

**RÉPONSES DE GAZIFÈRE À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS NO 1 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE
(LA RÉGIE) RELATIVE À LA DEMANDE AFIN D'OBTENIR L'AUTORISATION DE PROCÉDER À DES
INVESTISSEMENTS DANS LE BUT DE RECONFIGURER LE RÉSEAU DE GAZIFÈRE INC. À
L'INTERSECTION DES CHEMINS BLANCHETTE, DE CHAMBORD ET DU BOULEVARD LORRAIN
(« PROJET BOULEVARD LORRAIN »)**

HISTORIQUE ET ANALYSE DE LA SITUATION ACTUELLE

- 1. Références :**
- (i) Pièce [B-0006](#), p. 6 ;
 - (ii) Pièce [B-0016](#), p. 11.

Préambule :

- (i) Gazifère précise ce qui suit :

« La portion de la conduite de Gazifère, desservant la partie nord du boulevard Lorrain, a été installée en 2003-2004 tandis que celle de la partie sud du boulevard Lorrain, l'a été en 2011. L'emplacement actuel de cette conduite, qui se trouve dans l'entité primaire de l'emprise routière, a été choisi puisqu'il était hors de la chaussée et éloigné des services municipaux existants. De plus, il n'y avait pas d'espace dans l'entité secondaire. Suite aux nouvelles configurations de l'intersection résultant des travaux du MTMDET [anciennement MTQ], la conduite de Gazifère située à cet endroit ne respecte plus les normes dudit ministère et il devient nécessaire de la déplacer, le tout aux frais du distributeur selon les termes de l'entente-cadre signée entre les parties. »

- (ii) Entente-cadre n°20-121 entre Gazifère et le MTQ signée en 2005, article 7.5.

Demandes :

- 1.1 Veuillez indiquer la teneur des discussions avec le MTMDET au moment d'installer la conduite desservant la partie sud du boulevard Lorrain (été 2011).

Réponse 1.1 :

Lorsque le Projet a été initié, Gazifère a passé en révision l'ensemble des infrastructures existantes dans les entités primaire et secondaire afin de déterminer quelle serait la meilleure option pour installer les conduites. Les constats d'alors furent les suivants :

- **Les services municipaux existants étaient situés entre le talus intérieur et la limite de l'emprise secondaire;**

- Les poteaux de Bell Canada et d'Hydro Québec étaient situés près de la limite de l'emprise secondaire;
- Le talus extérieur arrive à la limite de l'emprise secondaire.

Gazifère a également pris en considération que les exigences de la Ville de Gatineau en matière de conception d'infrastructures souterraines imposent une contrainte particulière, soit de conserver des dégagements d'un minimum de 2 mètres entre les conduites d'égouts ou d'aqueducs et les conduites de gaz naturel.

De plus, si la conduite de gaz est installée entre le fossé et l'emprise, des travaux d'aménagements majeurs et coûteux sont alors requis pour les entrées charretières, en plus de prolonger la durée des travaux de construction du Projet, ce qui représente un impact plus important sur les citoyens.

Gazifère doit aussi choisir l'emplacement des conduites en lien avec la capacité d'effectuer les travaux de construction. À cet égard, l'utilisation d'un forage directionnel a été utilisé dans ce projet et nécessitait une distance d'au moins 1 mètre de chaque côté de la conduite. Enfin, Gazifère doit s'assurer d'avoir l'espace requis pour effectuer l'entretien et la maintenance de la conduite.

Conséquemment, sur la base des éléments mentionnés ci-haut, Gazifère a alors jugé que l'installation d'une conduite dans le fossé n'était pas l'option à retenir étant donné les éléments suivants :

- Difficulté technique pour les raccordements futurs lorsqu'il y a présence d'eau dans le fossé;
- Risque de sécurité que pose la conduite de gaz lorsque les employés de la ville procèdent au nettoyage et au reprofilage du fossé, qui consiste à recreuser le fossé pour lui redonner sa capacité d'évacuation de l'eau;
- Nuisance pour les travaux de la ville lorsqu'ils doivent effectuer leurs interventions sur leurs infrastructures existantes, incluant des conflits potentiels qui seraient sujets à des déplacements, aux frais de Gazifère, selon l'entente avec la ville puisque les dégagements minimaux ne seraient pas respectés.

L'ensemble de ces éléments ont été pris en considération et discutés avec le représentant du MTQ (aujourd'hui connu sous MTMDET) lors de rencontres et appels téléphoniques au printemps 2011 et ont mené à la décision de Gazifère de mettre en place la conduite dans l'entité primaire.

1.2 Veuillez indiquer si en 2011 Gazifère avait considéré le risque d'assumer les frais de déplacement de ses conduites en cas de travaux sur cette emprise routière par le MTMDET. Veuillez élaborer.

Réponse 1.2 :

En 2011, Gazifère a évalué les risques d'assumer les frais de déplacement de ses conduites en cas de travaux sur cette emprise par le MTMDET. Ces risques ont été jugés faibles considérant le faible niveau de probabilités que des modifications soient effectuées par le MTMDET sur cette rue.

Ce cas n'est pas exceptionnel, puisqu'il arrive occasionnellement à Gazifère d'installer ses conduites dans l'entité primaire. Ces décisions découlent toujours d'une analyse de risques effectuée par Gazifère en lien avec la réduction des coûts du projet et les risques que des demandes de déplacement soient effectuées dans les années futures.

Le cas du projet du boulevard Lorrain est un cas où il a été déterminé que l'option la plus économique était d'installer la conduite dans l'entité primaire en tenant en compte les risques, jugés faibles à l'époque, qu'une demande de déplacement soit requise par le MTMDET.

Cependant, depuis cette décision, cette route est devenue plus achalandée, notamment via le développement d'une municipalité au nord de l'intersection, qui fait en sorte qu'un déplacement de conduite est maintenant rendu nécessaire. Cet achalandage additionnel a malheureusement donné lieu à des accidents mortels au cours des dernières années ayant mené le MTMDET à changer la configuration de cette intersection. Gazifère n'a pu prévoir cette situation à l'époque, tout comme le MTMDET, alors que ce dernier aurait pu, dès le départ, mettre en place une intersection répondant au besoin d'aujourd'hui.

- 2. Références :**
- (i) Pièce [B-0006](#), p. 6 ;
 - (ii) Pièce [B-0006](#), p. 3 ;
 - (iii) Pièce [B-0016](#), p. 17.

Préambule :

(i) « *La portion de la conduite de Gazifère, desservant la partie nord du boulevard Lorrain, a été installée en 2003-2004 tandis que celle de la partie sud du boulevard Lorrain, l'a été en 2011.* »

(ii) « Le réseau gazier devra alors être reconfiguré en procédant au déplacement de cette conduite (ci-après le « Projet »), puisqu'elle se situe dans l'entité primaire du boulevard Lorrain, et ce, aux frais du distributeur en vertu de l'entente-cadre entre ce dernier et le MTMDET. »

(iii) Extrait de l'Entente-cadre n°20-121 entre Gazifère et le MTQ signée en 2005, articles 13.1 et 13.2 :

« 13.1 La présente entente-cadre est d'une durée de cinq (5) ans et, malgré la date de sa signature, entre en vigueur le 1er janvier 2005 et se termine le 31 décembre 2009.

13.2 La présente entente-cadre sera automatiquement renouvelée aux mêmes conditions et pour la même durée, à moins que l'une des parties ne transmette à l'autre, et ce, au moins un (1) an avant la date de renouvellement, un avis écrit l'informant de son intention de ne pas renouveler l'entente-cadre. »

Demande :

2.1 Dans un contexte où les actifs ne sont pas complètement amortis, veuillez indiquer s'il serait possible pour Gazifère de renégocier la présente Entente-cadre afin d'obtenir de la part du MTMDET un partage des coûts pour des conduites enfouies dans des emprises primaires. Veuillez commenter.

Réponse 2.1 :

Non, il n'apparaît pas possible pour Gazifère de revoir l'Entente-cadre. Le choix qu'à fait Gazifère historiquement de mettre en place la conduite dans l'entité primaire a été faite sur la base des informations dont elle disposait à l'époque et d'une analyse rigoureuse, tel qu'exposé à la réponse à la question 1.1.

COÛTS DU PROJET

3. Références :

- (i) Pièce [B-0006](#), p. 5 ;
- (ii) Pièce [B-0006](#), p. 6 ;
- (iii) Pièce [B-0006](#), p. 6.

Préambule :

(i) « Abandonner approximativement 700 mètres de conduite NPS 4 PE sur le boulevard Lorrain; »

(ii) « La portion de la conduite de Gazifère, desservant la partie nord du boulevard Lorrain, a été installée en 2003-2004 tandis que celle de la partie sud du boulevard Lorrain, l'a été en 2011. »

(iii) Gazifère présente le détail des coûts du Projet totalisant 770 342,48 \$.

	Coûts prévus (\$)
Planification	8 000
Servitudes	64 500
Consultants (circulation, environnement, etc.)	55 900
Entrepreneur général (main d'œuvre, équipement et sous-traitants)	394 059,47
Source d'énergie temporaire (propane)	6 000
Matériel	46 883,70
Autres entrepreneurs	3 600
Main d'œuvre interne	63 008,90
Contingence	128 390,41
Total	770 342,48

Demandes :

3.1 Veuillez déposer les coûts relatifs à l'installation des conduites desservant la partie nord du boulevard Lorrain en 2003-2004 et les coûts relatifs à l'installation des conduites desservant la partie sud du boulevard Lorrain en 2011.

Réponse 3.1 :

La portion de la conduite du boulevard Lorrain qui sera abandonnée est de 700 mètres. Or, trois projets ont été accomplis pour mettre en place cette section de 700 mètres, le premier en 2003, le second en 2004 et le dernier en 2011. Ces trois projets représentent des installations de 2,105 km.

Il est donc impossible pour Gazifère de déterminer avec précision les coûts des 700 mètres à être abandonnés.

Cela dit, Gazifère a effectué un calcul permettant de déterminer un taux unitaire au mètre pondéré pour l'installation des 2,105 km de conduites sur le boulevard Lorrain. Le taux pondéré moyen est de 85,56 \$. Lorsque l'on multiplie ce taux par les 700 mètres, on arrive à un coût de construction historique estimé de l'ordre de 59 892 \$.

3.2 En vous référant à la réponse 2.1, veuillez fournir, si les données sont disponibles, la ventilation des coûts encourus en 2003-2004 et en 2011 selon les catégories présentées à la référence (iii). Veuillez expliquer les principales différences avec le Projet examiné dans le présent dossier.

Réponse 3.2 :

Les informations ne sont pas disponibles pour effectuer une telle ventilation des coûts historiques encourus.

3.3 En vous référant à (i), veuillez indiquer si les coûts d'abandon seront radiés aux charges d'exploitation et récupérés par Gazifère dans ses tarifs. Le cas échéant, veuillez les chiffrer et expliquer pourquoi ils sont exclus des coûts du Projet.

Réponse 3.3 :

Non, les coûts spécifiques d'abandon ne seront par radiés des charges d'exploitation et récupérés par Gazifère dans ses tarifs.

Les taux d'amortissement sur les conduites principales sont basés sur la durée de vie des actifs. Or, la détermination de cette durée de vie des actifs de Gazifère inclut les conduites qui sont abandonnées.

Conséquemment, les coûts d'abandon globaux des conduites sont inclus dans le Projet via l'utilisation d'un taux d'amortissement des nouvelles conduites qui inclut les abandons des conduites de Gazifère.

4. Référence : Pièce [B-0006](#), p. 5.

Préambule :

Le Projet consiste à installer 2 090 mètres de conduites, selon le détail suivant :

« - *Installer approximativement 1 500 mètres de tuyau NPS 6 PE sur le chemin Blanchette et sur les propriétés adjacentes au boulevard Lorrain (au nord du chemin Blanchette et au sud du chemin Saint-Thomas) permettant de boucler les deux (2) portions du réseau et de continuer à desservir quelques clients se trouvant au centre de ces portions;*

- Installer approximativement 100 mètres de tuyau NPS 2 PE sur les propriétés adjacentes au boulevard Lorrain (au sud du chemin de Chambord et au nord de la rue Thérèse) afin de maintenir la desserte de quelques clients et l'intégrité du réseau;

- Installer approximativement 490 mètres de tuyau NPS 2 PE sur la rue Thérèse sud et sur les propriétés adjacentes au boulevard Lorrain (au sud de la rue Thérèse) afin de maintenir l'intégrité du réseau. » [nous soulignons]

Demande :

4.1 Veuillez fournir des coûts unitaires d'installation de conduites encourus par Gazifère depuis les cinq dernières années et expliquer les écarts avec celui du Projet examiné dans le présent dossier.

Réponse 4.1 :

Gazifère présente dans le tableau ci-bas les coûts unitaires des années 2013 à 2017. Ces coûts unitaires sont très variables entre chacune des années. Cette grande variabilité découle des éléments suivants :

- **L'inflation des coûts de construction et des matériaux ;**
- **Le type de travaux accomplis à chaque année;**
 - **Les coûts des conduites diffèrent de manière importante s'il s'agit d'une construction en milieu déjà construit ou dans un nouveau projet. De plus, dans des situations similaires, des conditions bien différentes peuvent être présentes, tel que des terrains contaminés, etc.**
- **Le faible nombre de mètres de conduites installées à chaque année.**
 - **Habituellement, Gazifère installe peu de mètres de conduites annuellement, surtout celles ayant des dimensions relativement importantes (comme les 6 pouces plastiques, qui sont utilisées en partie dans le projet du boulevard Lorrain). Cette faible quantité de conduites installées annuellement affecte de manière importante les moyennes des taux annuels des différents types de conduites. On peut d'ailleurs remarquer que le coût des conduites moins installées (les conduites d'aciers et les conduites de plastiques de 4 et de 6 pouces) varient de manière beaucoup plus importantes que les conduites utilisées plus fréquemment comme le 2 pouces plastique.**

	2013	2014	2015	2016	2017
1" acier	-	-	76.03	-	-
2" acier	4,244.46	1,201.98	3,193.73	6,808.81	1,943.82
4" acier	3,382.67	9,470.52	2,817.44	10,106.03	-
6" acier	1,887.36	30,486.94	3,277.24	4,324.54	1,180.17
8" acier	-	6,578.36	11,162.48	15,203.55	-
12" acier	-	-	-	7,000.09	20,107.24
16" acier	-	-	-	-	2,543.83
1,25" plastique	141.66	123.74	217.87	284.61	189.15
2" plastique	83.22	120.32	105.18	148.40	106.92
4" plastique	422.11	481.50	286.41	243.28	181.57
6" plastique	404.17	933.96	822.04	335.78	315.95
8" plastique	-	-	-	-	511.08

Dans le présent Projet, les coûts des conduites de Gazifère, par mètre, sont les suivants :

- 2" plastique : \$221.96/m
- 6" plastique : \$426.26/m

Les coûts unitaires supérieurs des conduites du Projet comparativement aux coûts unitaires des conduites encourus en 2016 et 2017 découlent du fait que les conduites du Projet seront toutes installées dans le contexte où les infrastructures sont présentes (les routes étant déjà construites), alors que les valeurs moyennes historiques contiennent autant des conduites en situation de nouvelle construction qu'en situation où les infrastructures sont présentes. Il faut noter que le coût des conduites en situation où les infrastructures sont présentes sont, par contrat, plus élevés que lorsque ces dites conduites sont installées en situation de nouveaux développements.

5. Références :
- (i) Pièce [B-0006](#), p. 6 ;
 - (ii) Pièce [B-0006](#), p. 9 ;
 - (iii) Dossier R-4039-2018, pièce [B-0014](#), réponse 5.1, page 20.

Préambule :

- (i) Les investissements prévus s'élèvent à 641 953,07 \$ et la contingence se chiffre à 128 390,41 \$. La Régie détermine que celle-ci représente 20 % des investissements.

(ii) La classe d'estimé du Projet est 3.

(iii) « Depuis peu, Gazifère utilise des critères plus standards dérivés des contingences suggérées par l'American Association of Cost Engineers (« AACE »). »

Classe d'estimation	Définition du projet	Contingence suggérée
Classe 5	0-2%	20-50%
Classe 4	1-15%	15-40%
Classe 3	10-40%	10-30%
Classe 2	30-75%	5-20%
Classe 1	65-100%	5-10%

Demande :

5.1 Veuillez justifier le recours à une contingence de 20 %, laquelle peut être choisie dans une fourchette de 10 % à 30 %.

Réponse 5.1 :

Ce choix est basé sur notre expérience et l'historique des projets passés. Gazifère détermine au cas par cas le taux à utiliser selon son évaluation de la situation particulière à chaque projet. Dans le cas du Projet qui fait l'objet du présent dossier, les risques de dépassement de coûts sont considérés moyens, la plus grande partie des travaux s'effectuant sur une route située en milieu agricole, où les conflits avec des infrastructures (réseau d'aqueduc, égouts, etc.) ou les risques associés à des contaminations de sol, sont limités.

- 6. Références :**
- (i) Pièce [B-0006](#), p. 6 ;
 - (ii) Pièce [B-0006](#), p. 7 ;
 - (iii) Pièce [B-0009](#), p. 4.

Préambule :

- (i) Gazifère présente le détail des coûts prévus du Projet, totalisant 770 342 \$.
- (ii) Gazifère présente les résultats de l'analyse de sensibilité considérant les variations de plus ou moins 10 %.

Scénario de base	
Total des coûts incluant les intérêts	774 670 \$
Valeur actuelle nette	(713 139) \$
Scénario de base, coûts plus 10%	
Total des coûts incluant les intérêts	852 137 \$
Valeur actuelle nette	(784 453) \$
Scénario de base, coûts moins 10%	
Total des coûts incluant les intérêts	697 203 \$
Valeur actuelle nette	(641 825) \$

(iii) Gazifère présente le détail de l'analyse financière sur une période de 40 ans, dont la valeur actuelle nette est de 714 239 \$.

Demandes :

6.1 Veuillez préciser si le coût du projet comporte des intérêts capitalisés. Le cas échéant, veuillez expliquer pourquoi les exclure du Projet, tel qu'il appert à la référence (i).

Réponse 6.1 :

Gazifère confirme que le coût du Projet comporte des intérêts capitalisés et qu'ils sont inclus dans le coût total.

En fait, les intérêts capitalisés auraient dû être inclus dans le tableau inséré à la section 4 de la pièce GI-1, Document 1, page 6 de 10, et le tableau aurait dû être présenté ainsi :

	Coûts prévus (\$)
Planification	8 000
Servitudes	64 500
Consultants (circulation, environnement, etc.)	55 900
Entrepreneur général (main d'œuvre, équipement et sous-traitants)	394 059,47
Source d'énergie temporaire (propane)	6 000
Matériel	46 883,70
Autres entrepreneurs	3 600
Main d'œuvre interne	63 008,90
Contingence	128 390,41
<u>Intérêts capitalisés</u>	<u>4 327</u>
Total	<u>774 670</u>

Par conséquent, Gazifère confirme que l'analyse financière détaillée a été effectuée avec le coût total du Projet, lequel inclut les intérêts capitalisés.

6.2 Veuillez confirmer que les coûts du Projet sont de 774 670 \$, et non pas de 770 342 \$. Dans la négative, veuillez expliquer.

Réponse 6.2 :

Gazifère confirme que les coûts du Projet sont de 774 670 \$.

6.3 Veuillez expliquer l'écart entre la valeur actuelle nette de (713 139) \$ (référence (ii)) et celle de l'analyse financière détaillée de (714 239) \$ (référence (iii)).

Réponse 6.3 :

Gazifère a malencontreusement mal enregistré le document Excel de la pièce GI-1, Document 2.1 en format PDF. Ce faisant, elle a ni enregistré ni imprimé la dernière page de l'analyse financière détaillée. Par conséquent, Gazifère dépose une version révisée de la pièce, laquelle inclut la totalité de ses pages et démontre que la valeur actuelle nette est de (713 239) \$.

- 7. Références :**
- (i) Pièce [B-0006](#), p 7;
 - (ii) Pièce [B-0006](#), p 7;
 - (ii) Pièce [B-0016](#), p.9 et 10.

Préambule :

(i) Gazifère présente au tableau suivant le calendrier projeté du Projet.

Activités	Échéance
Détermination du tracé, évaluation des coûts et durée des travaux	11 mai 2018
Rédaction des documents, préparation du dossier et dépôt à la Régie	1 ^{er} juin 2018
Réception de la décision de la Régie	31 août 2018
Planification et acquisition de servitudes	7 septembre 2018
Début des travaux	17 septembre 2018
Fin des travaux	26 octobre 2018

(ii) Gazifère indique qu'elle doit obtenir les autorisations suivantes afin de réaliser le Projet :

- Permis de la Ville de Gatineau;
- Permis du MTMDET;
- Permis de la Commission de protection du territoire agricole du Québec.

(iii) Extrait de l'entente-cadre entre le MTQ et Gazifère (no 20-121) :

« 5.6 Si la « COMPAGNIE » ne respecte pas l'échéancier convenu et que le réseau gazier est encore dans l'emprise routière au moment où l'entrepreneur du « MINISTÈRE » procède aux travaux, les frais supplémentaires de l'entrepreneur sont à la charge de la « COMPAGNIE ».

La « COMPAGNIE » s'engage à assumer la réclamation de l'entrepreneur et à indemniser, à protéger et à prendre fait et cause pour le « MINISTÈRE » contre tout recours de l'entrepreneur consécutif au non-respect de l'échéancier convenu. »

Demandes :

7.1 Veuillez indiquer l'échéancier convenu entre Gazifère et le MTMDET [anciennement MTQ] afin que l'entrepreneur du MTMDET puisse procéder aux travaux sur le boulevard Lorrain.

Réponse 7.1 :

Le début des travaux du Ministère est prévu pour la troisième semaine de septembre 2018. Il a donc été convenu avec le MTMDET que les travaux de Gazifère débuteraient le 17 septembre 2018 pour se terminer le 26 octobre 2018. Les travaux qui seront effectués par Gazifère n'empêcheront pas le Ministère de débiter ses travaux au cours de la troisième semaine de septembre 2018

7.2 Veuillez qualifier le risque de dépassement de l'échéancier et des coûts du Projet.

Réponse 7.2 :

Risque	Statut	Niveau de risque
Délai d'obtention de servitudes	90% des servitudes ont été acquises, celles restantes ont un impact minime sur le déroulement du Projet	Bas
Conditions du sol (autres infrastructures non-connues, sol contaminé, etc.)	Terrain situé en zone agricole avec potentiel de risque minime	Bas
Exigence particulière découlant du permis de la CPTAQ	Demande en cours	Moyen
Délai d'obtention de l'approbation de la Régie de l'énergie	Demande en cours	Moyen

Risque de dépassement de l'échéancier durant l'exécution qui aurait pour conséquence de compléter les travaux en période hivernale.	Si la date de début est retardée, l'échéancier de 5 semaines n'est plus réaliste en considérant les contraintes climatiques	Moyen
--	--	--------------

CONCLUSION

8. Référence : Pièce [B-0006](#), p. 10.

Préambule :

« La relocalisation de la conduite du boulevard Lorrain provient d'une requête du MTMDET, laquelle découle d'une reconfiguration d'une portion de ce boulevard. Le Projet permettra de continuer à desservir la clientèle actuelle du distributeur sur le parcours de l'actuelle conduite tout en maintenant l'intégrité du réseau. De plus, le tracé proposé pourrait permettre de desservir une clientèle additionnelle future, ce qui pourrait réduire à terme l'impact à la hausse sur les tarifs de ce Projet. » [nous soulignons]

Demande :

8.1. Veuillez indiquer si des scénarios de croissance de la clientèle ont été évalués en lien avec ce Projet dans le cadre d'un plan stratégique ou dans le cadre de plans de développement avec la ville de Gatineau. Le cas échéant, veuillez élaborer et quantifier.

Réponse 8.1 :

Le secteur où passera la conduite est un secteur agricole. Quelques fermes et résidences pourraient être intéressées au gaz naturel. Outre ce faible potentiel de vente, la Ville de Gatineau ne prévoit pas de développement dans ce secteur actuellement.