

RAPPORT DE SUIVI

**PROJET DE RELOCALISATION DE
LA CONDUITE PRÈS DU PONT BOUCHARD**

1 Le projet de relocalisation de la conduite près du pont Bouchard a été approuvé le 17 juillet 2015,
2 par la décision D-2015-115 de la Régie de l'énergie (la « Régie »). Dans celle-ci, la Régie
3 demandait à la Société en commandite Gaz Métro (« Gaz Métro ») de soumettre annuellement,
4 lors du dépôt de son rapport annuel, les données nécessaires au suivi du projet.

5 Le 25 novembre 2015, Gaz Métro envoyait une communication à la Régie pour l'informer d'un
6 dépassement de coûts projetés au-delà de 15 %. Les explications détaillées quant au
7 dépassement des coûts ont été fournies au Rapport annuel 2015 (R-3951-2015, B-0062,
8 Gaz Métro-35, Document 1), permettant à la Régie d'en prendre acte dans sa décision
9 D-2016-111.

1. STATUT DE L'AVANCEMENT DU PROJET

10 Comme prévu initialement, la fin des travaux a eu lieu à la fin de septembre 2015. Les travaux de
11 mise en gaz et d'abandon de la conduite ont été complétés le 25 septembre 2015 et la
12 revitalisation des berges a été finalisée en octobre 2015.

2. COÛTS DU PROJET ET EXPLICATION DES ÉCARTS

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

COÛTS FINAUX AU 30 SEPTEMBRE 2016
(\$)

Activités	Budget initial (1)	Coûts réels au 30 sept. 2016 (2)	Écart (3=2-1)
Matériaux	73 150	111 332	38 182
Main-d'œuvre interne	99 228	90 331	(8 897)
Services externes	235 558	209 662	(25 896)
Entrepreneurs	909 419	1 315 489	406 070
Contingence (10 %)	131 735		(131 735)
Sous-total	1 449 090	1 726 814	277 724
Frais généraux (14,75 %)	213 741	254 705	40 964
Total global	1 662 831	1 981 519	318 688
Contribution MTQ	(673 431)	(779 053)	(105 622)
Total des coûts assumés par Gaz Métro	989 400	1 202 466	213 066

1 Au 30 septembre 2016, les coûts réels finaux du projet sont de 2,0 M\$, soit 0,3 M\$ de plus que
2 les coûts initialement prévus, correspondant à une augmentation de 19 %, plutôt que
3 l'augmentation de 24,6 % anticipée dans la correspondance du 25 novembre 2015 et au Rapport
4 annuel 2015.

5 L'écart s'explique principalement par l'augmentation des coûts relatifs à l'entrepreneur. Comme
6 indiqué au Rapport annuel 2015, l'augmentation des coûts liés à l'entrepreneur s'explique en
7 partie (0,2 M\$) par la différence entre l'estimation budgétaire initiale et le montant de l'octroi du
8 contrat à l'entrepreneur à la suite de l'appel d'offres. Le contrat a été octroyé à l'entrepreneur
9 en juillet 2015.

10 L'écart de coûts s'explique aussi par divers facteurs ayant influencé la réalisation du projet,
11 notamment les conditions météorologiques défavorables en début de projet. Ces conditions ont
12 causé l'arrêt des travaux durant trois jours. Des employés de l'entrepreneur ont dû travailler en
13 temps supplémentaire au cours des mois d'août et septembre afin de reprendre cette perte de
14 productivité, engendrant des coûts d'environ 30 000 \$. Ces conditions météorologiques ont

1 également entraîné la démobilisation de l'entrepreneur retenu par Gaz Métro, engendrant des
2 coûts d'environ 20 000 \$.

3 De plus, l'entrepreneur retenu par Gaz Métro a été dans l'obligation de retirer une partie d'un mur
4 de béton protégeant la municipalité de Saint-Hyacinthe de la crue des eaux pour faire ses travaux.
5 La municipalité a exigé la reconstruction de ce mur, ce qui n'était pas prévu au moment de la
6 planification du projet et ne faisait donc pas partie de la description de l'appel d'offres. Les coûts
7 relatifs à la reconstruction de ce mur se sont élevés à environ 89 000 \$.

3. IMPACT TARIFAIRE INITIAL ET PROJETÉ

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

Description	Impact initial	Impact projeté
Impact tarifaire (40 ans)	1 237 524 \$	1 502 351 \$

4. DEMANDE DE METTRE FIN AU SUIVI

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

13 **Gaz Métro demande à la Régie de prendre acte du suivi du projet de relocalisation de la**
14 **conduite près du pont Bouchard et d'autoriser Gaz Métro à y mettre fin.**