

**RÉPONSE DE SOCIÉTÉ EN COMMANDITE GAZ MÉTRO (GAZ MÉTRO) À LA
DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 2 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**

**MODIFICATIONS DU TRACÉ INITIAL SUR LA RUE BROADWAY
VERS LA RUE DUROCHER**

- 1. Références :**
- (i) Pièce B-0015, p. 21;
 - (ii) Pièce B-0015, p. 21 et 22;
 - (iii) Pièce B-0006, p. 6;
 - (iv) Pièce B-0006, p. 7;
 - (v) Pièce B-0015, p. 26;
 - (vi) Pièce B-0006, p. 7;
 - (vii) Pièce B-0006, p. 15;
 - (viii) Pièce B-0006, p. 15 et 16;
 - (ix) Pièce B-0006, p. 17;
 - (x) Pièce B-0015, p. 33;
 - (xi) Pièce B-0015, p. 34;
 - (xii) Pièce B-0015, p. 6;
 - (xiii) Pièce B-0006, p. 12.

Préambule :

Rue Broadway

(i) « À cette étape, aucune étude spécifique n'a été réalisée sur le tracé de la rue Broadway. Par contre, plusieurs discussions avec des représentants de la Ville de Montréal-Est et recherches relatives à la présence d'infrastructures souterraines ont permis à Gaz Métro de présumer un niveau de difficulté similaire à des projets d'extension de conduites qu'elle réalise de façon courante sur l'île de Montréal. Gaz Métro était alors d'avis que des études plus approfondies auraient exigé des dépenses additionnelles sans valeur ajoutée. »

(ii) « L'accès à la rue Broadway à partir du poste d'Ultramar ne pouvait se faire que par deux chemins : soit en empruntant la rue Hinton jusqu'à la rue Notre-Dame ou en procédant à un raccordement dans le parc René-Labrosse. Les plans d'archives sur les infrastructures souterraines présentes dans ce secteur donnaient des informations partielles sur l'état du sous-sol.

Au cours de l'année 2013, Gaz Métro a effectué de l'ingénierie détaillée pour préciser le tracé et relever de façon plus précise les infrastructures pouvant faire interférence aux travaux. Gaz Métro

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

a, entre autres, pratiqué des puits d'exploration par la méthode d'hydro-excavation en addition aux localisations qui avaient été faites par l'outil Info-Excavation.

Cette recherche exhaustive a permis de dénombrer la présence de plus de 13 conduites sous la rue Hinton sans compter les services d'égout et d'aqueduc de la Ville de Montréal-Est. Un puits d'exploration a également été fait dans le parc René-Labrosse pour vérifier l'emplacement exact des conduites acquises de Pétromont et valider la faisabilité d'un raccordement à cet endroit. Ce puits a permis à Gaz Métro de réaliser que les travaux de raccordement aux conduites existantes à l'endroit prévu seraient extrêmement complexes et nécessiteraient des excavations importantes dans un parc public en bordure du fleuve. »

(iii) « Le bouclage du réseau par la rue Broadway prévoyait un raccordement sur les conduites de Pétromont 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. »

(iv) « 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. »

Rue Durocher

(v) « [...] À la suite de l'ingénierie préliminaire, Gaz Métro a amorcé en 2014 la phase de l'ingénierie détaillée de la rue Durocher. C'est à cette étape qu'ont débuté l'étude environnementale, les sondages de caractérisation des sols, les fouilles exploratoires pour identifier les obstacles présents dans le sous sol et la préparation des plans et devis. »

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

(vii) « [...] Les principaux facteurs d'augmentation des coûts [entrepreneur] ont trait à la traverse de la gare de triage des voies ferrés (██████████), [...] et les nombreuses déviations de la conduite [sur la rue Durocher] pour éviter des croisements avec les services souterrains de la ville

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**

(██████). De plus, la complexité des travaux, l'exigüité des aires de travail ainsi que la présence d'autres installations souterraines à proximité ont un effet à la hausse sur les coûts entrepreneur. [...] » [nous soulignons].

Conduite de 300 mètres entre le site d'Ultramar et la rue Notre-Dame

(viii) « [...] Enfin, l'analyse des coûts des travaux pour l'installation des 300 mètres de conduite entre le site d'Ultramar et la rue Notre-Dame a amené Gaz Métro à ajuster à la hausse les coûts d'environ ██████ pour des activités similaires qui seront réalisés par l'entrepreneur en 2016 sur le tracé de 1,4 km entre les rues Notre-Dame et Sherbrooke; »

(ix) « Comme expliqué ci-dessus, les causes de l'augmentation des coûts du projet sont nombreuses, et se résument notamment par :
[...] 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. » [nous soulignons]

(x) « Gaz Métro a décidé de procéder aux travaux de cette section du projet dès 2014. Un de ses clients (situé sur le site d'Ultramar) construisait alors un incinérateur au quai 51 pour le chargement des pétroliers. Une demande d'approvisionnement en gaz naturel avait été adressée à Gaz Métro et un projet avait été préparé pour desservir l'installation avec un nouveau réseau en polyéthylène de classe 400 kPa. Connaissant les enjeux relatifs à la complexité de l'installation de nouvelles conduites dans ce secteur, la situation s'est avérée être une opportunité pour Gaz Métro 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 Montréal. Les coûts engendrés pour desservir ce client ont été exclus du projet Pétromont. De plus, les travaux pour l'alimentation en gaz naturel de l'incinérateur devaient être complétés pour l'automne 2014. » [nous soulignons]

(xi) « La diminution de diamètre a été requise étant donné les engagements de desservir le client dans un délai plus court que les délais d'obtention d'un Certificat d'autorisation requis pour un diamètre plus grand que 10 pouces (273,1 mm).

Une validation hydraulique a permis de confirmer qu'une courte section de 300 m de 273,1 mm de diamètre aurait peu d'impact sur les pressions du réseau (moins de 20 kPa). »

(xii) « Les travaux de raccordement à Boucherville et à Montréal-Est consistent à la réalisation des activités suivantes :

[...]

- 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 » [nous soulignons].

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**

(xiii)

| | |
|--|--|
| 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 |

Demandes :

- 1.1 Veuillez préciser quelles recherches relatives à la présence d'infrastructures souterraines ont été effectuées. Veuillez également préciser les informations qui ont permis à Gaz Métro de présumer que le niveau de difficulté était similaire aux projets d'extension couramment réalisés sur l'île de Montréal (référence (i)).

Réponse :

Les recherches relatives à la présence d'infrastructures souterraines ont consisté en des inspections visuelles effectuées sur la rue Broadway par les techniciens de projets de Gaz Métro. Ces inspections ont permis de relever l'emplacement des vannes, égouts, trous d'homme et autres infrastructures. Il a aussi été possible de localiser une conduite appartenant à Pipe-lines Montréal ltée. Ces recherches ont donné des résultats similaires aux autres recherches effectuées à Montréal et ne permettaient pas de présumer que le niveau de difficulté serait plus élevé que celui des autres projets d'extension couramment réalisés sur l'île de Montréal.

- 1.2 Veuillez indiquer d'où proviennent les plans d'archives sur les infrastructures souterraines mentionnés en référence (ii). Veuillez également indiquer à quel moment ces plans ont été consultés.

Réponse :

Les plans d'archives des infrastructures souterraines mentionnés en référence ont été fournis à Gaz Métro par les entreprises Chimie ParaChem et Pipe-lines Montréal ltée au cours de l'année 2013.

- 1.3 Veuillez préciser ce qui a conduit Gaz Métro à choisir l'accès à la rue Broadway à partir du poste d'Ultramar par le Parc René-Labrosse plutôt que par la rue Hinton (référence (ii)).

Réponse :

Un plan d'archives initialement produit par la compagnie Gulf Oil Canada Limited et obtenu par Gaz Métro de Chimie ParaChem montrait la présence de 14 conduites existantes, sans compter les services publics, sous la rue Hinton. À la lumière de cette information, il apparaissait évident à Gaz Métro que l'ajout d'une nouvelle conduite n'était pas une alternative viable. L'accès à la rue Broadway par le parc René-Labrosse devenait dès lors un scénario intéressant et de plus courte distance. Par contre, à ce moment, Gaz Métro ne connaissait pas les difficultés reliées au raccordement des conduites existantes de Pétromont vers la rue Broadway, car l'ingénierie détaillée n'a débuté qu'après la décision D-2013-066 rendue en avril 2013.

- 1.4 Veuillez préciser à quel moment l'outil Info-Excavation a été consulté (référence (ii)).

Réponse :

Gaz Métro a fait des demandes à Info-Excavation pour la rue Broadway en janvier 2014 afin de finaliser l'analyse détaillée globale du tracé de la rue Broadway via le parc René-Labrosse. Cette activité a fait suite aux coupes exploratoires réalisées dans le parc René-Labrosse à l'automne 2013. Gaz Métro voulait ainsi valider que le tracé par la rue Broadway comportait une multitude d'obstacles qui justifiait sa décision d'abandonner ce tracé.

- 1.5 Veuillez indiquer si une analyse Monte-Carlo à l'aide du logiciel @RISK ou d'un autre outil semblable a été réalisée lors de l'étape d'estimation du projet incluant la rue Broadway. Dans ce cas, veuillez fournir les résultats ainsi que la plage de précision obtenue.

Réponse :

Une analyse Monte-Carlo a été faite pour l'installation de la conduite par la rue Broadway et le raccordement dans le parc René-Labrosse. L'estimation des coûts de ce segment était de 3,8 M\$ avant l'application de la contingence. Le rapport de l'analyse Monte-Carlo indique un coût de projet à 4,3 M\$ lorsque la probabilité de non-dépassement est à 85 %.

- 1.6 Étant donné la complexité des travaux cités en références (iii) et (iv), veuillez indiquer si Gaz Métro a revu l'estimation des coûts du projet via la rue Broadway. Le cas échéant, veuillez fournir cette estimation de coûts. Si non, veuillez indiquer si la complexité des travaux a été le seul critère de décision pour l'abandon de cette option.

Réponse :

Dès que Gaz Métro a complété l'inventaire plus détaillé des contraintes pouvant faire obstacle aux travaux du tracé de la rue Broadway, elle n'a pas jugé utile de faire une nouvelle estimation des coûts. Les nombreux obstacles qui avaient été identifiés, tels que la présence d'un grand nombre de conduits souterrains, jumelés aux difficultés techniques de réaliser un raccordement dans le parc René-Labrosse, mettaient en évidence le coût nettement supérieur de ce tracé. De plus, avec l'information en main à cette étape, Gaz Métro savait que ce tracé ne convenait plus aux représentants de la Ville de Montréal-Est et aurait causé énormément de désagrément aux utilisateurs du parc René-Labrosse, ce qui aurait occasionné à Gaz Métro beaucoup d'enjeux d'acceptabilité sociale.

- 1.7 Veuillez détailler les diverses étapes de l'ingénierie préliminaire et celles de l'ingénierie détaillée (référence (v)).

Réponse :

L'ingénierie préliminaire consiste à effectuer une reconnaissance visuelle des lieux où la conduite pourrait être installée et à identifier les paramètres sommaires de conception, tels que le type de conduite, la pression d'opération, la profondeur d'enfouissement de la conduite et les installations connexes qui seront requises. Une recherche dans les archives de plans ou de transactions immobilières peut également être effectuée pour avoir de l'information sur la nature du sol et les vocations précédentes des immeubles. Ceci peut donner des indications sur l'orientation de l'étude environnementale et de la caractérisation des sols à faire dans le cadre de l'ingénierie détaillée.

L'ingénierie détaillée répertorie toutes les conditions d'installation de la conduite dans le but de faire la conception finale. À cette étape, Gaz Métro engage des dépenses avec des firmes externes ou des entrepreneurs pour les activités suivantes :

- étude environnementale;
- caractérisation des sols;
- localisation des conduites étrangères;
- relevé d'arpentage; et
- recherche d'emplacement pour l'acquisition de terrain, de servitude et d'aire de travail.

De plus, Gaz Métro sollicite les gestionnaires des emprises publiques et les autorités émettrices de permis pour convenir d'un emplacement spécifique de la conduite et connaître les exigences particulières dont elle doit tenir compte dans l'élaboration du

projet. La conciliation de toutes les données lui permet de préparer des plans et devis pour l'appel d'offres et la mise en œuvre des travaux.

- 1.8 Veuillez indiquer si la complexité des travaux sur la rue Durocher et de la conduite de 300 mètres (références (vi), (vii), (viii), (ix)) est moindre que celle qui avait été évaluée pour le tracé sur la rue Broadway (référence (iv)) et le raccordement dans le Parc René-Labrosse (référence (iii)). Veuillez élaborer.

Réponse :

La complexité des travaux sur la rue Durocher et sur le segment de 300 mètres représente des défis importants, mais cet emplacement demeure favorisé par la Ville de Montréal-Est du fait que le projet se réalisera dans un secteur majoritairement industriel. Malgré le croisement des voies ferrées de la gare de triage du Canadien National et les contraintes de temps pour réaliser les travaux, le tracé de la rue Durocher présente moins de difficultés que celui de la rue Broadway.

- 1.9 Veuillez indiquer la date de la demande d'approvisionnement en gaz naturel adressée à Gaz Métro par le client (référence (x)).

Réponse :

La demande du client a été acheminée à Gaz Métro en septembre 2013. Cependant, certaines informations étaient manquantes et ce n'est qu'en février 2014 que toutes les données ont été obtenues afin d'évaluer les coûts spécifiques pour desservir le client.

- 1.10 Veuillez fournir les coûts totaux du projet de la conduite de 300 mètres de longueur, ainsi que la portion de ces coûts totaux défrayés par le client et comment cette dernière a été établie (référence (x)).

Réponse :

Les coûts totaux liés à la conduite de 300 mètres et au raccordement du client sont de 2,12 M\$. De ce montant, les coûts spécifiques pour desservir le client et qui ont été exclus du projet Pétromont sont de 0,83 M\$. Aucune contribution n'a été requise du client.

- 1.11 Veuillez indiquer si le choix du tracé sur la rue Durocher est une conséquence de la demande d'approvisionnement en gaz naturel faite par le client situé sur le site d'Ultramar (référence (x)).

Réponse :

Le choix du tracé de la rue Durocher n'est pas une conséquence de la demande d'approvisionnement en gaz naturel du client. Ce tracé a été identifié dès que Gaz Métro a constaté, à l'automne 2013, que le raccordement dans le parc René-Labrosse et l'installation de la conduite dans la rue Broadway présentaient des enjeux majeurs.

- 1.12 Veuillez justifier le choix du polyéthylène (référence (x)) au lieu de l'acier comme prévu initialement (référence (xiii)). Veuillez élaborer en tenant compte des conditions d'opération (2400 kPa de pression) et des caractéristiques physiques et environnementales du terrain où la conduite a été installée, telles que le type de sol, la présence de contamination, l'existence d'autres infrastructures souterraines (possibilité de bris de la conduite par d'éventuels travaux dans la zone, etc.).

Réponse :

Initialement, la desserte du client sur le site d'Ultramar devait se faire à même un autre projet en parallèle, avec une conduite en polyéthylène de classe 400 kPa. Cependant, considérant que Gaz Métro a par la suite opté pour desservir ce nouveau client sur la même conduite qui servirait à raccorder les conduites sous-fluviales de Pétromont au réseau existant de la rue Sherbrooke, une nouvelle conduite d'acier de 273,1 mm raccordée temporairement au réseau existant de classe 400 kPa de la rue Notre-Dame a servi à alimenter ce client. La desserte du client par une conduite en polyéthylène a donc été écartée.

Lorsque Gaz Métro aura réalisé les travaux de la conduite de 406 mm sur la rue Durocher, cette conduite (rue Durocher) et celle de 273,1 mm installée en 2014 seront raccordées sur la conduite existante de la rue Sherbrooke de classe 2 400 kPa. Le client sera donc à ce moment alimenté en classe 2 400 kPa, comme planifié lorsque le scénario de sa desserte par une conduite en polyéthylène a été éliminé.

Dans ce cas, le choix d'utiliser une conduite d'acier par rapport à une conduite de polyéthylène n'est pas relié aux caractéristiques techniques ou environnementales, mais bien à l'optimisation des deux projets et à l'espace très restreint de ce secteur pour l'installation de nouvelles conduites.

Les conduites de polyéthylène sont utilisées pour des pressions allant jusqu'à 700 kPa. Pour des pressions d'opération de classe de 1 000 kPa et plus, seul l'acier est approuvé par

le service de l'ingénierie de Gaz Métro. Par contre, des conduites d'acier peuvent être utilisées pour des pressions inférieures à une classe de 1 000 kPa.

- 1.13 Veuillez indiquer si une étude comparative des coûts a été effectuée entre le matériau prévu (référence (xiii)) et celui utilisé (référence (x)) pour la construction de la conduite de 300 mètres (acier versus polyéthylène). Si oui, veuillez la déposer. Sinon veuillez justifier.

Réponse :

Veuillez vous référer à la réponse 1.12 qui explique le choix du matériau sélectionné (acier) pour la conduite de 300 mètres. Aucune étude comparative n'était requise, car il était clair pour Gaz Métro que le fait de desservir le client sur la même conduite qui servirait à raccorder les conduites sous-fluviales de Pétromont au réseau existant de la rue Sherbrooke représentait une opportunité de réduire les coûts du projet Pétromont en excluant les coûts relatifs à la desserte du client.

- 1.14 Veuillez confirmer si la validation hydraulique du réseau (référence (xi)) a été faite à 2400 kPa (référence (xii)). Dans la négative, veuillez préciser l'impact sur les pertes de pression, l'intégrité physique du réseau et sur les coûts du projet.

Réponse :

Gaz Métro confirme que la validation hydraulique du réseau de la section de 300 mètres de 273,1 mm de diamètre en acier a été faite à 2 400 kPa.

- 1.15 Veuillez préciser ce que Gaz Métro entend par la « *conversion de la conduite en acier de 273,1 mm de 400 kPa à 2400 kPa* » (référence (xii)).

Réponse :

La conversion de la conduite en acier consiste en une augmentation de pression de 400 à 2 400 kPa. Pour cela, un test de pression à 1,5 fois la pression d'opération doit être fait au préalable, ce qui a été fait dans ce projet. La réponse à la question 1.12 explique plus en détail pourquoi Gaz Métro devra, en 2016, convertir la section de 300 mètres de la conduite 273,1 mm en acier, à la classe 2 400 kPa, car elle est temporairement opérée en classe 400 kPa pour permettre d'alimenter le client sur le site d'Ultramar en attendant que le reste du projet soit complété à l'été 2016. Ainsi, la conversion permettra l'optimisation des deux projets, soit le raccordement des conduites de Pétromont aux réseaux d'alimentation de Gaz Métro de l'île de Montréal et de la Rive-Sud, tout en préservant l'alimentation du client.

TRONÇON 5

- 2. Références :**
- (i) Pièce B-0015, p. 51;
 - (ii) Pièce B-0015, p. 52;
 - (iii) Pièce R-3833-2013, B-0015, p. 8.

Préambule :

(i) « *L'appel d'offres pour le nettoyage des conduites du tronçon 5 a été envoyé aux quatre entrepreneurs généraux accrédités par Gaz Métro. L'appel d'offres était accompagné d'un devis rédigé par le service de l'Ingénierie de Gaz Métro lequel faisait état d'exigences spécifiques à respecter lors de la mise en œuvre de la procédure de nettoyage (à l'eau) des conduites.*

[...]

À la suite de la réception des soumissions, deux entrepreneurs étaient finalistes pour se voir octroyer le contrat étant donné la conformité de leurs soumissions et la compétitivité de leurs prix. Cependant, l'un des deux entrepreneurs retenait les services d'un sous-traitant spécialisé pour effectuer les opérations de nettoyage et d'assèchement [entrepreneur provenant de Calgary] alors que le deuxième prenait charge de ces activités avec son personnel régulier. Cette différenciation a été déterminante pour le choix de l'entrepreneur général. Gaz Métro était plus confiante d'octroyer à prix égal les travaux à un entrepreneur qui s'était associé à un sous-traitant spécialisé dans ce genre de travaux. »

(ii) « *En 2012, un appel d'offres a été lancé auprès de trois entreprises spécialisées pour le nettoyage et l'inspection des conduites ayant transporté des hydrocarbures sur recommandation d'une firme d'ingénierie. [...]* » [nous soulignons]

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

- *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.* » [nous soulignons]

Demande :

- 2.1 Veuillez justifier le choix de Gaz Métro de limiter l'appel d'offres, pour le nettoyage du tronçon 5, à des entrepreneurs généraux accrédités (référence (i)) et d'exclure de celui-ci les entrepreneurs spécialisés en nettoyage et inspection des conduites ayant transporté des hydrocarbures (référence (ii)), étant donné la probabilité que le tronçon 5 contienne autant d'hydrocarbures liquides que les tronçons 2, 3 et 4 (référence (iii)).

Réponse :

En 2013, Gaz Métro a choisi de retenir les services d'un entrepreneur général accrédité par elle pour faciliter la gestion du projet comportant deux volets : les travaux de nettoyage de la conduite du tronçon 5 et les travaux de préparation des conduites (tronçon 5) pour l'activité de nettoyage (travaux civils et mécaniques) non requis lors du nettoyage des tronçons 2, 3 et 4 en 2012. Gaz Métro pouvait alors bénéficier des services d'un entrepreneur général connaissant bien ses pratiques, tout en bénéficiant des services du même entrepreneur spécialisé en nettoyage ayant réalisé les travaux en 2012, à titre de sous-traitant retenu par l'entrepreneur général. Finalement, Gaz Métro est d'avis que cette stratégie contractuelle a permis de minimiser les coûts pour la réalisation de ces deux activités. Le dépassement des coûts est dû aux contraintes rencontrées lors du nettoyage des conduites non prévues lors de l'estimation des coûts.