

**Projet d'inversion de la canalisation 9B de Pipelines Enbridge Inc. (« Enbridge »)
et d'accroissement de la capacité de la canalisation 9 (le « projet »)**

**Demande présentée aux termes de l'article 58 et de la partie IV (la « demande »)
de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*
OH-002-2013
Dossier OF-Fac-Oil-E101-2012-10 02**

Réponse révisée d'Enbridge à la demande de renseignement n° 2 de Stratégies Énergétiques

- 2.2.oR** **Source :** i) **ENBRIDGE**, Dossier de l'Office national de l'énergie n° OF-Fac-Oil-E101-2012-10 01 et Ordonnance d'audience OH-002-2013, Réponse à la demande de renseignements n° 1 de *Stratégies Énergétiques (S.É.)* (A3I6T3) du 25 juin 2013, page 3, réponse 1-1(a) :

*Comme il est énoncé à la section 12.3 (page 51) de la demande, compte tenu des engagements obtenus dans les ententes de service de transport, il est prévu que la canalisation 9B inversée sera utilisée pour desservir les deux raffineries situées de la province de Québec et exploitées par Produits Suncor Énergie, s.e.n.c. et Ultramar ltée. En ce qui concerne la demande de fournir tous les renseignements reçus des raffineries, prière de se reporter à la réponse de la DR 1.1b de *Stratégies Énergétiques*.*

[Souligné en caractère gras par nous]

- ii) **ENBRIDGE**, Dossier de l'Office national de l'énergie n° OF-Fac-Oil-E101-2012-10 01 et Ordonnance d'audience OH-002-2013, Réponse à la demande de renseignements n° 1 de *Stratégies Énergétiques (S.É.)* (A3I6T3) du 25 juin 2013, page 5, réponse 1-2(c) :

c) [...] Prière de se reporter à la pièce jointe 1 à la DR 1.1 de l'ONÉ pour une entente de service de transport pro forma.

- iii) **OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE (ONE)**, Dossiers 1762-T4-10 et 1762-T4-11 (Ordonnance d'audience RH-1-86 version modifiée – Trans Mountain Pipe Line Company Ltd.), Motifs de décision, Septembre 1986, <https://www.neb-one.gc.ca/ll->

fre/livelink.exe/fetch/2000/72400/74666/75691/75848/75859/1986-09-01_Reasons_for_Decision_RH-1-86.pdf?nodeid=75860&vernum=0&redirect=3, pages 24-25 :

*Au cours de l'instance, il a été présenté des preuves que **le transport du pétrole brut lourd nécessite une capacité pipelinière plus grande qu'un volume équivalent de pétrole brut léger ou de produits pétroliers raffinés.** [...] **L'Office** reconnaît comme préoccupation majeure le remplacement éventuel de volumes de pétrole brut léger qui pourrait accompagner les expéditions de pétrole brut lourd sur le réseau de Trans Mountain. [...] En outre, il **juge bien fondé l'argument** que, lorsque des expéditions de pétrole brut lourd remplacent un volume plus important de brut léger par suite des effets de la réduction de capacité, des redevances supplémentaires aux droits qui reflètent les coûts accrus d'exploitation du réseau et les effets du remplacement des recettes de brut léger constituent un signal plus approprié aux expéditeurs de brut lourd en ce qui concerne les coûts de transport en jeu.*

[Souligné en caractère gras par nous]

- Demande :** Afin de nous permettre de bien comprendre vos réponses aux sous-questions précédentes, veuillez spécifier la durée du transport de Sarnia à North Westover et de North Westover à Montréal a) d'un volume de pétrole léger, b) d'un volume de pétrole moyen, c) d'un volume de pétrole lourd.
- Réponse :** Selon la capacité annuelle de 300 000 bpj du Projet, le temps estimatif de transport d'un lot de Sarnia à North Westover sera de 43 heures. Le temps estimatif de transport de Sarnia à Montréal sera de 177 heures. Même si les lots ne feront pas l'objet d'injections à North Westover, le temps de transport de North Westover à Montréal sera d'environ 134 heures.