

RÉPONSES DE GAZIFÈRE À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) RELATIVE À LA DEMANDE D'AUTORISATION DE PROCÉDER À DES INVESTISSEMENTS AFIN DE RENFORCER LE RÉSEAU DE GAZIFÈRE INC. (« PROJET SECTEUR NORD – PHASE 2 »)

EXTENSION DE RÉSEAU ET TRAJETS ALTERNATIFS

- 1. Références :**
- (i) Pièce [B-0005](#), p. 5, lignes 13 à 18;
 - (ii) Pièce [B-0005](#), p. 5, lignes 19 à 22;
 - (iii) Pièce [B-0005](#), p. 10.

Préambule :

(i) « La réalisation du Projet permettra de compléter le bouclage du réseau dans ce secteur par la jonction de la conduite située à l'est du secteur à celle qui se trouve au centre de Chelsea. Cet objectif est très important puisqu'il assurera la sécurité et la fiabilité du réseau ainsi que le maintien d'une pression adéquate dans le réseau situé au nord de la franchise de Gazifère. Le bouclage aura aussi pour avantage d'assurer une partie ou la totalité des besoins en gaz naturel de Chelsea en cas de bris de l'une ou l'autre des conduites alimentant le secteur nord ».

(ii) « Le Projet a été planifié de manière à suivre un tracé où se trouvent un grand nombre de résidences unifamiliales afin de favoriser l'addition de clients. Plusieurs habitants à proximité du tracé final ont déjà confirmé à Gazifère leur intérêt de se raccorder au réseau gazier lorsque celui-ci sera installé devant leur résidence. Un ajout de 30 unités unifamiliales est donc également prévu dans le cadre du Projet ».

(iii) « Lors de l'analyse du Projet, Gazifère a effectué l'étude de plusieurs trajets afin de sélectionner celui présenté ci-dessus. Le premier trajet alternatif analysé prévoyait de suivre exclusivement la route 105. Cette option a cependant pour effet de mettre Gazifère à risque de devoir déplacer la conduite dans l'éventualité où le Ministère des Transports du Québec (ci-après le « MTQ ») en fait la demande. L'entreprise a donc préféré opter pour un tracé plus certain (évitant, lorsque possible, l'installation de la conduite dans une emprise primaire du MTQ). La seconde option envisagée consistait à installer la conduite aux abords de l'ancienne voie ferrée. Il appert toutefois qu'un détour aurait alors été nécessaire afin d'atteindre la position de départ de la voie ferrée puisque la fin de la conduite installée au cours de la phase I du projet Secteur Nord ne se trouve pas à proximité de la voie ferrée. Ce tracé aurait donc exigé que plusieurs mètres supplémentaires de conduites soient installés, ce qui n'était pas idéal, sans compter que ce tracé aurait également eu pour effet de priver Gazifère d'un nombre important de clients potentiels. De plus, le terrain de l'ancienne emprise ferroviaire représente un risque important dû à la qualité de ce terrain ainsi qu'en raison de la contamination qui peut se retrouver dans le sol. Gazifère a donc préféré éviter l'ancienne voie ferrée, à moins de n'avoir aucune autre solution disponible.

Le parcours final retenu par Gazifère et présenté ci-dessus, permet d'éviter l'emprise primaire du MTQ lorsque des chemins alternatifs sont possibles, favorise le passage sur le territoire de Chelsea et ne requiert de passer par l'ancienne voie ferrée que lorsqu'aucun autre trajet n'est possible. Le tracé retenu constitue donc l'option représentant le moins de risques financiers et environnementaux pour l'entreprise, ainsi que le plus grand potentiel de nouveaux clients ».

Demandes :

1.1 Selon la référence (i), la Régie comprend que l'essentiel du Projet vise à compléter le renforcement du réseau de Gazifère dans le Secteur Nord, tel qu'entamé au cours d'une première phase, laquelle a fait l'objet d'un examen par la Régie au dossier R-4126-2020 et a été approuvé par cette dernière dans la décision [D-2020-106](#).

1.1.1. Veuillez confirmer la compréhension de la Régie.

Réponse 1.1.1 :

Gazifère le confirme.

1.2 Selon la référence (ii), une portion du Projet correspond plutôt à une extension de réseau et Gazifère prévoit raccorder une trentaine de clients, notamment par certains choix dans le tracé retenu. Veuillez préciser la proportion des coûts attribuables à la portion extension de réseau du Projet, dans l'option retenue.

Réponse 1.2 :

Les additions de clients prévues dans le cadre du présent Projet résultent de la localisation de ces clients directement sur le tracé retenu par Gazifère, ce qui facilite leur raccordement au réseau. Bien que le raccordement de ces nouveaux clients représente un avantage additionnel pris en considération au moment de l'évaluation des diverses options de trajet permettant la réalisation du renforcement visé par le Projet, il ne s'agit pas de la principale raison ayant motivé Gazifère à sélectionner l'alternative retenue. Ce choix s'est principalement imposé puisqu'il présentait le moins de risques financiers et environnementaux, en plus de permettre le raccordement de nouveaux clients.

Ainsi, aucune portion des coûts relatifs à la réalisation de ce Projet n'est attribuable à une extension de réseau. Le tracé proposé représente simplement le meilleur choix pour effectuer le renforcement.

Par conséquent, seuls les coûts attribuables directement au raccordement des clients s'ajoutent à ceux nécessaires à la réalisation du renforcement présenté dans le cadre du

présent Projet. Ces coûts se composent des dépenses relatives aux branchements (installation des services), d'un montant moyen de 3 700 \$ par résidence pour un total de 111 000 \$, et aux compteurs, d'un montant moyen de 69 \$ par branchement pour un total de 2 070 \$.

- 1.3 Pour chacun des deux trajets alternatifs étudiés (référence (iii)), veuillez préciser les coûts et le potentiel de nouveaux clients.

Réponse 1.3 :

Gazifère n'effectue pas l'estimation des coûts de tous les trajets alternatifs qu'elle analyse puisque le choix d'un trajet s'effectue en fonction d'une combinaison d'éléments. Ceux-ci incluent notamment la faisabilité du trajet, ses avantages et inconvénients, le type de terrain qui s'y trouve, les risques monétaires, etc. Suivant cette analyse, l'entreprise est en mesure de déterminer quel trajet doit être favorisé et effectue ensuite le travail nécessaire pour obtenir une estimation précise des coûts. Ce travail d'estimation peut être long, laborieux et coûteux, raisons pour lesquelles il n'est pas fait systématiquement pour chaque trajet analysé.

Pour les fins du Projet, effectuer une telle estimation pour chacun des tracés envisagés aurait nécessité l'obtention de coûts de tierces parties risquant ainsi d'occasionner de longs délais. La collaboration de firmes de consultants externes aurait également été nécessaire pour la préparation des estimations, ce qui aurait eu pour effet d'augmenter grandement les coûts totaux du Projet. Par ailleurs, une estimation précise des coûts de chacune des options envisagées n'était pas nécessaire puisque le choix du tracé était évident pour Gazifère suivant l'analyse préliminaire des différentes alternatives.

Gazifère présent ci-dessous certains points importants qui sont ressortis de l'analyse effectuée à l'égard de chacun des trajets alternatifs :

1) Trajet par la Route 105

Bien que l'option passant par la Route 105 soit plus courte en distance, elle représentait plusieurs difficultés et risques, notamment en raison du Ministère des transport du Québec (« MTQ »), de la circulation plus abondante et du type de terrain.

Les travaux qui se déroulent sur un territoire assujetti à la juridiction du MTQ doivent respecter plusieurs exigences qui peuvent affecter la durée et le coût des travaux. Les journées de travail doivent, notamment, être raccourcies (6h au lieu de 10h) et les lieux doivent être remis en état à la fin de chaque jour, ce qui occasionne une diminution de la productivité journalière moyenne et augmente les coûts. À titre d'exemple, aux fins de la réalisation du trajet retenu par Gazifère dans le cadre du Projet, le coût présenté

à la pièce B-0005, GI-1, Document 1, sous la rubrique « Services entrepreneurs »¹, s'élève à 3 143 955 \$ pour des travaux effectués sur la base de journées de 10h². En prenant la Route 105, ce coût augmenterait à une somme approximative de 4 187 333 \$ en raison des journées de travail raccourcies et de la diminution de la production qui résulte de l'obligation de remettre les lieux en état à la fin de chaque journée de travail (ce qui représente 1-2h par jour)³.

Par ailleurs, puisque les travaux seraient effectués sur le territoire du MTQ, un enjeu supplémentaire s'ajoute au projet, soit celui de l'emprise dans laquelle la conduite doit être installée. Gazifère a alors soit l'option de négocier des servitudes avec tous les propriétaires de terrains se trouvant en bordure de la Route 105 afin d'éviter l'emprise du MTQ (environ 70 servitudes à négocier et payer), soit l'option d'installer la conduite dans l'emprise du MTQ avec tous les risques que cela comporte (refus ou demande de déplacement pouvant occasionner des frais supplémentaires dans le futur).

Finalement, les opportunités de branchements de nouveaux clients situés directement sur le tracé étaient moins nombreuses (environ 76 clients⁴) et plus coûteuses (les coûts pour le branchement d'un client se trouvant en bordure d'une telle route sont beaucoup plus importants (7 000 \$ à 12 000\$) en raison du type de terrain et des mesures de contrôle de la circulation pendant la durée des travaux).

Ce trajet alternatif n'a donc pas été retenu puisqu'il était plus coûteux et surtout, puisqu'il posait un risque financier futur important en raison de la possibilité de recevoir une demande de déplacement de la conduite de la part du MTQ.

2) Trajet par l'ancienne voie ferrée

Ce trajet, passant par l'ancienne voie ferrée, est, somme toute, un peu plus directe, malgré le fait qu'il nécessite un détour pour atteindre le point de départ de la voie ferrée. Le coût des « Services entrepreneurs »⁵ serait toutefois sensiblement le même que celui du trajet retenu présenté dans le cadre du présent Projet.

¹ Dossier [R-4155-2021, B-0005, GI-1, Document 1, page 10 de 14](#).

² La durée totale des travaux calculée sur la base de journées de 10h représente un total de 91 jours de travail par opposition à 151 jours pour des journées de travail de 6h.

³ Il est à noter que les autres coûts demeurent sensiblement les mêmes que ceux du trajet retenu et présenté à la Régie (Dossier [R-4155-2021, B-0005, GI-1, Document 1, page 10 de 14](#)) pour autorisation. En soustrayant les coûts relatifs aux branchements et aux compteurs des clients potentiels (111 000 + 2 070 = 113 070 \$) et en additionnant le coût supplémentaire chargé par l'entrepreneur en raison des exigences du MTQ (4 187 333 – 3 143 955 = 1 043 378 \$), les coûts de ce tracé seraient approximativement de 6 805 117 \$ (5 874 809 – 113 070 + 1 043 378).

⁴ Le tracé retenu permet de croiser un nombre approximatif de 187 clients potentiels.

⁵ Dossier [R-4155-2021, B-0005, GI-1, Document 1, page 10 de 14](#).

À ce coût s'ajoutent cependant ceux découlant des risques liés à la qualité du terrain à proximité de l'ancienne voie ferrée dû à la contamination qui peut se trouver dans le sol. En effet, lorsque des travaux doivent être effectués sur un terrain contaminé, des mesures additionnelles coûteuses doivent être prises, notamment pour la protection des travailleurs (par exemple, l'utilisation d'équipements spécialisés et de respirateurs pour protéger les travailleurs, ventilation de la zone de travail, nettoyage spécial des équipements, etc.) ainsi que pour la gestion de la terre (par exemple, le traitement et remplacement de la terre ou l'envoi de celle-ci dans un centre de recyclage spécialisé de terre contaminée) provenant de l'excavation requise pour l'installation de la conduite. Les coûts associés à ces mesures additionnelles sont de l'ordre de 50 000 \$ à 75 000 \$, alors que ceux associés à la gestion de la terre contaminée, si tout se déroule comme prévu, sont de l'ordre de 356 000 \$.

En terminant, un nombre très limité d'opportunités de branchements de nouveaux clients se trouvaient sur ce tracé puisque l'ancienne voie ferrée passe, en majeure partie, à l'arrière des résidences. Gazifère cherche à éviter les raccordements à l'arrière des résidences pour des raisons de sécurité. Conséquemment, seuls 12 nouveaux clients auraient pu être branchés si ce tracé avait été retenu.

Ce trajet alternatif a donc été écarté en raison des risques financiers et environnementaux qu'il représente.

Conclusion

Suivant l'analyse des avantages et des inconvénients (autant qualitatifs que quantitatifs) associés aux différents trajets potentiels, Gazifère est d'avis que le trajet retenu représente l'option la plus avantageuse pour sa clientèle.

- 1.4 Veuillez préciser les coûts additionnels que représente le tracé retenu afin de permettre le raccordement des clients potentiels comparativement à chacune des deux autres solutions alternatives.

Réponse 1.4 :

Sans avoir procédé à une analyse détaillée des coûts associés aux trajets alternatifs, Gazifère estime que le tracé retenu représente l'option la moins dispendieuse pour les raisons énoncées à la réponse 1.3 de la présente demande de renseignements.