

**DEMANDE D'APPROBATION DU PLAN D'APPROVISIONNEMENT 2020-2029**  
**PHASE 2**

---

- 1. Références :**
- (i) Pièce [B-0248](#), p. 38;
  - (ii) Pièce [C-RTIÉÉ-0090](#), p. 23 et 24.

**Préambules :**

(i) *« Le facteur d'émission considéré pour le diesel léger est de 2,734 kg CO<sub>2</sub>/litre, inférieur à celui du carburant lourd qui est de 3,146 kg CO<sub>2</sub>/litre. En contrepartie, comme le pouvoir calorifique du diesel léger est inférieur à celui du carburant lourd, un volume supérieur d'environ 11 % est requis pour produire la même quantité d'énergie. On estime le rendement de la centrale à 4,645 kWh/litre de carburant lourd comparativement à 4,168 kWh/litre de diesel léger. Ainsi, l'intensité des émissions liées à l'utilisation du diesel léger est légèrement inférieure, soit à 0,656 kg CO<sub>2</sub>/kWh comparativement à 0,677 kg CO<sub>2</sub>/kWh. » [nous soulignons]*

(ii) *« Mais le RTIÉÉ souhaite la conversion au mazout léger de l'actuelle centrale de Cap-aux-Meules non seulement dans le scénario S-3 de raccordement à Percé mais également dans tous les scénarios éoliens et solaires, malgré ce que HQD propose. Une telle conversion de cette centrale au mazout léger même dans les scénarios éoliens et solaires constituerait une « variante raisonnable » de tels scénarios. [...] [emphasis de l'intervenant]*

*Une conversion de la centrale de Cap-aux-Meules du mazout lourd au mazout léger même en cas de scénario éolien terrestre ou solaire réduirait au contraire les émissions de gaz à effet de serre (GES) de l'opération de cette centrale, mais certes à un coût en combustible plus élevé pour HQD qui devra être pris en compte dans la comparaison économique : voir HQD, Dossier R-4110-2019, Pièces HQD-12, Docs. 1.1 et 11.2. » [nous soulignons]*

**Demande :**

- 1.1 Veuillez préciser si le RTIÉÉ a évalué la réduction des émissions de gaz à effet de serre anticipée pour les scénarios éoliens terrestres ou les scénarios solaires combinés à la centrale de Cap-aux-Meules dans un contexte où celle-ci fonctionnerait uniquement au diesel léger, correspondant aux « variantes raisonnables » des scénarios S-7, S-8, S-11 et S-12. Dans l'affirmative, veuillez déposer cette évaluation. Dans la négative, veuillez indiquer si vous êtes en mesure d'évaluer cette réduction.

- 2. Références :**
- (i) Pièce [C-RTIÉÉ-0090](#), p. 13 à 15;
  - (ii) Pièce [C-AQPER-0068](#), p. 15.

**Préambules :**

(i) « 18- Certes le gaz naturel renouvelable liquéfié (GNL-R) est réputé carboneutre et remplirait donc apparemment l'objectif de la transition énergétique vers des énergies renouvelables et la décarbonation de l'économie québécoise.

19- Toutefois, le gaz naturel renouvelable (GNR) disponible est rare.

*Énergir peine en effet à s'approvisionner en GNR pour atteindre ses propres cibles gouvernementales réglementaires de 1 % de ses livraisons gazières en 2021, de 2 % en 2023 et de 5 % en 2025, sans compter la cible gouvernementale de 10 % en 2030, et surtout de les obtenir à un coût abordable et préférablement de source québécoise (voir Dossier R-4008-2017). [...]*

20- À cela s'ajoute le fait que, sans diminuer les grands avantages de cette filière, l'approvisionnement en GNR connaît des enjeux de fiabilité.

*21- Pour l'ensemble de ces raisons, le RTIEÉ recommande donc d'éliminer du champ des scénarios possibles ceux comportant un approvisionnement électrique produit par du gaz naturel liquéfié (GNL), y compris du gaz renouvelable liquéfié (GNL-R). » [nous soulignons]*

(ii) « Concernant le GNL-R, compte tenu des cibles gouvernementales, l'AQPER estime après consultation de ses membres, qu'il y aura suffisamment de GNR en 2025 pour répondre à 100% des besoins des IDLM en GNR. » [nous soulignons], [note de bas de page omise]

## **Demande :**

2.1 Veuillez commenter l'affirmation de l'AQPER qui « *estime après consultation de ses membres, qu'il y aura suffisamment de GNR en 2025 pour répondre à 100% des besoins des IDLM en GNR* » (référence (ii)).