

Québec, le 10 juin 2004

Envoi par courrier et par télécopieur :

Gaz Métro
M.Claude Doré
1717, rue du Havre
Montréal, Québec H2K 2X3

Objet : Projet de raccordement au réseau de gazoduc Trans Québec & Maritimes dans l'est
de l'île de Montréal par la Société en commandite Gaz Métro
Questions complémentaires du 10 juin 2004, questions n° 1 à 17

Monsieur,

À la suite de la première partie de l'audience publique tenue les 25 et 26 mai derniers concernant le projet de raccordement au réseau de gazoduc Trans Québec & Maritimes par la Société en commandite Gaz Métro, la commission d'enquête et d'examen chargée du dossier désire obtenir des renseignements complémentaires. Elle vous soumet donc les demandes ci-jointes.

Veillez trouver, annexée à la présente, la liste des demandes pour lesquelles la commission souhaite recevoir les réponses dans les plus brefs délais.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à cette demande et vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos meilleurs sentiments.

Coordonnatrice du secrétariat de la commission
Suzanne Bouchard

p.j.

Questionnement complémentaire

Tous les documents doivent être remis en français

1. Dans la description du réseau gazier métropolitain des îles de Laval et de Montréal, vous indiquez que ce réseau est alimenté à partir de trois postes de livraison, soit ceux de Senneville, Boisbriand et Saint-Mathieu-de-Beloeil. Les besoins maximum horaire à combler sur l'île de Montréal représentent 675 000 m³/heure. Ces besoins sont comblés par trois conduites acheminant le gaz naturel dont la répartition entre elles est celle-ci :

- conduite de Senneville	149 000 m ³ /heure
- conduite de Boisbriand	429 000 m ³ /heure
- conduite sous le pont Jacques-Cartier	97 000 m ³ /heure

 - a) Pour chacune de ces conduites, est-ce que la quantité de m³/heure que nous retrouvons ci-haut est la quantité maximale de m³/heure que ces conduites peuvent transporter ?
 - b) Autrement dit, est-ce qu'une conduite telle que celle alimentée, par exemple, par le poste de Boisbriand a la capacité de véhiculer plus de 429 000 m³/heure ?
 - c) Dans l'affirmative, veuillez nous indiquer la capacité maximale de m³/heure pouvant être transportée par cette conduite. La même information est requise tant pour la conduite alimentée par le poste de Senneville que pour la conduite sise sous le tablier du pont Jacques Cartier.
 - d) Pourriez-vous nous expliquer en quoi consiste l'expression « pression maximale de service » au sens de la norme CSA Z662 ?
2. Est-ce que la perte de 97 000 m³/heure résultant du démantèlement de la conduite sous le tablier du pont Jacques Cartier ne pourrait pas être entièrement comblée par les deux conduites restantes? Veuillez élaborer et documenter votre réponse à cette dernière question.
3. En audience, vous nous avez fait part que « l'option 1 envisagé par Gaz Métro consistait à remplacer la conduite aérienne accrochée sous le pont Jacques Cartier par une conduite installée par forage directionnel sous le fleuve. Le résultat, c'est qu'aucune capacité additionnelle n'aurait été atteinte ».
 - a) Avez-vous envisagé l'installation d'une conduite ayant une capacité supérieure à celle existante ?
 - b) Quelles en seraient les contraintes techniques, environnementales et autres ?
4. Veuillez fournir la norme CAN/CSA-Z662, 2003.
5. En quoi consistent les exigences de la Régie du bâtiment pour la conduite projetée et pour le poste de livraison? Veuillez fournir toute documentation pertinente relative à ces exigences.
6. Qui est propriétaire de la conduite sous le pont, SCGM ou TQM?

7. Comment s'effectue la gestion entre TQM, TransCanada PipeLine et SCGM, en ce qui a trait à l'exploitation et à l'entretien, de même que pour les responsabilités et les obligations envers la Régie du bâtiment, la Régie de l'énergie et l'Office national de l'énergie?
8. En référence aux divers items identifiés à la 2^{ième} page du document déposé DA1, comment se partage les coûts de réalisation du projet (11,4 millions) entre TQM et SCGM?
9. Le promoteur peut-il nous confirmer que les dépenses d'immobilisation identifiées à la 2^{ième} page du document déposé DA1, sont en dollars constants de 2004 et excluent l'inflation et les intérêts? Par ailleurs, qu'en est-il des dépenses annuelles d'exploitation?
10. Le projet créerait combien d'emplois en jour/personne à l'étape de la construction? (Notre référence: DT3, p.36)
11. Existe-il d'autres contraintes majeures, outre celle d'empiéter sur le terrain de golf, pour lesquelles le promoteur a éliminé l'option de construire le poste de livraison à côté du point de raccordement A, soit en bordure du terrain de golf (P5)? (Notre référence: DT1, p.34)
12. Comment les vannes de sectionnement fonctionnent-elles? Quelles sont les causes qui peuvent entraîner que ces vannes ne fonctionnent pas?
13. L'analyse de risque liée au partage de l'emprise des lignes électrique avec le gazoduc (élément de risque supplémentaire l'un par rapport à l'autre) a-t-elle été réalisée, sinon où en est le promoteur dans ces démarches et quand pense-t-il effectuer cette étude? (Notre référence: DT1, p.61-66; voir également la question 12, du questionnaire du 2 juin 2004)
14. À quoi correspondent les consignes de sécurité concernant les travaux près des lignes électriques, dont il est question au document déposé par Hydro-Québec : DB21, p.2/5, section 7.5.
15. À quel endroit s'effectuerait le dynamitage prévu? La variante Maurice-Duplessis aurait-elle nécessité du dynamitage et, le cas échéant, à quel endroit?
16. En relation avec les commentaires émis par le ministère de la Sécurité publique sur les risques du dynamitage éventuel en milieu urbain, les 26 février et 7 mai 2004, (Notre référence, document déposé: DB3 et DB1), le promoteur a-t-il identifié des mesures de prévention, de contrôle et d'urgence face au risque de migration de monoxyde de carbone vers les résidences et comment entend-il les appliquer? Comment le promoteur prévoit-il répondre aux craintes émises en audience le 26 mai 2004, par le porte-parole du Ministère de la Sécurité publique? (Notre référence: DT2.p, 28)
17. Dépôt des documents suivants, tel qu'entendu lors de la rencontre préparatoire (11 mai 2004) :
 - Débits (m³/an) pour les cinq dernières années (1999-2003) pour l'ensemble des utilisateurs situés sur l'île de Montréal et par catégories (résidentielle, commerciale, institutionnelle et industrielle)
 - Liste des clientèles, avec leur proportion respective, alimentées et desservies par la conduite existante. (Le 25 mai 2004, nous avons reçu une réponse partielle, par l'entremise du document DA2, la commission aimerait avoir toute l'information disponible à ce sujet)

- Caractéristiques de la conduite projetée et de celle sous le tablier du pont :
 - Pour la conduite existante :
 - la capacité totale horaire (m^3/h) ;
 - la capacité totale annuelle d'approvisionnement (m^3/an) ;
 - la consommation totale horaire (m^3/h) ;
 - la capacité résiduelle horaire et annuelle (m^3/h et m^3/an).
 - Pour la conduite projetée :
 - la capacité totale horaire (m^3/h) ;
 - la capacité totale annuelle d'approvisionnement (m^3/an) ;
 - la capacité résiduelle horaire et annuelle estimée (m^3/h et m^3/an).
- Inventaire et cartographie mettant en évidence les sources d'impacts potentielles (risques externes) sur la conduite éventuelle de SCGM dans le secteur (autoroute, voie ferrée, industries, etc) de même que les éléments sensibles à l'intérieur des zones à risques (résidences, institutions publiques, industries et bâtiments apparentés, lieux d'entreposage de matières chimiques, voies de circulation, etc.) compte tenu de l'exploitation de la conduite et du poste de livraison (figure du PR8.1).(Le 25 mai 2004, nous avons reçu une réponse partielle, par l'entremise du document DA8, la commission aimerait avoir toute l'information disponible à ce sujet).