

## RAPPORT DE SUIVI

### PROJET DE RELOCALISATION DE LA CONDUITE DU PONT D'ÉTAGEMENT DE L'AUTOROUTE CÔTE-DE-LIESSE AU-DESSUS DE L'AUTOROUTE CHOMEDEY

1 Le projet de relocalisation de la conduite du pont d'étagement de l'autoroute de la Côte-de-Liesse  
2 (A-520) au-dessus de l'autoroute Chomedey (A-13) a été approuvé le 22 avril 2021, par la  
3 décision D-2021-051 de la Régie de l'énergie (Régie). Dans celle-ci, la Régie demandait à  
4 Énergir, s.e.c. (Énergir) de soumettre annuellement, lors du dépôt de son rapport annuel, les  
5 données nécessaires au suivi du projet.

#### 1. STATUT DE L'AVANCEMENT DU PROJET

6 L'installation de la conduite et la mise en gaz de la déviation ont été complétées en août 2021.  
7 Les travaux de remise en état ont été complétés en septembre 2021.

#### 2. COÛTS DU PROJET ET EXPLICATION DES ÉCARTS

8 Le tableau suivant présente les montants budgétés au moment de la demande d'investissement,  
9 les sommes encourues en date du 30 septembre 2021 et la projection des coûts requis pour  
10 terminer le projet.

11 Bien que les travaux soient terminés, il reste de faibles coûts de main-d'œuvre et de services  
12 professionnels pour la fermeture du projet.

**Ce tableau est déposé sous pli confidentiel**

1 Au 30 septembre 2021, la projection des coûts finaux est de 4,3 M\$, en hausse de 0,3 M\$ par  
2 rapport au budget initial. Les principaux écarts sont expliqués ci-dessous.

3 L'écart défavorable de 0,916 M\$ pour les services entrepreneurs, en partie compensé par la  
4 contingence prévue au budget du projet, découle de la position réelle de la conduite, différente  
5 de ce qui est prévu sur les plans, ce qui a requis une fermeture complète de la voie de service de  
6 l'autoroute Côte-de-Liesse. Cette augmentation des coûts est attribuable au retard encouru pour  
7 obtenir l'autorisation de cette entrave, non prévue initialement, auprès des différentes autorités  
8 et à l'accélération des travaux qui s'en est suivi pour respecter l'échéancier initial ainsi que pour  
9 limiter l'impact sur les autres chantiers majeurs du ministère des Transports du Québec à  
10 proximité.

11 L'écart favorable de 0,126 M\$ pour les servitudes découle de la collaboration des cédants et du  
12 bon déroulement des discussions lors de l'acquisition des aires de travail et servitudes requises  
13 pour le projet.

**3. IMPACT TARIFAIRE INITIAL ET PROJETÉ**

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

| Description                      | Impact initial | Impact projeté |
|----------------------------------|----------------|----------------|
| Impact tarifaire 40 ans (000 \$) | 5 013          | 5 386          |

**4. DEMANDE DE METTRE FIN AU SUIVI**

- 3 Énergir demande à la Régie, conformément à la décision D-97-25 de mettre fin à ce suivi.  
4 En vertu de cette décision, les suivis de projets prennent fin lorsque les deux conditions  
5 ci-dessous sont rencontrées ou à la troisième année du suivi :
- 6 • conciliation des investissements réels liés aux coûts de construction par rapport aux  
7 prévisions initiales; et
  - 8 • atteinte des retraits réels des volumes de ventes prévus à la maturité du projet.

Comme les travaux sont complétés et que les coûts projetés sont minimes, Énergir demande à la Régie de mettre fin au suivi.

9 **Énergir demande à la Régie de prendre acte du suivi du projet de relocalisation de la**  
10 **conduite du pont d'étagement de l'autoroute de la Côte-de-Liesse (A-520) au-dessus de**  
11 **l'autoroute Chomedey (A-13) et de l'autoriser à y mettre fin.**