

RAPPORT DE SUIVI

**PROJET DE RELOCALISATION DE
LA CONDUITE DU PONT ARTHUR-LABERGE**

1 Le projet de relocalisation de la conduite du pont Arthur-Laberge a été approuvé le 29 avril 2014,
2 par la décision D-2014-069 de la Régie de l'énergie (la « Régie »). Dans celle-ci, la Régie
3 demandait à Société en commandite Gaz Métro (« Gaz Métro ») de soumettre annuellement, lors
4 du dépôt de son rapport annuel, les données nécessaires au suivi du projet.

1. STATUT DE L'AVANCEMENT DU PROJET

5 Tel que prévu à l'échéancier initial du projet, la fin des travaux a eu lieu à la fin du mois de
6 septembre 2014.

2. COÛTS DU PROJET ET EXPLICATION DES ÉCARTS

7 Le tableau suivant présente les montants budgétés au moment de la demande d'investissement
8 et les coûts réels en date du 30 septembre 2015, constituant les coûts finaux du projet.

9 Les écarts présentés représentent la différence entre les montants initialement budgétés et les
10 coûts réels du projet.

PROJECTION DES COÛTS GLOBAUX AU 30 SEPTEMBRE 2015
(\$)

	Budget initial (1)	Réel au 30 septembre 2015 (2)	Écart (3 = 2-1)
Matériaux	222 140	47 220	(174 920)
Main-d'œuvre interne	176 800	156 913	(19 887)
Services externes	365 350	236 066	(129 284)
Entrepreneurs	918 005	714 625	(203 380)
Contingence (12,5 %)	210 287	0	(210 287)
Sous-total	1 892 582	1 154 824	(737 758)
Frais généraux (13,43 %)	254 174	155 093	(99 081)
Total global	2 146 756	1 309 917	(836 839)
Contribution MTQ	(728 238)	(401 052)	327 186
Total Gaz Métro	1 418 518	908 865	(509 653)

1 Gaz Métro a complété le projet avec des coûts finaux de 0,8 M\$ inférieurs aux coûts initialement
2 prévus.

3 L'écart de coûts favorable s'explique par divers facteurs qui ont favorisé avantageusement la
4 réalisation du projet. Par exemple, les conditions météorologiques favorables ont permis de
5 conserver un bon rythme de production sans aucune journée de perte de productivité ni aucune
6 démobilitation de l'entrepreneur dues à des crues soudaines de la rivière lors de précipitations
7 abondantes. Également, le bon niveau de coordination avec l'entrepreneur du ministère des
8 Transports du Québec (MTQ) a permis de devancer l'échéancier et ainsi éviter l'installation d'une
9 conduite de dérivation temporaire sur le pont.

3. IMPACT TARIFAIRES INITIAL ET PROJETÉ

10 L'effet des variations de coûts favorables sur l'impact tarifaire du projet se retrouve au tableau ci-
11 dessous. Le calcul de l'impact tarifaire est effectué sur une période de 40 ans.

Description	Impact initial	Impact projeté
Impact tarifaire (40 ans)	1 780 723 \$	1 143 770 \$

4. DEMANDE DE METTRE FIN AU SUIVI

Étant donné que le projet de relocalisation de la conduite du pont Arthur-Laberge est complété et que la conciliation des coûts réels par rapport aux prévisions initiales a été faite, Gaz Métro demande à la Régie, conformément à la décision D-97-25, de mettre fin à ce suivi.

- 1 **Gaz Métro demande à la Régie de prendre acte du suivi du projet de relocalisation de la**
- 2 **conduite du pont Arthur-Laberge et d'autoriser Gaz Métro à y mettre fin.**