

RÉPONSE DE SCGM À UNE DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS

Origine : Demande de renseignements en date du 11 juillet 2002

Demandeur : Option consommateurs

Référence : SCGM-6, document 1, pp. 27-28

Préambule :

À la référence indiquée ci-haut, SCGM allègue que les consommateurs québécois sont en situation de dépendance vis-à-vis de TransCanada Pipelines Ltd. (TCPL) et que le projet Cartier permettrait de réduire cette dépendance.

Question :

6.1 Selon SCGM, afin de permettre aux consommateurs québécois l'accès aux réserves de l'Île-de-Sable, est-il envisageable de « renverser le courant » sur le réseau de PNGTS? Veuillez indiquer si cela est possible actuellement (soit physiquement, soit par le déplacement de gaz sur papier) et si une telle alternative serait économiquement viable. Veuillez également indiquer si cette alternative serait, selon vous, inférieure ou supérieure du point de vue de la sécurité d'approvisionnement au projet Cartier, et pourquoi.

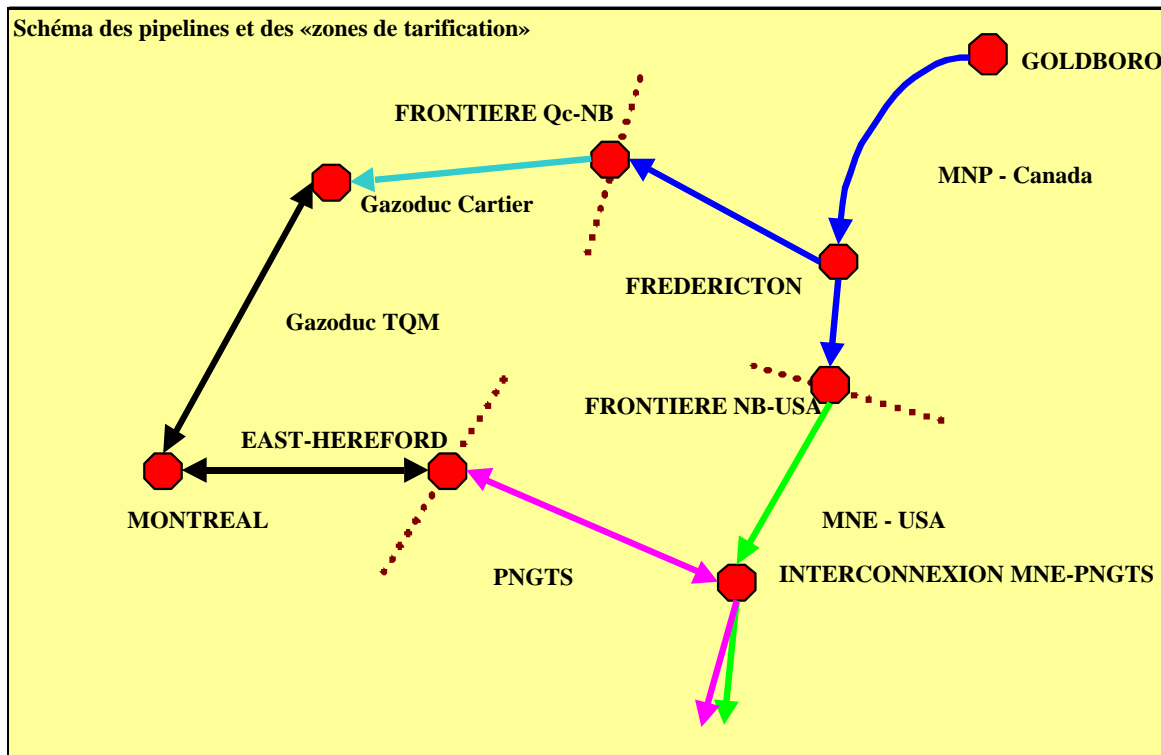
Réponse :

i) Options disponibles :

Afin d'acheminer en franchise du gaz naturel en provenance de l'Île de Sable, deux options sont physiquement envisageables. La première option consiste à construire une nouvelle conduite entre Edmunston, Nouveau-Brunswick et Saint-Nicolas, Québec, point d'interconnexion avec le système existant de TQM (l'option Cartier). La seconde option consiste à transiter par le réseau de Maritimes and Northeast puis à transporter à rebours (back-haul) le gaz naturel sur PNGTS (l'option PNGTS). Tel qu'illustré à la figure 1, les zones de tarification seraient, selon les solutions envisagées, les suivantes :

- A) MNP (Canada) + Cartier + TQM et/ou
- B) MNP (Canada) + MNE (ÉU) + PNGTS + TQM

Notes : MNP fait référence à la portion canadienne de Maritimes & Northeast Pipelines
MNE fait référence à la portion américaine de Maritimes & Northeast Pipelines



ii) Alternative économiquement viable :

Afin d'établir une comparaison entre les différentes options d'approvisionnement, plusieurs modèles ont été développés :

- Des modèles économiques permettant d'évaluer l'évolution des tarifs dans le temps sur les portions canadiennes et américaines de MNP, de PNGTS, de Cartier et de TQM.
- Des modèles de dimensionnement physique des réseaux susmentionnés permettant d'évaluer les besoins d'investissements requis en fonction des quantités transportées.

Ces modèles sont, bien entendu, sujets à certaines hypothèses subjectives, faute d'informations, mais ils permettent cependant de se faire une très bonne idée de l'évolution des tarifs sur ces différents pipelines.

SCGM est d'avis que dans l'état actuel des marchés en amont, le renversement de PNGTS, que ce soit partiel ou total, ne représente pas une alternative économiquement viable.

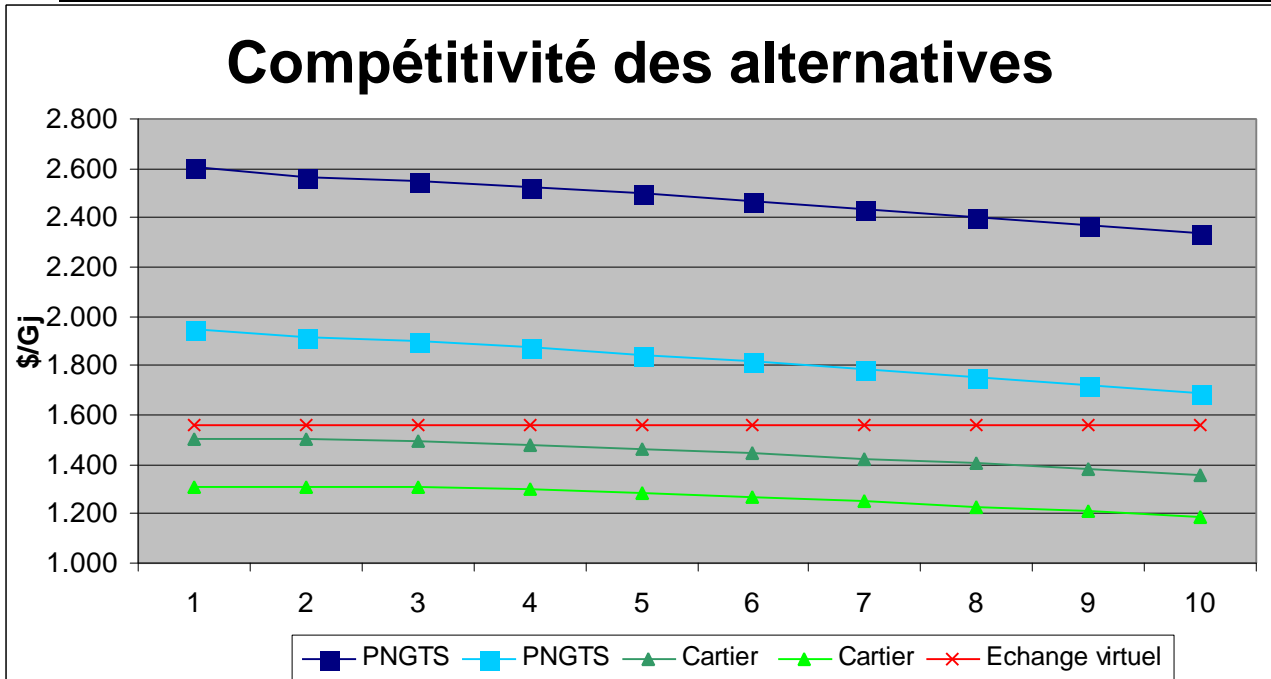
Les résultats de l'analyse présentés dans cette réponse suppose que

- La production du bassin de l'est avoisine 1 million de GJ/j.
- Les volumes acheminés au Québec à partir de Goldboro sont de l'ordre de 200 000 GJ/j. À cet effet, les volumes transitant sur le gazoduc Cartier sont nettement inférieurs à sa

capacité ultime de 340 000 GJ/j. Les tarifs prévus par les modèles sont, en conséquence jugés relativement conservateur.

- Par contre, les systèmes de Maritimes et Northeast opèrent à pleine capacité. En conséquence, les tarifs utilisés dans l'analyse sont de loin inférieurs aux tarifs actuellement en vigueur.
- Le coût de transport sur TQM varie entre 0,10 \$/GJ et 0,30 \$/GJ, que ce soit à partir de Saint-Nicolas (point d'interconnexion avec Cartier) qu'à partir de East Hereford (point d'interconnexion à partir de PNGTS).
- Le taux de change se chiffre à 0,66 \$US/\$Cad (une hypothèse conservatrice qui favorise l'option PNGTS)
- Le prix de la marchandise à Goldboro est à parité avec celui de AECO.

Le graphique suivant présente les coûts totaux de transport (incluant le gaz associé à la compression) afférents aux différentes alternatives. Les lignes associées à la solution Cartier, délimitent les bornes du coût de transport entre Goldboro et Montréal selon la valeur de transport sur TQM. La ligne du haut référant aux coûts de transport de la solution PNTGS indique le coût de transport total dans le cas où le tarif à rebours égalerait le tarif ferme actuel (\$0,63/MMBtu) alors que la ligne du bas désigne ce même coût de transport sous la prémisse d'un transit à rebours à moitié prix par rapport au tarif ferme. La dernière ligne désigne, quant à elle, le coût d'approvisionnement en franchise à partir d'un échange virtuel entre Boston et Montréal (*Swap Boston-Montréal*). Cette transaction permettrait d'éviter le transport sur PNGTS et de réduire conséquemment le coût entre Montréal et Portland. Il faut cependant noter que la réalisation d'un swap portant sur de telles quantités est quasiment improbable.



Conclusion : On constate la compétitivité de l'option Cartier dans tous les cas de figure et ce, malgré des hypothèses de base qui favorisent l'option PNGTS.

iii) Sécurité des approvisionnement :

Outre l'aspect compétitivité, les deux projets sont équivalents en terme d'objectif de diversification des approvisionnements pour SCGM. Ils permettent tous les deux d'accéder au gaz de l'île de Sable.