

RAPPORT DE SUIVI

PROJET DE RELOCALISATION DE LA CONDUITE DU PONT BISSON

1 Le projet de relocalisation de la conduite du pont Bisson a été approuvé le 5 août 2013, par la
2 décision D-2013-121 de la Régie de l'énergie (la « Régie »). Dans celle-ci, la Régie demandait à
3 Société en commandite Gaz Métro (« Gaz Métro ») de soumettre annuellement, lors du dépôt de
4 son rapport annuel, les données nécessaires au suivi du projet.

1. STATUT DE L'AVANCEMENT DU PROJET

5 Les travaux de forage et d'installation de la conduite sous le lit de la rivière des Prairies ont été
6 complétés, dans une première phase du projet, en décembre 2014. Une deuxième phase, prévue
7 au printemps 2015, a permis de réaliser les raccordements au réseau existant et de faire la mise
8 en gaz de la nouvelle conduite. Par la suite, Gaz Métro a abandonné la conduite suspendue au
9 pont Bisson. Ces travaux ont été complétés en mai 2015. Les travaux de réfection des espaces
10 de travail temporaires ainsi que la démobilisation finale de l'entrepreneur ont pris fin en juin 2015.

2. COÛTS DU PROJET ET EXPLICATION DES ÉCARTS

11 Le tableau suivant présente les montants budgétés au moment de la demande d'investissement
12 et les coûts réels en date du 30 septembre 2016, constituant les coûts finaux du projet.

COÛTS FINAUX AU 30 SEPTEMBRE 2016
(\$)

	Budget initial	Réel au 30 septembre 2016	Écart
	(1)	(2)	(3=2-1)
Matériaux	514 000	459 185	(54 815)
Main-d'œuvre interne	198 760	362 097	163 337
Services externes	245 800	193 373	(52 427)
Services externes ingénierie	400 000	443 577	43 577
Entrepreneurs	5 221 236	4 416 148	(805 088)
Contingence	986 969	0	(986 969)
Sous-total	7 566 765	5 874 380	(1 692 385)
Frais généraux (11 %)	832 344	646 182	(186 162)
Total	8 399 109	6 520 562	(1 878 547)

1 Au 30 septembre 2016, les coûts totaux du projet représentent 6,5 M\$, soit 1,9 M\$ de moins que
2 les coûts initialement prévus.

3 Les coûts finaux sont inférieurs de 1,9 M\$ au budget initial. Cet écart est dû principalement aux
4 économies effectuées à la suite du choix d'un foreur provenant du Québec. Les autres
5 soumissionnaires qualifiés pour effectuer le travail étaient basés à l'extérieur du Québec et leurs
6 coûts étaient plus élevés. Considérant la complexité du forage directionnel, la majorité de la
7 contingence prévue au projet lui était destinée. Finalement, l'utilisation de la contingence n'a pas
8 été requise considérant le bon déroulement de cette activité. Une surveillance spécialisée a été
9 requise lors des étapes critiques des travaux de forage afin d'assurer un contrôle de la qualité.
10 Ceci explique la hausse des services externes d'ingénierie.

11 À la suite du nouvel échéancier, soit de réaliser le projet en deux phases (automne 2014 et
12 printemps 2015), de la main-d'œuvre interne supplémentaire a été requise afin d'assurer une
13 surveillance en continu pour l'ensemble des travaux.

1 Les coûts de 2016 proviennent principalement des frais de servitudes qui ont été requises pour
2 l'installation de la nouvelle conduite.

3. IMPACT TARIFAIRE INITIAL ET PROJETÉ

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

Description	Impact initial	Impact projeté
Impact tarifaire (40 ans)	10 344 046 \$	8 033 708 \$

4. DEMANDE DE METTRE FIN AU SUIVI

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

8 **Gaz Métro demande à la Régie de prendre acte du suivi du projet de relocalisation de la**
9 **conduite du pont Bisson et d'autoriser Gaz Métro à y mettre fin.**