteur commun des gares de raclage et des vannes de
24 contrôle à distance [REDACTED], les exigences particulières de la Ville de Montréal-Est pour
25 les réfections telles que la réfection du pavage sur toute la largeur de la rue et les
26 nombreuses déviations de la conduite pour éviter des croisements avec les services
27 souterrains de la ville [REDACTED], le réaménagement de l'alimentation d'un poste de détente
28 situé au nord de la rue Durocher [REDACTED] et l'ajout de signalisation pendant les travaux
29 [REDACTED]. De plus, la complexité des travaux, l'exiguïté des aires de travail ainsi que la
30 présence d'autres installations souterraines à proximité ont un effet à la hausse sur les
31 coûts entrepreneur. Enfin, l'analyse des coûts des travaux pour l'installation des 300

Société en commandite Gaz Métro

**Projet d'investissement visant l'acquisition de conduites de Pétromont
et leur raccordement au réseau de Gaz Métro, R-3941-2015**

- 1 mètres de conduite entre le site d'Ultramar et la rue Notre-Dame a amené Gaz Métro à
2 ajuster à la hausse les coûts d'environ [REDACTED] pour des activités similaires qui seront
3 réalisés par l'entrepreneur en 2016 sur le tracé de 1,4 km entre les rues Notre-Dame et
4 Sherbrooke;
- 5 > En date du 31 juillet 2015, les coûts réels dépensés en gestion et en inspection s'élèvent
6 à 286 k\$. Gaz Métro prévoit que ces coûts totaux s'élèveront à [REDACTED] à la fin du projet.
7 Cette augmentation est principalement due à la prolongation de l'échéancier du projet, qui
8 entraîne des coûts supplémentaires de main-d'œuvre interne. De plus, les estimations
9 des frais d'inspection spécialisée ont aussi été revues à la hausse, considérant les
10 particularités du projet telles que l'installation d'un revêtement époxy sur la conduite,
11 l'augmentation du nombre de joints de soudure (rayons X) ainsi que la gestion des sols
12 contaminés;
- 13 > Les frais légaux affichent un dépassement de [REDACTED]. La recherche légale et l'analyse des
14 titres ont requis plus d'heures que prévu de la part du cabinet d'avocats qui avait reçu le
15 mandat en raison de la complexité de la situation reliée à la vente et au démantèlement
16 de Pétromont;
- 17 > L'inspection à l'île Dufault a mis à jour une détérioration du revêtement des conduites plus
18 grande qu'anticipée, ce qui explique l'augmentation de [REDACTED];
- 19 > Dans la rubrique terrain et servitude, l'acquisition d'aires de travail pour l'installation des
20 équipements de forage servant à la traverse des voies ferrées de la gare de triage, d'une
21 servitude sur un terrain appartenant à la Fiducie des installations pétrolières pour effectuer
22 les travaux de raccordement à la rue Sherbrooke et d'une servitude pour l'installation du
23 lit d'anode évalué à [REDACTED] est requise et n'avait pas été incluse lors de l'étude du premier
24 tracé;
- 25 > Une analyse de risque à l'aide du logiciel Monte-Carlo a été produite pour établir la
26 contingence à appliquer à l'estimation des coûts. En tenant compte de l'état d'avancement
27 du projet et des nombreuses études qui ont été réalisées, la contingence a été ajustée à
28 la hausse de [REDACTED] pour totaliser [REDACTED]; et
- 29 > Des frais généraux de 9 % appliqués au projet représentent une augmentation de [REDACTED].

Société en commandite Gaz Métro

**Projet d'investissement visant l'acquisition de conduites de Pétromont
et leur raccordement au réseau de Gaz Métro, R-3941-2015**

- 1 Comme expliqué ci-dessus, les causes de l'augmentation des coûts du projet sont nombreuses,
2 et se résument notamment par :
- 3 > Les imprévus rencontrés lors de la réalisation des activités reliées au nettoyage des
4 conduites contenant des hydrocarbures entre Boucherville et Varennes, aux réparations
5 du revêtement des conduites sur l'île Dufault et à la complexité de l'installation de la
6 conduite de 300 mm entre le poste d'Ultramar et la rue Notre-Dame représentant une
7 partie du bouclage requis vers la rue Sherbrooke;
 - 8 > Les modifications apportées au projet, telles que l'ajout d'un revêtement époxy sur la
9 nouvelle conduite reliant le site d'Ultramar et la rue Sherbrooke, la conception des gares
10 de raclages, l'ajout d'une vanne de sectionnement actionnée à distance;
 - 11 > La complexité des travaux occasionnés par la présence d'une multitude de conduits
12 étrangers non identifiés lors de la conception originale du projet, la présence de
13 contaminants dans le sol et les conditions spécifiques exigées par la Ville de Montréal-
14 Est; et
 - 15 > La durée des travaux prolongée sur plusieurs années provoquant une augmentation
16 significative du nombre d'heures de la main-d'œuvre affectée au Projet et une indexation
17 sur deux ans des coûts d'installation pour les travaux à compléter.

Société en commandite Gaz Métro
Projet d'investissement visant l'acquisition de conduites de Pétromont
et leur raccordement au réseau de Gaz Métro, R-3941-2015

7. IMPACT SUR LES TARIFS ET ANALYSE DE SENSIBILITÉ

- 1 La pièce Gaz Métro-1, Document 4 présente une analyse financière du montant global du Projet
2 basée sur les paramètres financiers approuvés par la Régie dans sa décision D-2014-077.
- 3 Le tableau ci-dessous présente les résultats de l'analyse de sensibilité considérant des variations
4 de coûts de $\pm 10\%$.

Coûts	Effet tarifaire 5 ans (000 \$)	Effet tarifaire 10 ans (000 \$)	Effet tarifaire 20 ans (000 \$)	Effet tarifaire 40 ans (000 \$)
100 %	8 218	13 969	20 833	25 320
+ 10 %	9 040	15 366	22 917	27 851
- 10 %	7 396	12 572	18 750	22 788

- 5 L'impact de ce Projet sur les tarifs se traduit par une augmentation de 25,3 M\$ sur 40 ans.
- 6 Dans le dossier R-3833-2013, l'impact à la hausse sur les tarifs avait été évalué à 15,8 M\$ sur 40
7 ans. Malgré cette hausse, Gaz Métro reste convaincue que les bénéfices du Projet approuvé
8 originalement par la Régie demeurent.

Société en commandite Gaz Métro
Projet d'investissement visant l'acquisition de conduites de Pétromont
et leur raccordement au réseau de Gaz Métro, R-3941-2015

8. CALENDRIER PROJETÉ

- 1 Le calendrier ci-dessous présente les grandes étapes du Projet. Gaz Métro aimerait obtenir
- 2 l'approbation du Projet pour le début décembre. L'appel d'offres et l'octroi des contrats seraient
- 3 effectués en décembre 2015, pour une réalisation des travaux durant le printemps et l'été 2016.

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

9. LISTE DES AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D'AUTRES LOIS

- 1 Outre l'autorisation de la Régie, le Projet requiert les autorisations suivantes :
- 2 > certificat d'autorisation du ministère du Développement durable, de l'Environnement, de
- 3 la Faune et des Parcs;
- 4 > permis de construction de la ville de Montréal-Est;
- 5 > permis de construction de la ville de Boucherville; et
- 6 > autorisation du Canadien National.

**10. IMPACTS SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE DE
DISTRIBUTION DE GAZ NATUREL**

- 1 Comme mentionné à la section 1, la réalisation du Projet permettra à Gaz Métro de sécuriser
- 2 l'approvisionnement de ses clients sur l'île de Montréal à un prix moindre que celui impliquant la
- 3 construction d'actifs équivalents. Il permet également d'augmenter éventuellement
- 4 l'approvisionnement de l'île de Montréal via la Rive-Sud ou vice-versa, selon les besoins futurs.

C O N C L U S I O N

1 **Gaz Métro demande à la Régie d'autoriser le présent Projet d'investissement au coût de**
2 **20,4 M\$. Gaz Métro demande également à la Régie la création d'un compte de frais reportés**
3 **hors base, portant intérêts, dans lequel seront cumulés les coûts de l'année financière**
4 **2016 reliés au Projet, jusqu'à son inclusion dans la Cause tarifaire 2017.**

5 **Elle demande également à la Régie d'interdire la divulgation, la publication et la diffusion**
6 **des informations caviardées contenues à la section 6 du présent document.**