

**Demande du Transporteur afin de modifier ses tarifs et conditions de transport  
d'électricité à compter du 1er janvier 2008  
Dossier R-3640-2007**

---

**MÉMOIRE DU GRAME R-3640-2007**

**LE GROUPE DE RECHERCHE APPLIQUÉE EN MACROÉCOLOGIE**

**Préparé par**

Nicole Moreau  
Analyste environnement et énergie

**En collaboration avec**

M. Michel Perrachon  
Consultant  
Exploitation des réseaux électriques  
de  
Mme Valentina Poch,  
Directrice du GRAME  
et de  
M. Jean-François Lefebvre  
Analyste environnement et énergie

**Déposé à la**

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

**Le 15 octobre 2007**



## TABLE DES MATIÈRES

<b>INTRODUCTION</b> .....	<b>5</b>
<b>RÉGLEMENTATION SUR LA PERFORMANCE</b> .....	<b>7</b>
Indicateurs environnementaux .....	7
Nombre de déversements accidentels par année .....	7
Consommation d'énergie .....	10
Création d'un comité de suivi de la performance environnementale .....	10
Indicateurs de responsabilité sociale .....	11
Positions et commentaires des intervenants et du Transporteur .....	11
Position du GRAME .....	11
<b>PRINCIPES RÉGLEMENTAIRES ET MÉTHODES COMPTABLES</b> .....	<b>13</b>
Conventions, méthodes et pratiques comptables autorisées par la Régie de l'énergie .....	13
Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations .....	13
<i>La décision D-2005-50</i> .....	13
<i>Titulaire de permis pour des équipements pétroliers à risque élevé</i> .....	14
<i>Obligations à l'égard de la Régie du bâtiment, du MRNF et du MDDEP</i> .....	15
<i>Le MDDEP et les obligations du Transporteurs</i> .....	17
Conventions, méthodes et pratiques comptables reconnues par l'ICCA .....	20
Exigences en matière de divulgation des données sur l'environnement contenues dans la réglementation sur les valeurs mobilières et les normes comptables du Canada .....	20
Le rapport de gestion et le contenu de la notice annuelle .....	23
Les passifs environnementaux .....	25
<i>Définition « Passif environnemental lié aux immobilisations »</i> .....	25
L'exemple du Fédéral .....	26
<i>La liste des sites contaminés fédéraux</i> .....	26
<i>La Directive sur la comptabilisation des passifs environnementaux</i> .....	27
<i>Les exigences en matière de rapport pour l'exercice clos le 31 mars 2006 : les passifs liés aux sites contaminés</i> .....	28
Dossier R-3605-2006 .....	30
Compte de frais reportés - Redevance au Fonds vert .....	33

<b>DEPENSES NECESSAIRES A LA PRESTATION DU SERVICE.....</b>	<b>35</b>
Efficiency du Transporteur .....	35
Contexte .....	35
<b>CHARGES BRUTES DIRECTES, AUTRES CHARGES ET COÛTS CAPITALISÉS.....</b>	<b>38</b>
Budgets additionnels pour la protection de l’environnement.....	38
Nouvelles exigences environnementales, de sécurité ou autres, pour lesquelles ces travaux de maintenance .....	39
Opportunités en efficacité énergétique.....	41
<b>BASE DE TARIFICATION.....</b>	<b>45</b>
Modifications aux durées de vie utile des équipements .....	45
Contexte .....	45
Position du GRAME .....	46
<b>INTÉGRATION DES ACTIFS DE TÉLÉCOMMUNICATIONS À LA BASE DE TARIFICATION .....</b>	<b>47</b>
Opinion du GRAME .....	47
Systèmes d’alimentation auxiliaires.....	47
Un passif environnemental.....	47
Mise hors service d’immobilisations par le groupe technologie.....	48
Présentation du passif.....	49
Évaluation de la qualité des sols et de l’eau souterraine .....	50
<b>TARIFS ET CONDITIONS.....</b>	<b>53</b>
Impact tarifaire estimé des investissements projetés.....	54
Impact de l’engagement (i) .....	54
Solution alternative à l’engagement d’achat .....	56
<b>CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS.....</b>	<b>58</b>

## **INTRODUCTION**

En date du 11 juillet 2007, Hydro-Québec (le Transporteur) déposait à la Régie de l'énergie (la Régie) une demande relative à la modification de ses tarifs et conditions de services de transport.

Le 12 juillet 2007, dans la décision D-2007-80, la Régie décidait de procéder à l'évaluation de cette demande et d'une autre demande d'autorisation du Transporteur, concernant l'acquisition et la construction d'immeubles ou d'actifs destinés au transport d'électricité au cours de l'année 2008 (R-3641-2007), dans le cadre de la même audience.

Le GRAME a formulé une demande d'intervention qui a été acceptée par la Régie le 24 août 2007, dans la décision D-2007-101.

Depuis plusieurs années, le GRAME est actif dans les domaines de l'environnement et de l'énergie. Le GRAME préconise le principe de développement durable en matière de production, de transport et d'utilisation finale des différentes filières de production d'énergie, ainsi que l'application des mesures d'efficacité énergétique.

Le présent mémoire porte sur l'évaluation faite par le GRAME de la demande de modification des tarifs et conditions de services de transport du Transporteur, en fonction des six sections suivantes :

1. Réglementation sur la performance;
2. Principes réglementaires et méthodes comptables;
3. Dépenses nécessaires à la prestation du service;
4. Charges brutes directes, autres charges et coûts capitalisés;
5. Base de tarification;
6. Tarifs et conditions.



## RÉGLEMENTATION SUR LA PERFORMANCE

### **Indicateurs environnementaux**

#### *Nombre de déversements accidentels par année*

Le GRAME s'est positionné, dans le dossier R-3605-2006, sur les indicateurs environnementaux et plus particulièrement sur les coûts résultant des déversements accidentels. En 2006, le Transporteur n'avait pas de donnée compilée sur le sujet :

*« 3.2 Quels ont été les frais (nettoyage, réparation de bris, interruption courant, rapport d'expertise, décontamination des sols, etc.) reliés à ces déversements ?*

*Ces coûts sont-ils en progression ou en régression par rapport aux années précédentes ? Dans quelles mesures ?*

***R3.2 Le Transporteur n'a aucune donnée compilée sur le sujet. »***

Source : R-3605-2006, HQT-13, doc. 7, page 5 de 17

En 2006, le Transporteur nous a informés que les coûts générés par les déversements accidentels étaient inclus à même les détails des frais de maintenance et donc qu'il n'y avait pas de suivi de ceux-ci dans le temps. Il s'avérait en effet difficile pour le Transporteur d'attribuer ces frais à une rubrique séparée. Le GRAME est conscient de cette problématique, mais nous croyons que pour certains coûts, comme par exemple les frais relatifs à la disposition des sols contaminés et ceux relatifs à l'intervention d'une équipe de nettoyage externe, il est possible de créer une rubrique distincte qui permettrait une comparaison annuelle de ceux-ci. En effet, la mesure des coûts collatéraux sur l'environnement est une mesure plus significative que le calcul des heures de maintenance effectuées par les employés en cas de déversement accidentel. Cette mesure permet aussi de constater d'une manière plus précise quelles sont les mesures palliatives mises en place qui permettent de réduire les dommages collatéraux à l'environnement.

#### **Demande de renseignements du GRAME R-3640-2007**

*« Conformément aux recommandations de l'expert Philippe Dunsky, de Dunsky Expertise en énergie, le Transporteur propose de ne pas retenir les indicateurs environnementaux suivants :*

◇ *Nombre de déversements accidentels par année »*

Référence : HQT-3, Document 1, pages 8 et 9

## **Nombre de déversements accidentels par année**

*« L'expert indique que cet indicateur porte sur un enjeu important et qu'il est significatif. Le problème se situe au niveau de la difficulté d'interpréter les résultats (...) Il indique qu'il s'agit donc d'un indicateur de gestion qui ne devrait pas être retenu. »*

Référence : HQT-3, Document 2, (en liasse) page 27

## **Position du Transporteur**

### **Nombre de déversements accidentels par année.**

*(Le Transporteur) « Il mentionne que le nombre de déversements accidentels par année est un objectif corporatif du Transporteur pour l'année 2007...et ce, compte tenu du fait que les déversements d'huile constituent le principal risque en matière environnementale et qu'il y a des obligations légales liées à la déclaration des déversements. Il souligne par ailleurs l'importance de la récupération des huiles et les mesures atténuantes qui sont prises par le Transporteur. »*

Référence : HQT-3, Document 2, (en liasse) page 30

Le GRAME penche plutôt en faveur de l'argumentation du Transporteur à l'effet que calculer le nombre de déversements accidentels est une mesure qui demande un suivi et une coordination des efforts de la part de l'ensemble de l'organisation, et que de ce fait, il s'inscrit dans un objectif corporatif. Dans tous les systèmes de gestion visant la réduction des risques de nature environnementale, les objectifs corporatifs d'une organisation sont essentiels.

De notre avis, le nombre de déversements influence directement la quantité d'huile déversée sur une période de temps prédéterminée. En effet, si aucun effort de réduction du nombre de déversements n'est fait, nécessairement il y aura plus de déversements accidentels et donc, en moyenne, sur une période de temps suffisante (statistiquement et significativement), il y aura plus de « *déversements d'huile* » et par conséquent une augmentation des « *...risque en matière environnementale* » et des « *... obligations légales liées à la déclaration des déversements* ».

Bien qu'il n'existe pas une relation directe entre le nombre de déversements et l'impact sur l'environnement à court terme, cette relation doit pouvoir être établie sur une plus longue période et créer des bénéfices directs sur la protection de l'environnement. Une maturation de l'indice est cependant nécessaire afin de pouvoir tirer des conclusions sur l'évolution et la qualité des efforts du Transporteur pour réduire ces déversements et les impacts qui en résultent.

Nous croyons que la recommandation d'abolir cet indicateur est une erreur de la part de l'expert Philippe Dunsky, de *Dunsky Expertise en énergie*. Une erreur de compréhension de

la relation entre le calcul (donc la déclaration par les employés des faits) du nombre de déversements réels, la mise en place d'un objectif corporatif et la maturation de l'indicateur dans le temps. En effet, dans toute organisation, ce sont des individus qui mettent en place des systèmes et qui, par les mesures préventives mises en place, sur une période de temps (maturation et éducation), permettent des améliorations sensibles et des réductions significatives des risques de nature environnementale.

Le Transporteur mentionne d'ailleurs que deux des solutions proposées par le GRAME pour améliorer l'indicateur environnemental « *Nombre de déversements accidentels par année* », soit (1) une mesure des volumes d'huile récupérée suite aux mesures atténuantes mises en place par le Distributeur ou (2) le calcul des coûts de réhabilitation, « *... pourraient cependant constituer des éléments de reddition de comptes, sans toutefois donner une mesure complète des efforts accomplis et des améliorations apportées par le Transporteur.* ».

**Le GRAME plaide donc en faveur d'un indicateur environnemental concernant le nombre de déversements accidentels par année, qui permettra dans les années qui viennent de comprendre et de mettre en perspective les efforts de prévention qui sont mis de l'avant par le Transporteur dans ses installations. Ces efforts auront un impact sur le nombre de déversements et sur les dommages résultant de ces déversements.**

**Le GRAME souhaite cependant que le transporteur ajoute à cet indicateur une mesure de certains coûts ciblés, tels que les frais relatifs à la disposition des sols contaminés et ceux relatifs à l'intervention d'une équipe de nettoyage externe, le cas échéant, et éventuellement la mesure relative (%) des volumes d'huile récupérée comparativement à celle qui ne l'est pas.**

## Consommation d'énergie

*« Le Transporteur indique qu'il est d'accord avec le fait que des indicateurs pourraient éventuellement être mis en place relativement à la consommation d'énergie du Transporteur (bâtiments et véhicules) et les émissions de gaz à effet de serre (GES) lorsque les informations requises seront disponibles, le cas échéant. »*

Référence : HQT-3, Document 1, page 9

Le Transporteur souligne que la mesure de la consommation d'énergie dépend du programme mis en place par le Distributeur pour mesurer la consommation d'énergie et mentionne les difficultés liées au mesurage des SF6. *« Parmi ces difficultés, le Transporteur souligne que la consommation peut provenir de différentes sources, telles que les fuites intrinsèques aux équipements, un bris d'équipement ou encore de pertes lors de travaux de maintenance. Le Transporteur oeuvre actuellement à mettre en place un système en vue d'établir la mesure de consommation des SF-6. »<sup>1</sup>*

**Le GRAME encourage le déploiement de tels efforts pour mettre en place un système de mesure des émissions de SF-6 et des autres sources de polluants telles que les émissions de gaz à effet de serre exprimées en CO<sub>2</sub> équivalents, les émissions de NO<sub>x</sub> et les émissions de SO<sub>2</sub>.**

D'ailleurs, le Transporteur a déployé des efforts pour mesurer les émissions de CO<sub>2</sub> qui serviront notamment à calculer la redevance au Fonds vert.

**Le GRAME souhaite que le Transporteur crée un indicateur de consommation d'énergie avec les données disponibles, soit celles concernant les CO<sub>2</sub>. Le Transporteur pourra dans un avenir plus ou moins rapproché raffiner cet indicateur afin d'inclure le calcul des émissions totales de CO<sub>2</sub> équivalents et donc inclure ses émissions de NO<sub>x</sub> et de SO<sub>2</sub>.**

## Création d'un comité de suivi de la performance environnementale

*« Le Transporteur indique qu'il s'oppose à la création d'un comité de suivi de la performance environnementale compte tenu des nombreux contrôles auxquels le Transporteur est déjà soumis en matière environnementale. Il souligne que le Rapport sur le développement durable publié annuellement par Hydro-Québec permet d'effectuer un tel suivi. »*

Référence : HQT-3, Document 1, page 10 et 11

---

<sup>1</sup> HQT-14, Document 8, Page 5 de 32, R1.5

**Quoique le GRAME soit en faveur de la création d'un comité actif de suivi de la performance environnementale, nous serions satisfaits par la création d'un groupe de travail s'apparentant davantage à des séances d'information biannuelles visant à faire le point sur le suivi de la performance et à recueillir les commentaires et les préoccupations de la Régie et des intervenants.**

## **Indicateurs de responsabilité sociale**

### *Positions et commentaires des intervenants et du Transporteur*

*« Le RNCREQ mentionne que les aspects sociaux ne faisaient ni partie du mandat des experts en indicateurs de coûts ni de celui de l'expert en indicateurs de performance environnementale. Il souligne que les indicateurs liés à l'aspect social se limitent aux effets sur l'être humain et qu'il faudrait s'intéresser aux relations de voisinage du Transporteur, c'est-à-dire les relations du Transporteur avec les communautés et les individus, ainsi qu'aux activités de planification et de construction des actifs du Transporteur. »*

#### **Bilan des positions communes et individuelles :**

*« Le Transporteur n'est pas d'accord avec la proposition du RNCREQ sur l'ajout d'indicateurs permettant de mesurer les relations de voisinage du Transporteur, la Régie n'étant pas, à son avis, le bon forum pour traiter de celles-ci. »*

Référence : HQT-3, Document 2, (en liasse) page 18

### *Position du GRAME*

Le GRAME est plutôt en faveur de l'ajout d'un indicateur à vocation « responsabilité sociale ». En effet, un indicateur de responsabilité sociale ciblé sur des plaintes spécifiques pourrait être développé pour certains sujets. Celui-ci permettrait de cibler des problématiques, telles que le nombre de plaintes provenant du voisinage concernant le bruit émanant des postes ou des chantiers de construction. Le GRAME suggère cependant d'être prudent quant au type de plaintes à inventorier dans un indicateur de responsabilité sociale. En effet, de nombreuses plaintes peuvent émaner d'une incompréhension du plaignant ou simplement ne sont pas fondées sur des faits. Donc, calculer le nombre de plaintes reçues par le Transporteur, indépendamment du type de plaintes, ne reflèterait pas à notre avis la qualité de la relation du Transporteur avec la communauté et les individus.



## PRINCIPES RÉGLEMENTAIRES ET MÉTHODES COMPTABLES

### Conventions, méthodes et pratiques comptables autorisées par la Régie de l'énergie

#### Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations

##### La décision D-2005-50

*« Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2004, le Transporteur évalue et constate à ses résultats le passif lié aux obligations juridiques afférents à la mise hors service d'une immobilisation. Ce passif est évalué à sa juste valeur dans la période au cours de laquelle l'obligation apparaît. Un coût correspondant de mise hors service est ajouté à la valeur comptable de l'immobilisation en cause et amorti sur sa durée de vie utile. »*

Référence : D-2005-50, page 10

*« Cette catégorie est également constituée d'un passif de 8 M\$ comptabilisé conformément à la norme comptable 3110 de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (ICCA).*

*Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations, que la Régie a reconnue dans sa décision D-2005-50. Ce passif résulte de l'obligation légale de décontaminer les sols lors de la mise hors service des réservoirs pétroliers alimentant certains sites de télécommunication. Lors de l'entrée en vigueur de cette norme comptable, ce passif a été évalué à sa juste valeur et actualisé rétroactivement à la date d'origine de l'obligation, soit le 1er juillet 1991.*

*Le solde du passif est constitué de la valeur actuelle des travaux à effectuer pour les sites non encore traités selon l'échéancier des travaux. Il varie donc à chaque année en fonction de la désactualisation des soldes pour les sites non encore traités, des changements à l'échéancier et est réduit de la valeur actuelle du passif pour les sites dont les travaux de décontamination sont complétés. »*

Référence : HQT-8, Document 2, page 13

De notre compréhension, l'obligation liée à la mise hors service d'immobilisations, résultant de l'obligation légale de décontaminer les sols lors de la mise hors service des réservoirs pétroliers, devrait aussi s'appliquer au Transporteur pour ses équipements pétroliers et être comptabilisée *« conformément à la norme comptable 3110 de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (ICCA) »*.

Cependant, le Transporteur, en réponse aux demandes de renseignements <sup>2</sup> du GRAME, mentionne qu'il *« n'a pas d'obligations liées à la mise hors service d'immobilisations »*.

---

<sup>2</sup> Référence : HQT-14, Document 8, Pages 8 de 32 : 2.1.3 Pourriez-vous spécifier en quoi ces obligations découlent d'obligations réglementaires et quelles sont ces obligations réglementaires ?

## « Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations, décision D-2005-50

2.1.1 Pourriez-vous décrire en quoi consistent, pour le Transporteur, ces « Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations » ?

R2.1.1 *Le Transporteur n'a pas d'obligations liées à la mise hors service d'immobilisations.* »

Référence : HQT-14, Document 8, Page 8 de 32

« 2.1.3 Pourriez-vous spécifier en quoi ces obligations découlent d'obligations réglementaires et quelles sont ces obligations réglementaires ?

R2.1.3 *Le Transporteur n'a pas d'obligations liées à la mise hors service d'immobilisations. Par ailleurs, en ce qui concerne les immobilisations actuellement détenues par la groupe Technologie et dont le Transporteur demande l'intégration à sa base de tarification, les obligations légales à respecter sont les suivantes* ». (Nous surlignons)

« *L'exploitant qui détenait ou qui aurait dû détenir un permis en vertu de la Loi sur l'utilisation des produits pétroliers ainsi que tout propriétaire d'équipement pétrolier souterrain à risque élevé en acier non protégé contre la corrosion selon l'article 122 lors de l'entrée en vigueur de la Loi sur les produits et les équipements pétroliers, doit le retirer du sol* ».

« *Cette exigence se retrouve à l'article 260.2 du Règlement sur les produits et équipements pétroliers c. P-29.1, r.2 (Loi sur les produits et équipements pétroliers L.R.Q., c. P-29.1), qui était la réglementation en vigueur au moment de la comptabilisation de ces obligations en juin 2004.* »

Référence : HQT-14, Document 8, Pages 8 et 9 de 32

Il est cependant clair que le Transporteur a les mêmes obligations de le groupe Technologie lors de la disposition d'immobilisations, telles que les réservoirs pétroliers dont on retrouve la description des exigences « à l'article 260.2 du Règlement sur les produits et équipements pétroliers c. P-29.1, r.2 », tel que mentionné par le Transporteur.

### **Titulaire de permis pour des équipements pétroliers à risque élevé**

À titre d'information, vous trouverez ci-dessous, une liste des titulaires d'un permis d'utilisation de la région de la Baie James pour des équipements pétroliers à risque élevé, mise à jour au 28 septembre 2007 et provenant du site de la Régie du bâtiment du Québec. Cette liste identifie Transénergie Hydro-Québec inc. comme étant titulaire de permis. A ce titre le Transporteur a les mêmes obligations que le groupe Technologie lors de la disposition d'immobilisations, telles que les réservoirs pétroliers en sa possession.

Titulaire du permis (N° Dossier)	Site Adresse Téléphone	Date Émission Expiration	Date Prochaine Vérif.	Capacité Autorisée (litres)	Nombre Réservoirs Autorisé
<b>Baie-James</b>					
TransÉnergie Hydro-Québec inc. (404622)	Poste Abitibi Rte 113 Baie-James (Québec) G8P 2K5 (418) 696-4500 poste 3890	2007/08/01 2009/07/31	2009/07/31	114 908	5
TransÉnergie Hydro-Québec inc. (404624)	Poste Chibougamau Rte 113 Baie-James (Québec) G8P 2K5 (418) 696-4500 poste 3890	2007/08/01 2009/07/31	2011/07/31	18 990	2
TransÉnergie Hydro-Québec inc. (434955)	Poste Némiscau Poste Némiscau Baie-James (Québec) JOY 3B0 (418) 696-4500 poste 3890	2007/09/15 2009/08/31	2009/08/31	14 820	4
TransÉnergie Hydro-Québec inc. (443483)	Poste Lemoine Site LG-3 Baie-James (Québec) X0X 0X0 (418) 696-4500 poste 3890	2007/09/02 2009/09/01	2009/09/01	16 533	3
TransÉnergie Hydro-Québec inc. (601569)	Poste Albanel Poste Albanel Baie-James (Québec) JOY 3B0 (418) 696-4500 poste 3890	2007/09/01 2009/08/31	2009/08/31	7 410	2
TransÉnergie Hydro-Québec inc. (601581)	Aérogare Némiscau Aérogare Némiscau Baie-James (Québec) JOY 3B0 (418) 696-4500 poste 3890	2007/02/02 2009/02/01	2009/02/01	176 988	2

Référence : Régie du bâtiment :

[http://www.rbq.gouv.qc.ca/dirPublication/dirEntreprises/dirEquipementsPetroliers/UEPTIT\\_Region\\_1\\_0.pdf](http://www.rbq.gouv.qc.ca/dirPublication/dirEntreprises/dirEquipementsPetroliers/UEPTIT_Region_1_0.pdf)

### **Obligations à l'égard de la Régie du bâtiment, du MRNF et du MDDEP**

À titre d'information, les responsabilités du Transporteur relèvent de trois compétences concernant des actifs tels que des réservoirs pétroliers. Il s'agit de la Régie du bâtiment pour ses installations d'équipements pétroliers, le ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF) pour la qualité des produits pétroliers et le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) pour les exigences relatives à la contamination des sols, suite à une fuite ou à un déversement de produits pétroliers. Notez que cette dernière obligation s'applique à l'ensemble des équipements et des actifs immobiliers contenant des huiles (liquide assimilé à un produit pétrolier), dont les transformateurs de puissance et autres équipements.

## **Partage de responsabilités**

Depuis le 1<sup>er</sup> avril 2007, la réglementation visant les équipements pétroliers ainsi que les activités et le personnel reliés à son application ont été transférés du ministère des Ressources naturelles et de la Faune à la Régie du bâtiment du Québec. Les demandes en vertu de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels relatives aux installations d'équipements pétroliers doivent donc être maintenant adressées à la Régie.

Avant de commencer votre recherche, il est important de mentionner que seules les activités reliées aux **installations** d'équipements pétroliers ont été transférées à la Régie du bâtiment.

Le **ministère des Ressources naturelles et de la Faune** (MRNF) conserve sous son autorité la surveillance et le contrôle de la **qualité des produits pétroliers, incluant leur prix de vente**.

Pour sa part, le **ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs** (MDDEP) assume les responsabilités relatives à l'application de **mesures environnementales en rapport avec la contamination des sols qui résulterait d'une fuite ou d'un déversement de produits pétroliers**. L'**encadrement des huiles usées** relève également de sa responsabilité.

Référence : Régie du bâtiment :

<http://www.rbq.gouv.qc.ca/dirLoisReglementsCodes/dirCodeConstruction/chapitreEquipementPetroliers/Acces/DemandeInfo.asp>

Par ailleurs, le Transporteur reconnaît que certaines obligations liées à la mise hors service d'immobilisations détenues par « *...groupe Technologie et dont le Transporteur demande l'intégration à sa base de tarification, des travaux découlent de l'engagement de conformité aux législations et réglementations environnementales applicables aux installations de télécommunications* ».

Le Transporteur reconnaît aussi que ces obligations résultent de « *... ..des travaux non encore effectués en vertu de l'entente conclue avec le Ministère de l'Environnement suite à l'examen de 83 sites de télécommunications contenant des équipements pétrolier* ».

« 2.1.1 Pourriez-vous décrire en quoi consistent, pour le Transporteur, ces « Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations » ?

*R2.1.1 Le Transporteur n'a pas d'obligations liées à la mise hors service d'immobilisations.*

*Par ailleurs, en ce qui concerne les immobilisations actuellement détenues par le groupe Technologie et dont le Transporteur demande l'intégration à sa base de tarification, des travaux découlent de l'engagement de conformité aux législations et réglementations environnementales applicables aux installations de télécommunications. Les obligations financières en découlant représentent la valeur actuelle des travaux non encore effectués en vertu de l'entente conclue avec le Ministère de l'Environnement suite à l'examen de 83 sites de télécommunications contenant des équipements pétroliers. Il restait au 31 décembre 2006 des travaux à effectuer dans 32 sites. Ces travaux sont échelonnés jusqu'en 2012. »*

Référence : HQT-14, Document 8, Page 7 de 32

## **Le MDDEP et les obligations du Transporteurs**

Parmi les obligations du Transporteur, soulignons que celui-ci fait partie de la catégorie d'activités industrielles et commerciales ayant le Code SCIAN<sup>3</sup> 221122 pour la « Distribution d'électricité » (**poste de transformation seulement**) identifié à l'Annexe III du *Règlement sur la réhabilitation et la protection des terrains*. D'autre part, si on se réfère à la catégorie 811199 du même Annexe III, qui concerne les postes de distribution de carburant régis par l'article 274 du *Règlement sur les produits pétroliers*, il est tout à fait probable que le Transporteur détienne des « *ateliers de mécanique* » (changement des huiles lubrifiantes et sa flotte de véhicule) de même que des « *postes d'utilisateur* » qui consistent à distribuer des produits pétroliers pour usage exclusif de l'utilisateur. Le Transporteur devrait donc vraisemblablement être visé par les obligations relatives au *Règlement sur la réhabilitation et la protection des terrains*. Ce règlement, de même que le *Règlement sur les produits et les équipements pétroliers*, ne s'adresse pas seulement aux détenteurs d'actifs de télécommunication.

**Nous sommes convaincus que le transporteur devrait présenter l'état de la situation de ses sites contenant des réservoirs pétroliers, comme il le fait dans la présente cause pour les actifs du groupe Technologie.**

Le GRAME souligne que le Transporteur n'a pas complété cette évaluation pour ses propres actifs et devra à moyen terme prévoir les mêmes dispositions que celles exigibles pour le groupe Technologie.

À cet égard, le Transporteur souligne avoir initié sa démarche pour l'identification des sites potentiellement contaminés. Cette démarche doit être poursuivie avec diligence. En effet, la « *Loi modifiant la loi sur la qualité de l'environnement et d'autres dispositions législatives relativement à la protection et à la réhabilitation des terrains* » est entrée en vigueur en mars 2003. Donc quatre années se sont déjà écoulées depuis l'entrée en vigueur des obligations relatives au *Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains*.

*« 4.6 Le Transporteur pourrait-il évaluer l'ordre de grandeur monétaire des travaux de réhabilitation qui seront nécessaires sur l'ensemble de ses sites potentiellement ou/et identifiés comme étant contaminés ? »*

---

<sup>3</sup> SCIAN : Le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) 2002 - Canada

*R4.6 Le Transporteur a initié sa démarche afin de déterminer les sites potentiellement contaminés. Il devra ensuite procéder à la caractérisation afin d'identifier les travaux requis. Le Transporteur n'est donc pas en mesure, à ce moment-ci, de fournir une estimation de ces coûts pour l'ensemble des sites potentiellement contaminés. Cependant, une somme de 2 M\$ est requise à cette fin en 2008, tel que le Transporteur l'indique à la pièce HQT-6, Document 2 citée en référence. »*

Référence : HQT-14, Document 8, Page 17 de 32

En résumé, l'estimation des coûts et la caractérisation des sites potentiellement contaminés constituent les premières démarches à réaliser. La seconde est évidemment l'établissement de budget pour la réhabilitation et la troisième la réhabilitation de ces sites. Le Transporteur est donc encore loin de compléter cette démarche, c'est pourquoi la première étape doit être complétée dans les plus brefs délais.

**Le GRAME demande à la Régie d'insister sur le fait que le Transporteur doit faire plus qu'initier cette démarche et être en mesure de fournir une estimation de ces coûts pour l'ensemble des sites potentiellement contaminés, et ce dès la prochaine cause tarifaire de 2008-2009.**

**Le GRAME insiste sur le fait que le Transporteur est en retard de quatre ans sur ces évaluations et qu'il devrait viser plus que 20 sites par an pour rétablir la situation.**

Une fois cette étape franchie, la prochaine question à se poser est comment l'estimation de ces coûts devra apparaître aux états financiers et quelle portion sera inscrite annuellement dans les charges brutes du Transporteur. Donc, quelles sont les méthodes et pratiques comptables qui peuvent être envisagées pour ce faire.

En effet, doit-on par exemple inscrire aux états financiers tous les passifs découlant des activités antérieures ayant eu une répercussion sur l'environnement et nécessitant d'investir des sommes dans le futur pour rétablir la situation, et quelle proportion de ceux-ci serviront à déterminer les revenus requis du Transporteurs ?

Doit-on inscrire les passifs environnementaux au moment où les budgets sont accordés pour y remédier, donc au fur et à mesure qu'ils sont encourus à titre de comptabilité de caisse ?

Doit-on inscrire ces passifs à l'encontre de la valeur des actifs correspondants, ou sous une rubrique séparée ?

Doit-on inscrire ces passifs selon la certitude de leur réalisation, donc selon des probabilités de réalisation, puisqu'ils demeurent des estimations de coûts ?

Le GRAME vous présente, ci-dessous, quelques pistes de réflexions sur le sujet dont l'objectif est d'ouvrir un débat sur le sujet. Le GRAME souhaite ultimement que le Transporteur présente dans ses prévisions de dépenses, les sommes nécessaires pour réhabiliter l'ensemble de ses passifs environnementaux, incluant celles résultant de ses activités antérieures et pour lesquelles des sommes futures seront engagées. Les sommes nécessaires pourraient faire l'objet d'une provision ou d'un montant d'amortissement qui serait inclus dans les revenus requis, donc dans les charges brutes annuelles.

**LE GRAME demande à la Régie qu'elle exige du Transporteur qu'il procède à cette analyse (détermination du passif environnemental probable) et qu'il présente lors de la prochaine cause tarifaire la méthode qui lui semble la plus appropriée pour divulguer ces passifs environnementaux qui seront connus suite à l'évaluation environnementale des sites.**

Rappelons que le Transporteur a initié sa démarche en prévoyant l'évaluation de 20 sites par année et que les données sur ces sites seront disponibles dès l'an prochain et donc sujets à être divulgués.

## Conventions, méthodes et pratiques comptables reconnues par l'ICCA

### Exigences en matière de divulgation des données sur l'environnement contenues dans la réglementation sur les valeurs mobilières et les normes comptables du Canada

Dans le cas du Transporteur et des exigences relatives à l'enlèvement d'immobilisations, le chapitre 3060 du *Manuel de l'ICCA* stipule que « **les frais futurs d'enlèvement d'une immobilisation et de restauration des lieux [...] doivent faire l'objet d'une provision constituée au moyen d'imputations aux résultats** »

D'autre part, ce futur passif environnemental ne doit être déclaré que « **lorsqu'il est probable que les frais devront être engagés en vertu de la législation sur l'environnement ou d'un contrat, ou parce que l'entreprise a adopté une politique de restauration des lieux** ». Ce qui est rencontré dans certains cas, en vertu notamment de la « *Loi modifiant la loi sur la qualité de l'environnement et d'autres dispositions législatives relativement à la protection et à la réhabilitation des terrains* » et de son « *Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains* ».

D'une manière générale, les paragraphes 1000.32 et 1000.3 du *Manuel de l'ICCA* définissent les passifs comme étant des « *.....obligations qui incombent à l'entité par suite d'opérations ou de faits passés, et dont le règlement pourra nécessiter le transfert ou l'utilisation d'actifs, la prestation de services ou toute autre cession d'avantages économiques.* »

D'autre part, le Transporteur ne pourra pas se soustraire à son obligation de restaurer les sites contaminés dont il est le gardien, donc ces responsabilités constituent pour le Transporteur « *une obligation, à laquelle l'entité n'a guère ou n'a pas du tout la possibilité de se soustraire.* », et s'apparente donc à un passif environnemental.

**Comme les PCGR n'auraient pas nécessairement pas force de loi, la Régie de l'énergie devra prendre position sur la divulgation des passifs environnementaux afin d'établir une obligation légale. L'obligation de restaurer l'environnement existe, mais c'est l'obligation de divulgation qui devrait être encadrée par la Régie de l'énergie.**

Exigences en matière de divulgation des données sur l'environnement contenues dans la réglementation sur les valeurs mobilières et les normes comptables du Canada, du Mexique et des États-Unis,<sup>4</sup>

Page V

#### **Extrait**

À l'autre extrême, la réglementation américaine sur les valeurs mobilières exige expressément que les entreprises enregistrées divulguent :

- les coûts matériels liés à l'observation de la réglementation environnementale au cours des années à venir;
- les coûts d'assainissement des lieux contaminés si un passif a éventuellement été créé et que l'on peut en évaluer l'ampleur;
- d'autres passifs éventuels résultant de l'exposition ambiante;
- leur participation à titre de partie à une poursuite en justice intentée en rapport avec un enjeu environnemental, en particulier avec un organisme gouvernemental;
- toute tendance connue ou incertitude relative à certains enjeux environnementaux, (notamment, un règlement non encore adopté) susceptibles d'avoir des répercussions importantes sur les activités de la compagnie.

**La plupart de ces exigences sont énoncées dans la réglementation canadienne sur les valeurs mobilières et les normes comptables connexes**, même si les dispositions diffèrent dans le détail.

Les compagnies canadiennes enregistrées doivent également **divulguer les impacts financiers de leur respect des normes de protection de l'environnement et des facteurs de risque associés à l'environnement** qui influent largement sur leurs activités. Il faut que les dirigeants d'entreprise examinent et analysent les dépenses inhabituelles, ainsi que les principales incertitudes liées à l'environnement.

De plus, en vertu des principes comptables généralement reconnus au Canada, **il est obligatoire de divulguer et d'additionner les éléments de passif découlant de la nécessité d'assainir des lieux contaminés.**

Il s'agit en fait de déterminer quelles sont les dépenses futures qui seront reconnues dans les états financiers à titre de passif environnemental, à quel moment elles seront inscrites aux livres et sous quelle rubrique.

Parmi les dépenses futures à inscrire au passif, il s'agit de déterminer si les dommages passés nécessitant des dépenses futures visant à corriger un dommage environnemental, exigibles en tant qu'exigence réglementaire (ex. : Réhabilitation découlant d'une exigence réglementaire) ou non (ex. : réhabilitation volontaire), constituent un passif environnemental à divulguer.

---

<sup>4</sup> Exigences en matière de divulgation des données sur l'environnement contenues dans la réglementation sur les valeurs mobilières et les normes comptables du Canada, du Mexique et des États-Unis, Préparé par Robert Repetto, Andrew MacSkimming et Gustavo Carvajal Isunza, pour la Commission de coopération environnementale en vue de la réunion Les mécanismes de financement et l'environnement : transparence, divulgation et reddition de comptes sur l'état de l'environnement, le 25 mars 2002, New York, 36 pages.

Le Groupe d'étude de l'ICCA s'est positionné sur le sujet comme suit :

*« Le groupe d'étude a affirmé que les dommages causés à l'environnement constituaient le fait passé qui va nécessiter des dépenses à un moment donné, en particulier si la législation en place exige des mesures correctives.*

*La position du groupe d'étude à propos des dommages passés causés à l'environnement est sans appel lorsqu'une loi sur l'environnement exige d'une entreprise que celle-ci prenne des mesures correctives; toutefois, selon le paragraphe 1000.34 du Manuel de l'ICCA, il n'est pas nécessaire qu'une telle obligation légale existe pour qu'il y ait un passif :<sup>5</sup>*

*Il n'est pas nécessaire que les passifs soient des obligations exécutoires, pourvu qu'ils soient conformes à la définition d'un passif; ils peuvent être fondés sur des obligations morales ou implicites. L'obligation morale repose sur des considérations d'ordre déontologique ou s'impose sur le plan de la conscience ou de l'honneur. L'obligation implicite est celle dont l'existence peut être déduite des faits dans une situation donnée, par opposition à l'obligation contractuelle.*

*Néanmoins, la plupart des principes qu'énonce le Manuel de l'ICCA laissent place à de nombreuses positions et interprétations à propos de la divulgation des passifs environnementaux.*

*Premièrement, selon l'interprétation que font les paragraphes 1000.32 et 1000.33 du Manuel, une entreprise peut alléguer qu'une dépense environnementale ne constitue pas un passif parce que le transfert d'actifs à l'entreprise ne s'est pas encore produit. Deuxièmement, les responsables de l'entreprise ont un certain pouvoir discrétionnaire en ce qui concerne l'estimation raisonnable d'un passif. Troisièmement, ils peuvent toujours choisir de ne pas divulguer un passif donné si, selon eux, il est assez improbable que le fait constituant ce passif se produise.*

*Quatrièmement, lorsque le Manuel de l'ICCA exige la divulgation de données précises sur l'environnement, comme c'est le cas **pour les frais futurs d'enlèvement d'une immobilisation et de restauration des lieux** (voir les paragraphes 3060.39, 3060.40, 3060.41 et 3060.63), les frais en question ne sont pas intégralement reflétés par les états financiers les plus récents, parce que les méthodes comptables imputent des frais futurs à de futures périodes comptables »*

Ce dernier paragraphe est intéressant puisqu'il réfère à l'exigence de la divulgation de données précises pour les frais futurs, donc à venir, pour non seulement l'enlèvement d'une immobilisation, telle que les réservoirs pétroliers, mais aussi pour la restauration des lieux.

On peut constater que certains frais ne seraient pas « *intégralement reflétés par les états financiers les plus récents, parce que les méthodes comptables imputent des frais futurs à de futures périodes comptables* ». Cependant, comme le Transporteur présente un estimé de ses

---

<sup>5</sup> Exigences en matière de divulgation des données sur l'environnement contenues dans la réglementation sur les valeurs mobilières et les normes comptables du Canada, du Mexique et des Etats-Unis, Préparé par Robert Repetto, Andrew MacSkimming et Gustavo Carvajal Isunza, pour la Commission de coopération environnementale en vue de la réunion Les mécanismes de financement et l'environnement : transparence, divulgation et reddition de comptes sur l'état de l'environnement, le 25 mars 2002, New York, pages 17 et 18 de 36.

projections, celui-ci pourrait tout de même réclamer une provision annuelle afin d'étaler dans le temps ces frais.

En comparaison, la réglementation américaine sur les valeurs mobilières est plus exigeante et plus précise en ce qui a trait à la divulgation des passifs environnementaux. En effet, celle-ci exige des entreprises enregistrées la divulgation des informations suivantes :

« • les coûts matériels liés à l'observation de la réglementation environnementale au cours des années à venir;

• les coûts d'assainissement des lieux contaminés si un passif a éventuellement été créé et que l'on peut en évaluer l'ampleur;

• d'autres passifs éventuels résultant de l'exposition ambiante;

• leur participation à titre de partie à une poursuite en justice intentée en rapport avec un enjeu environnemental, en particulier avec un organisme gouvernemental;

• toute tendance connue ou incertitude relative à certains enjeux environnementaux, (notamment, un règlement non encore adopté) susceptibles d'avoir un effet non négligeable sur les activités de la compagnie.

(...).

*De plus, en vertu des principes comptables généralement reconnus au Canada, il est obligatoire de divulguer et d'additionner les éléments de passif découlant de la nécessité d'assainir des lieux contaminés. »<sup>6</sup>*

Pour ce qui est des entreprises canadiennes, celles-ci doivent également divulguer les impacts financiers découlant du respect des normes de protection de l'environnement et des facteurs de risque associés à l'environnement qui influent largement sur leurs activités.

### **Le rapport de gestion et le contenu de la notice annuelle**

Le GRAME souhaite explorer différentes avenues pour la déclaration ou la divulgation des passifs environnementaux du Transporteur. Cette rubrique est exploratoire et vise à poursuivre la réflexion sur ce sujet.

Parmi les solutions envisagées figure le rapport de gestion et le contenu de la notice annuelle, qui sans être formellement inclus dans les états financiers, peut servir à divulguer des passifs environnementaux. Le Transporteur nous souligne cependant qu'il « n'est pas tenu à

---

<sup>6</sup> Exigences en matière de divulgation des données sur l'environnement contenues dans la réglementation sur les valeurs mobilières et les normes comptables du Canada, du Mexique et des Etats-Unis, Préparé par Robert Repetto, Andrew MacSkimming et Gustavo Carvajal Isunza, pour la Commission de coopération environnementale en vue de la réunion Les mécanismes de financement et l'environnement : transparence, divulgation et reddition de comptes sur l'état de l'environnement, le 25 mars 2002, New York, page 34 de 36.

*l'obligation d'émettre un rapport de gestion cité en référence à la présente question et ni le document de travail du CCIP d'octobre 2005, ni l'annexe 51-102A1 ne s'appliquent à elle. »*

Sans être tenu de fournir un rapport de gestion sur les questions environnementales, ni à la notice annuelle, le Transporteur pourrait s'inspirer du contenu de la notice annuelle pour présenter un suivi de ses informations lors des dossiers tarifaires annuels sur la question notamment de la protection de l'environnement.

**« LE RAPPORT DE GESTION**

**PARTIE 2 – CONTENU DE LA NOTICE ANNUELLE**

**Rubrique 5 – Description de l'activité**

*1) Décrire l'activité de votre société et ses secteurs d'exploitation qui sont des secteurs isolables, au sens du Manuel de l'ICCA. Inclure l'information ci-dessous pour chaque secteur isolable.*

*k) **Protection de l'environnement** – L'incidence financière et opérationnelle des exigences en matière de protection de l'environnement sur les dépenses en immobilisations, le bénéfice et la position concurrentielle de votre société pendant l'exercice en cours, ainsi que leur incidence prévue sur les exercices futurs*

**ANNEXE 51-102A1**

**RAPPORT DE GESTION**

**a) Qu'est-ce qu'un rapport de gestion?**

*Votre rapport de gestion doit :*

- aider les investisseurs actuels et potentiels à comprendre ce que les états financiers montrent et ne montrent pas;*
- porter sur l'information importante qui n'est pas traitée de façon approfondie dans les états financiers, par exemple les éléments de passif éventuels, les manquements aux conditions d'un contrat de prêt, les arrangements hors bilan et les autres obligations contractuelles;*
- analyser les tendances et les risques importants qui ont eu une incidence sur les états financiers, ainsi que les tendances et les risques qui pourraient avoir une incidence à l'avenir; »*

**Référence :** Informations à fournir dans le rapport de gestion sur l'incidence financière des changements climatiques et d'autres questions environnementales – Document de travail du CCIP, octobre 2005

Ce qui nous intéresse demeure l'appréciation des frais relatifs à la réhabilitation des terrains contaminés. Ceux-ci pourraient notamment être appréciés et divulgués soit par une notice dans les états financiers ou dans un rapport de gestion. Le GRAME préfère cependant la provision sur frais annuelle.

## Les passifs environnementaux

### **Définition « Passif environnemental lié aux immobilisations »**

La Politique sur la comptabilité des coûts et du passif relatifs aux sites contaminés est entrée en vigueur pour l'exercice financier du gouvernement fédéral débutant en avril 2002. On y retrouve une définition de « *site contaminé* » :

*« Selon le Groupe de travail sur la gestion des sites contaminés, un **site contaminé** est un site où l'on trouve des substances (1) dont la concentration dépasse le niveau naturel et présente un danger réel ou potentiel pour la santé humaine ou l'environnement dans l'immédiat ou à long terme ou, encore, (2) dont la concentration dépasse les limites fixées par les politiques ou la réglementation en vigueur. »*

(Politique sur la comptabilité des coûts et du passif relatifs aux sites contaminés, Appendice A, Définitions)

Une directive a été élaborée par le *Groupe de travail sur la gestion des sites contaminés* pour l'application de cette Politique, la Directive sur la comptabilisation des passifs environnementaux. Cette directive est décrite dans la Politique comme une directive sur les éléments de passif et les éléments de passif éventuels relatifs aux sites contaminés fédéraux :

*« On peut aussi déclarer un **passif éventuel** pour les sites appartenant aux catégories 1, 2 et I qui comportent un passif déclaré. Dans ce cas, déclarer les coûts estimatifs qui dépassent les coûts inscrits au passif lorsqu'il n'est pas certain que ces coûts seront engagés. Par exemple, lorsque deux options d'assainissement sont envisagées, le ministère peut déclarer l'option la moins coûteuse comme passif et déclarer comme élément de passif éventuel la différence de coût entre les deux options. »*

(Directive sur la comptabilisation des passifs environnementaux, écritures comptables, scénario 2a)

Dans une note concernant les Exigences en matière de rapport pour l'exercice clos le 31 mars 2006 émanant du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, les passifs environnementaux sont décrits comme les « *passifs liés aux sites contaminés* ».

La définition de passif ayant évolué, les passifs environnementaux comprennent les obligations implicites, qui peuvent être évaluées avant l'adoption officielle de mesures législatives. « *La nouvelle définition n'empêche pas la constatation de passifs pour la seule*

*raison que les dispositions législatives n'ont pas été adoptées, ce qui sera vraisemblablement peu fréquent dans le secteur public. » (CAmagazine.com, Redéfinir les passifs<sup>7</sup>)*

Une définition complète de la notion de « **passif environnemental lié aux immobilisations** » inclut donc l'estimation d'un passif, déclaré ou éventuel, lié à l'obligation, expresse ou implicite, de décontaminer un site considéré comme contaminé en vertu de la Politique sur la comptabilité des coûts et du passif relatifs aux sites contaminés.

### *L'exemple du Fédéral*

Le GRAME présente ci-dessous l'exemple du Fédéral :

- 1 La liste des sites contaminés fédéraux
- 2 La Directive sur la comptabilisation des passifs environnementaux; et
- 3 Les exigences en matière de rapport pour l'exercice clos le 31 mars 2006 : les passifs liés aux sites contaminés.

### *La liste des sites contaminés fédéraux*

Le gouvernement fédéral tient sur le site du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada une liste des sites contaminés fédéraux. Cette liste contient environ 17 000 sites fédéraux contaminés et environ 7 000 au Québec.<sup>8</sup>

Au niveau de la projection des coûts de décontamination, le rapport contenant les sites fédéraux contaminés est supposé comprendre les montants dépensés pour les projets de décontamination mais monsieur Dugal, responsable du *Répertoire des sites contaminés fédéraux*, nous a confirmé que les montants planifiés ne seront pas disponibles en raison de la question des soumissions (ne pas faire connaître le coût évalué aux soumissionnaires contracteurs).

Le gouvernement fédéral a donc entamé un processus de projection des coûts de décontamination, difficile à gérer pour l'instant. Ce constat nous fait comprendre que la première étape, soit celle de la caractérisation des sites et de l'évaluation de la problématique, est plus simple que celle de confirmer les coûts de réhabilitation de ceux-ci.

---

<sup>7</sup>Source : [http://cica.ca/index.cfm/ci\\_id/14536/la\\_id/2/print/true.htm](http://cica.ca/index.cfm/ci_id/14536/la_id/2/print/true.htm)

<sup>8</sup> Source : Site Web du Secrétariat du Conseil du trésor du Canada [www.tbs-sct.gc.ca/fcsi-rscs](http://www.tbs-sct.gc.ca/fcsi-rscs)

En ce sens, la détermination de principes comptables de divulgation précis devrait faciliter et surtout permettre d'établir des balises permettant aux gestionnaires de présenter l'information toujours sous la même forme, de sorte que le lecteur puisse comprendre l'évolution des coûts de ces passifs. Cependant, cela ne résoudra pas à court terme la problématique relative à l'évaluation des soumissionnaires, qui doivent proposer leurs services sous la forme d'appel d'offres sans connaître le coût envisagé par le gouvernement fédéral.

### ***La Directive sur la comptabilisation des passifs environnementaux<sup>9</sup>***

Cette directive a été préparée par la Division de la politique comptable du gouvernement – SCT, elle vise la « *comptabilisation des éléments de passif* » indépendamment des « *décisions relatives à leur financement* » comme la disponibilité des fonds.

En résumé la « *Politique sur la comptabilité des coûts et du passif relatifs aux sites contaminés* » a pour objectif la comptabilisation des coûts et des éléments de passif relatifs à la gestion et à la réhabilitation des sites contaminés au moment où la contamination se réalise.

La notion d'obligation probable de décontamination est invoquée pour justifier cette comptabilisation. La Politique identifie les raisons pour lesquelles les gestionnaires devront comptabiliser ces coûts comme étant « *les cas où il est obligé ou probablement obligé d'assumer de tels coûts pour l'une ou l'autre des raisons suivantes* :

- a) *pour des raisons de santé et de sécurité publiques;*
- b) *pour respecter ses accords contractuels;*
- a) *pour se conformer aux normes énoncées dans une loi ou un règlement canadien (soit-il fédéral, provincial ou municipal) ou étranger, dans la mesure où il le juge raisonnable. »*

La Directive prévoit les cas où un élément de passif doit être inscrit lorsque le gouvernement sera obligé ou probablement obligé d'en assumer les coûts de réhabilitation et de gestion des sites contaminés. La probabilité choisie est de 70% et plus.

La qualité de propriétaire ou non du site est un autre élément déterminant l'inscription du passif, et ce indépendamment de la responsabilité (pollueur /payeur ou non). L'exception d'inscription ne s'applique que lorsqu'il « *est probable que ce tiers assumera les coûts d'assainissement (ou une partie de ces coûts)* ».

---

<sup>9</sup> Source : Site Web du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, Directive sur la comptabilisation des passifs environnementaux : [http://www.tbs-sct.gc.ca/rpm-gbi/rpmdpubs/liabilities-passifs\\_f.asp](http://www.tbs-sct.gc.ca/rpm-gbi/rpmdpubs/liabilities-passifs_f.asp)

D'autres directives s'appliquent selon les cas rencontrés. Rappelons qu'au Québec, la notion de gardien du terrain stipule que celui qui cause la pollution, qu'il soit locataire ou propriétaire, demeure responsable de sa décontamination et que le gardien du terrain, qu'il soit ou non celui qui a contaminé, est responsable à partir du moment où il devient le gardien, et ce à titre de locataire ou de propriétaire, en vertu de l'article 31.43 de la Loi sur la qualité de l'environnement :

*« 31.43. Lorsqu'il constate la présence dans un terrain de contaminants dont la concentration excède les valeurs limites fixées par règlement pris en vertu de l'article 31.69 ou qui, sans être visés par ce règlement, sont susceptibles de porter atteinte à la vie, à la santé, à la sécurité, au bien-être ou au confort de l'être humain, aux autres espèces vivantes ou à l'environnement en général, ou encore aux biens, le ministre peut ordonner à toute personne ou municipalité qui*

*— même avant l'entrée en vigueur du présent article, a émis, déposé, dégagé ou rejeté, en tout ou partie, les contaminants, ou en a permis l'émission, le dépôt, le dégagement ou le rejet ;*

*— après l'entrée en vigueur du présent article, a ou a eu la garde du terrain, à titre de propriétaire, de locataire ou à quelque autre titre que ce soit,*

*de lui soumettre pour approbation, dans le délai qu'il indique, un plan de réhabilitation énonçant les mesures qui seront mises en oeuvre pour protéger les êtres humains, les autres espèces vivantes et l'environnement en général ainsi que les biens, accompagné d'un calendrier d'exécution.*

*Exception.*

*Une ordonnance ne peut toutefois être prise contre une personne ou municipalité visée au second tiret du premier alinéa, dans les cas suivants :*

*1° la personne ou municipalité établit qu'elle ne connaissait pas et n'était pas en mesure de connaître, eu égard aux circonstances, aux usages ou au devoir de diligence, la présence de contaminants dans le terrain ;*

*2° connaissant la présence de contaminants dans le terrain, elle établit avoir agi, dans la garde de ce terrain, en conformité avec la loi, notamment dans le respect de son devoir de prudence et de diligence ;*

*3° elle établit que la présence des contaminants dans le terrain résulte d'une migration en provenance de l'extérieur du terrain et dont l'origine est imputable à un tiers.*

*1990, c. 26, a. 4; 1997, c. 43, a. 519; 2002, c. 11, a. 2. »*

### ***Les exigences en matière de rapport pour l'exercice clos le 31 mars 2006 : les passifs liés aux sites contaminés<sup>10</sup>***

Concernant les passifs liés aux sites contaminés, les exigences fédérales en matière de rapport stipulent que :

---

<sup>10</sup> Source : Site Web du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada : [http://www.tbs-sct.gc.ca/fin/sigs/Information\\_Bulletins/RR\\_f.asp](http://www.tbs-sct.gc.ca/fin/sigs/Information_Bulletins/RR_f.asp)

*« Les ministères doivent rendre compte des passifs liés aux sites contaminés, conformément à la Politique sur la comptabilité des coûts et du passif relatifs aux sites contaminés. »*

*« De plus, les ministères doivent fournir des informations détaillées sur leurs sites contaminés par l'entremise de leur mise à jour en fin d'exercice du Répertoire des sites contaminés fédéraux. Les ministères doivent mettre à jour cet inventaire d'ici le 25 mai 2006, de manière que le SCT. »<sup>11</sup>*

On constate que la nature des informations à divulguer en matière de sites contaminés doit être détaillée afin de permettre la tenue d'un répertoire des sites contaminés fédéraux.

Sans aller jusqu'à dévoiler des informations précises, telles que la quantité de sols à excaver et la concentration en contaminants, le Transporteur pourrait s'inspirer de ce qui se fait dans les répertoires de sites contaminés au Canada, notamment aux niveaux fédéral et provincial.

Le GRAME est d'avis que ce répertoire interne permettrait au Transporteur d'avoir un portrait exact de la situation et de ce qu'elle peut représenter en termes de budget et de passif probable.

**Le GRAME demande donc à la Régie d'exiger du Transporteur d'établir une telle liste comportant un minimum de détails permettant de comprendre l'évolution des obligations de restauration du Transporteur. Le Transporteur pourrait, lors du prochain dossier tarifaire, proposer la nature des informations qu'il juge pertinentes pour l'établissement d'une telle liste de même que le passif probable à y inscrire.**

---

<sup>11</sup> Source : Site Web du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada : [http://www.tbs-sct.gc.ca/fin/sigs/Information\\_Bulletins/RR\\_f.asp](http://www.tbs-sct.gc.ca/fin/sigs/Information_Bulletins/RR_f.asp)

## Dossier R-3605-2006

Au dossier R-3605-2006, le GRAME avait pris position sur ce sujet en identifiant certains sites contaminés dont le Transporteur est vraisemblablement le gardien (selon la *Loi sur la Qualité de l'Environnement*) ou le responsable de la contamination.

### **Le GRAME avait mentionné ce qui suit :**

Extrait dossier R-3605-2006

*« Nous sommes intéressés à ces questions de contamination des sols parce que les investissements requis pour rendre conforme un site contaminé sont parfois très importants et nécessitent la mise en place de priorités et de budgets d'intervention à court, moyen et long terme.*

*Il est dans l'intérêt public et de la Régie d'avoir cette information afin d'identifier les projets de l'ordre de moins de 25\$M qui devraient faire l'objet d'un suivi, d'une demande d'autorisation (investissement) auprès de la Régie et d'une planification d'intervention.*

*Ces investissements, s'ils étaient reportées indûment pourraient avoir un impact tarifaire suite à une propagation de la contamination notamment, dans l'eau souterraine ou sur des propriétés voisines, avec tout ce que cela comporte de dépenses en gestion et en droit (avis de contamination au registre foncier, avis au voisin, avis au Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (ci-après, le « MDDEP »), plan de réhabilitation approuvé par le MDDEP, avis de décontamination, rapport de l'expert, etc.) dans les cas où le Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains le prescrit.*

*La nature des équipements pour assurer le transport d'énergie fait en sorte que le Transporteur doit nécessairement faire face à ce genre de problématique. La contamination des sols ou de l'eau ne résulte pas nécessairement à un manque de diligence raisonnable, mais fait simplement partie des activités courantes de gestion des équipements. Et c'est à ce titre que nous nous interrogeons sur les dépenses encourues et projetées par le Transporteur dans ce domaine.*

*Nous sommes donc très surpris que les « projets liés à l'environnement prévus en 2007 tels qu'ils sont présentés à la pièce HQT-1, Document 1 page 95 ne comprennent pas de mise à jour de sites contaminés ». Cela voudrait dire que ce genre de problématique est gérée sous les postes de maintenances et intégrés à certains projets, par ci par là. Nécessairement, il doit y avoir des projets de décontamination des sols avec des besoins en investissement ne générant pas de revenus supplémentaires. »*

*« Conformément à son obligation en vertu de l'article 5 du Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie, le Transporteur a déposé, au soutien de sa demande d'autorisation, l'ensemble des informations requises dont la **description synthétique des investissements par catégorie** et **leurs objectifs**, les **coûts associés à chaque catégorie**, la **justification des investissements** en relation avec les objectifs visés et leurs **impacts sur les tarifs** et la fiabilité du réseau et la qualité de prestation du service. »*

**Nous croyons qu'il est de l'obligation du Transporteur :**

- de procéder à une « **description synthétique des investissements par catégorie** », donc une description de l'état de la situation des investissements en réhabilitation de sols.
- d'identifier les « **objectifs** » de réhabilitation et les « **coûts** » **qui y sont « associés », leur justification ; et**
- l'impact sur les tarifs.

Nous avons procédé à une courte vérification afin de renseigner la Régie sur ces faits. Nous avons consulté les inscriptions auprès des registres publics, soit le « Répertoire des terrains contaminés » du MDDEP. Nous avons retrouvé quelques 250 enregistrements répondants au critère : Hydro Québec. Les données retrouvées démontrent que 250 projets de décontamination des sols ont eue lieu depuis, notamment 1988.

Dans de nombreux cas, la réhabilitation est terminée, ce qui démontre que de nombreux projets de décontaminations ont eu lieu par le passé. Certains sites restent à décontaminer. Afin de limiter le nombre d'entrées de données, nous avons retenu à titre d'exemple :

- les sites identifiées à titre de « poste » d'Hydro-Québec qui ne sont pas réhabilités ; et
- les sites identifiés à titre de « poste » d'Hydro-Québec qui ont été réhabilités entre les années 2000 et 2006.

Nous ne présumons pas que tous les postes appartiennent au Transporteur, mais une vérification des actifs nous permettrait de vérifier les données soumises en **annexe 1 (non fournie au présent dossier)**. À titre d'exemple, vous trouverez ci-dessous un court extrait (**non fournie au présent dossier**) de l'annexe 1 pour la région de Montréal.

**Le GRAME est d'avis que l'ajout d'un projet identifié au titre de « Suivi de la décontamination des sols », incluant la démonstration que les dossiers font l'objet de la part du transporteur des investissements requis, serait une avenue permettant aux intervenants ainsi qu'à la Régie de s'assurer de la bonne gestion des actifs du Transporteur.**

Nom du dossier	Adresse	MRC	Nature des contaminants <sup>1</sup>		Réhabilitation (R) et Qualité des sols résiduels après réhabilitation(Q)
			Eau souterraine	Sol	
<b>(06) Montréal</b>					
Hydro-Québec - Poste Guy	730, rue Guy Montréal	Ville de Montréal		Hydrocarbures pétroliers C10 à C50	R : Non terminée
Poste Bout-de-l'île d'Hydro-Québec	11355, boulevard Henri-Bourassa Est Montréal	Ville de Montréal		Biphényles polychlorés (BPC), Hydrocarbures pétroliers C10 à C50	R : Non terminée
Poste Bout-de-l'île d'Hydro-Québec	11355, boulevard Henri-Bourassa Est Montréal	Ville de Montréal		Hydrocarbures pétroliers C10 à C50	R : Non terminée
Poste d'Atwater d'Hydro-Québec	3011, boulevard LaSalle Verdun	Ville de Montréal		Biphényles polychlorés (BPC), Hydrocarbures pétroliers C10 à C50	R : Non terminée
Poste Maisonneuve d'Hydro-Québec	3467, rue Saint-Antoine Ouest Westmount	Ville de Montréal		Biphényles polychlorés (BPC), Hydrocarbures pétroliers C10 à C50	R : Non terminée

Source : Répertoire des terrains contaminés, MDDEP, <http://www.mddep.gouv.qc.ca/sol/terrains/terrains-contamines/recherche.asp>

#### « 6.1.4.3 Protection de l'environnement

(...)

*De même, des efforts de caractérisation doivent être déployés afin d'établir systématiquement l'état des sites et d'évaluer l'envergure des interventions devant y être réalisées. Afin de caractériser en moyenne 20 sites par année, le Transporteur requiert des ressources additionnelles correspondant à un budget annuel de 2 M\$ ce qui pourrait également permettre d'initier certains travaux. »*

Référence : HQT-6, Document 2, page 28 et 29

**Le GRAME est donc très satisfait que le Transporteur ait demandé des investissements de l'ordre de 2 M\$ afin de caractériser en moyenne 20 sites par année et d'initier certains travaux.**

**Cela s'inscrit dans une démarche de transparence de la part du Transporteur que nous approuvons et pour laquelle nous avons consenti des efforts d'analyse au dossier R-3605-2006.**

## **Compte de frais reportés - Redevance au Fonds vert**

Contexte :

*«Compte tenu de ce qui précède, le Transporteur demande à la Régie l'établissement d'un compte de frais reportés dans lequel il pourra inscrire, jusqu'à la prochaine demande tarifaire, le montant de sa quote-part des versements qu'Hydro-Québec devra effectuer au Fonds vert en vertu des dispositions législatives et réglementaires ci-haut décrites, le cas échéant. (...)»*

Référence : HQT-4, Document 4, pages 8

La *Loi concernant la mise en œuvre de la stratégie énergétique du Québec et modifiant diverses positions législatives* prévoit des mesures concernant le financement des actions pour la réduction des émissions de gaz à effets de serre. Cette Loi accorde à la Régie le pouvoir d'établir la redevance annuelle sur les combustibles et les carburants devant être versée par les distributeurs au Fonds vert.

Selon les nouvelles dispositions législatives, le Transporteur serait assujéti à la redevance au Fonds vert car le Transporteur acquiert, au cours d'une année, 25 millions de litres ou plus d'essence, de diesel, de mazout ou de propane. Cette redevance annuelle est « (...) basée sur la quantité d'émissions de dioxyde de carbone qui lui est attribuable selon les dispositions du Règlement multiplié par le taux applicable déterminé suivant ledit Règlement en fonction de l'apport financier global fixé par le gouvernement (...) »<sup>12</sup>.

Actuellement, les modalités d'application de cette redevance ne sont pas encore établies de même que la date exacte d'entrée en vigueur. Compte tenu de ces éléments, le Transporteur

---

<sup>12</sup> Référence HQT-4, doc. 4, p. 6

demande à la Régie l'établissement d'un compte de frais reportés jusqu'à sa prochaine demande tarifaire.

**Considérant ce qui précède, le GRAME recommande à la Régie les options suivantes :**

- A. Advenant que les modalités d'application de la redevance au Fonds vert soient établies avant que le présent dossier tarifaire ne soit terminé, le GRAME recommande à la Régie de reconnaître ce coût du Transporteur et de l'intégrer dès la présente année.**
  
- B. Advenant que les modalités d'application de la redevance au Fonds vert ne soient pas établies dans les délais requis, soit d'ici la prise en délibéré du présent dossier tarifaire, le GRAME recommande à la Régie d'accepter le compte de frais reportés jusqu'à la prochaine demande tarifaire, tel que proposé par le Transporteur.**

# DEPENSES NECESSAIRES A LA PRESTATION DU SERVICE

## Efficiencce du Transporteur

### Contexte

Tableau 1

Thèmes Efficiencce	Actions en cours	Actions en développement
Optimisation de la maintenance	<ul style="list-style-type: none"><li>- Révision des normes</li><li>- Création d'ateliers</li><li>- Regroupement des activités de maintenance</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Consolidation du support à la maintenance</li><li>- Création d'équipes spécialisées (exemple en lignes)</li></ul>
Optimisation de l'exploitation	<ul style="list-style-type: none"><li>- Fusion des centres informatiques</li><li>- Optimisation des activités de Téléconduite</li><li>- Renégociation des horaires de travail</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Optimisation des processus de retraits</li><li>- Refonte de l'exploitation des installations</li></ul>
Optimisation des projets croissance-pérennité	<ul style="list-style-type: none"><li>- Ajustements organisationnels</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Coûts évités par l'intégration des projets en croissance et en pérennité</li></ul>
Optimisation des technologies de l'information	<ul style="list-style-type: none"><li>- Regroupement des ressources du transporteur</li><li>- Révision des architectures cibles</li><li>- Transfert des ressources bureautiques au Centre de services partagés</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Gestion intégrée du portefeuille de projets</li></ul>

**Référence : HQT-6, Document 1.1, page 7 Tableau 1**

*«Les gains d'efficiencce devront être mesurés en fonction de la mesure de l'activité réalisée. Le système de mesure que TransÉnergie mettra en place d'ici la fin de l'année 2007 permettra d'établir les principaux indicateurs d'efficiencce de l'entreprise. Ces indicateurs seront établis en tenant compte de l'impact des inducteurs de coûts. Ces éléments permettront une bonne mesure de l'activité réalisée. Dans le cadre de la réalisation des projets d'efficiencce, les indicateurs spécifiques de chacun des projets devront être en lien avec les indicateurs de performance organisationnels»*

Référence : HQT-6, Document 1.2, page 3 et 4

## Position du GRAME

Tel que mentionné à la réponse aux demandes de renseignements du GRAME, le Transporteur reconnaît pouvoir considérer un volet environnemental dans la mise en place de sa démarche d'efficacité pour un meilleur contrôle de l'évolution de ses charges :

*« L'efficacité est la mesure des moyens pour arriver aux résultats attendus, donc l'objectif de la démarche entreprise est de faire un meilleur emploi des ressources utilisées. Ainsi, dans le cadre de sa démarche d'efficacité, le Transporteur, en plus de revoir les processus pour en minimiser les coûts tout en améliorant son service, pourrait considérer dans certains projets un volet environnemental (ex: Maîtrise de la végétation). (Notre souligné) »*

Référence : HQT-14, doc. 8, p.13

**Le GRAME est fortement en faveur que le Transporteur considère un volet environnemental dans la mise en place de sa démarche d'efficacité. Cette considération constitue un gain quant aux connaissances des coûts environnementaux des activités concernées. Comme le spécifie le Transporteur, cette démarche n'est pas encore implantée et les projets d'efficacité comportant un volet environnemental ne sont pas encore identifiés.**

**Le GRAME recommande à la Régie que le Transporteur précise et identifie les projets comportant des volets environnementaux dans sa démarche d'efficacité.**

Tel que spécifié en réponse aux demandes de renseignements de la Régie de l'énergie, l'implantation d'un système de mesure et d'un mécanisme de suivi débutera en 2008 :

*« Il faut noter qu'au cours de la démarche, la liste des projets pourrait varier à la hausse ou à la baisse selon l'importance et la probabilité d'obtenir les bénéfices escomptés.*

*En 2008, la démarche permettra l'implantation d'un système de mesure et d'un mécanisme de suivi des différents projets retenus. »*

Référence : HQT-14, doc.1, p.15

**Le GRAME recommande à la Régie que le Transporteur intègre dès 2008 des projets comportant des mesures d'efficacité sur des volets environnementaux.**



## **CHARGES BRUTES DIRECTES, AUTRES CHARGES ET COÛTS CAPITALISÉS**

### **Budgets additionnels pour la protection de l'environnement**

#### **« 6. BUDGET SPÉCIFIQUE**

*Comme l'indique le tableau 7 suivant, un budget spécifique de 33 M\$ par année serait requis pour réaliser les activités de maintenance nécessaires au maintien du niveau de fiabilité et de qualité du service attendu ainsi qu'à la protection de l'environnement. De plus, le Transporteur pourra également entreprendre à même ce budget spécifique des travaux en efficacité énergétique qui permettront de réaliser des économies sur le coût des achats d'électricité. »*

*« Cependant, dans le but de limiter la croissance de ses charges brutes directes, le Transporteur demande à la Régie de lui reconnaître pour 2008 un budget spécifique additionnel de 15 M\$ par rapport à l'année de base 2007.*

*Pour les autres besoins qu'il a identifiés, le Transporteur prévoit optimiser ses activités de maintenance et étaler le coût d'autres activités dans le temps. »*

*Référence : HQT-6, Document 2, page 18*

Le Transporteur nous informe (pièce HQT-14, Document 1, en réponse à la question 12.2 de la Régie, page 25 et 26) que ces budgets additionnels pour la protection de l'environnement, en ce qui concerne (1) les bassins et séparateurs et (2) la caractérisation des sites, seront récurrents.

Le GRAME est satisfait des réponses fournies par le Transporteur à l'effet que des ressources additionnelles permettront « ...d'améliorer l'état des systèmes de récupération d'huile protégeant l'appareillage électrique, de caractériser l'état des sites et d'évaluer l'envergure des interventions devant y être réalisées. ».

Le GRAME insiste sur l'importance d'améliorer l'état des systèmes de récupération des huiles et de procéder à la caractérisation des sites.

**Le GRAME recommande à la Régie d'accepter en totalité la demande du Transporteur concernant le budget spécifique de 33 M\$... requis pour réaliser les activités de maintenance nécessaires au maintien du niveau de fiabilité et de qualité du service attendu ainsi qu'à la protection de l'environnement.**

### **Nouvelles exigences environnementales, de sécurité ou autres, pour lesquelles ces travaux de maintenance**

À cet égard, dans le cadre des nouvelles exigences environnementales pour lesquelles des travaux de maintenance sont nécessaires, le transporteur a réclamé « *des ressources additionnelles correspondant à un budget annuel de 2 M\$* » afin de « *caractériser en moyenne 20 sites par année* ».

#### **« 6.1.1 Activités de maintenance**

*Les activités de maintenance regroupent l'ensemble des actions exécutées dans le but de maintenir la disponibilité d'une installation ou d'un équipement dans un état spécifié. Elles permettent d'assurer la disponibilité, la fiabilité et la pérennité des équipements du réseau de transport d'électricité.*

*Selon le type de travail à réaliser, on regroupe les activités de maintenance sous les six catégories suivantes :*

...

#### **« Travaux de maintenance non récurrents (TNR)**

*Les travaux de maintenance non récurrents visent à assurer la pérennité (le maintien de l'actif), l'amélioration de la qualité ou la conformité à de nouvelles exigences environnementales, de sécurité ou autres. Ces travaux sont imputés au budget des charges. »*

Référence : HQT-6, Document 2, pages 19 et 20

Concernant les nouvelles exigences environnementales, le Transporteur nous informe que « *Dans la majorité des cas, il ne s'agit pas de nouvelles normes (...). Les cas environnementaux se retrouvent le plus souvent dans des installations construites au moment où les normes étaient moins exigeantes et ont pour but de se conformer aux normes en vigueur.* »<sup>13</sup>

Comme nous l'avons démontré, ces nouvelles normes (*Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains*) sont effectivement entrées en vigueur en mars 2003, soit il y a près de 5 ans.

#### **« 6.1.4.3 Protection de l'environnement**

(...)

*De même, des efforts de caractérisation doivent être déployés afin d'établir systématiquement l'état des sites et d'évaluer l'envergure des interventions devant y être réalisées. Afin de caractériser en moyenne 20 sites par année, le Transporteur requiert des ressources additionnelles correspondant à un budget annuel de 2 M\$ ce qui pourrait également permettre d'initier certains travaux.*

(...)

---

<sup>13</sup> Référence : HQT-14, Document 8, Page 16 de 32, R4.5

*Au total, pour l'année témoin 2008, le Transporteur demande à la Régie de lui reconnaître un budget spécifique additionnel de 5 M\$ pour la protection de l'environnement. »*

Référence : HQT-6, Document 2, page 28 et 29

**Le GRAME recommande à la Régie de reconnaître au Transporteur un budget spécifique additionnel de 5 M\$ pour la protection de l'environnement. En effet, ce montant représente une mesure permettant « .... d'établir systématiquement l'état des sites et d'évaluer l'envergure des interventions devant y être réalisées. Afin de caractériser en moyenne 20 sites par année, le Transporteur requiert des ressources additionnelles correspondant à un budget annuel de 2 M\$ ce qui pourrait également permettre d'initier certains travaux. »**

**Le GRAME recommande à la Régie d'insister pour accélérer ce processus de caractérisation des sites appartenant au Transporteur. En effet, ces caractérisations sont réalisées par des ressources externes compétentes et certifiées à cet égard et ne dépendent pas des ressources humaines disponibles du Transporteur. D'autre part, la seule restriction concernerait la demande de budget.**

**Considérant que ces nouvelles normes sont déjà en vigueur, il n'y a pas de raison de tarder à évaluer la situation. Rappelons que l'évaluation de la situation n'est que la première étape à entreprendre.**

**Le GRAME demande également à la Régie d'exiger du Transporteur que soit constituée une liste des terrains contaminés avec une évaluation du passif environnemental, le cas échéant.**

**Le GRAME demande aussi à la Régie d'exiger du Transporteur que celui-ci évalue la qualité des eaux souterraines lorsqu'une contamination des sols est détectée.**

## Opportunités en efficacité énergétique

Contexte :

### **« 6. BUDGET SPÉCIFIQUE**

*Comme l'indique le tableau 7 suivant, un budget spécifique de 33 M\$ par année serait requis pour réaliser les activités de maintenance nécessaires au maintien du niveau de fiabilité et de qualité du service attendu ainsi qu'à la protection de l'environnement. De plus, le Transporteur pourra également entreprendre à même ce budget spécifique des travaux en efficacité énergétique qui permettront de réaliser des économies sur le coût des achats d'électricité. »*

*« Cependant, dans le but de limiter la croissance de ses charges brutes directes, le Transporteur demande à la Régie de lui reconnaître pour 2008 un budget spécifique additionnel de 15 M\$ par rapport à l'année de base 2007. Pour les autres besoins qu'il a identifiés, le Transporteur prévoit optimiser ses activités de maintenance et étaler le coût d'autres activités dans le temps ».*

Référence : HQT-6, Document 2, page 18

### **« 6.2 Efficacité énergétique**

*Avec l'augmentation constante de la demande d'électricité du réseau, Hydro-Québec multiplie les efforts pour aider ses clients à diminuer leur consommation énergétique. Afin de contribuer aux efforts de l'entreprise, le Transporteur s'est engagé dans son plan stratégique 2006-2010 à élaborer et mettre en application un plan d'actions pour réduire la consommation énergétique de ses bâtiments de postes et administratifs.*

*Le Transporteur compte plus de 500 postes, lesquels regroupent plus de 1000 bâtiments de vocations diverses. Les postes de transformation représentent un environnement particulier et unique à l'entreprise. Une recherche d'opportunités spécifiques à cet environnement a été réalisée en 2006 afin d'identifier des pistes d'intervention en efficacité énergétique.*

Référence : HQT-6, Document 2, page 29

### **« Plan global d'efficacité énergétique (PGEE) du Distributeur**

*Selon les modalités du programme Plan global d'efficacité énergétique (PGEE) du Distributeur, l'implantation des mesures identifiées par le Transporteur pourrait être admissible à un appui financier de celui-ci.*

*Une fois entrepris, le Transporteur exercera un suivi de ces travaux en vue d'atteindre les résultats souhaités. »*

Référence : HQT-6, Document 2, page 31

En réponse à une demande d'informations du GRAME, le Transporteur mentionne que :

*« Le budget spécifique 2008 sera consacré à l'installation d'interrupteurs programmables ou minutés pour le contrôle de l'éclairage intérieur. Cette mesure consiste à installer des interrupteurs minutés dans les locaux qui ne sont pas munis d'interrupteurs ou qui sont munis d'interrupteurs manuels.*

*Pour les bâtiments où il y a une occupation régulière cinq (5) jours par semaine, les interrupteurs programmables avec contournement manuel seront installés. Pour les bâtiments dont l'occupation est irrégulière, le Transporteur installera des interrupteurs minutés 0-8 h.*

*Dans tous les cas, une modification aux circuits d'éclairage sera prévue pour assurer un éclairage d'urgence 24 heures sur 24 par un (1) appareil sur huit (8). Le Transporteur a également prévu le remplacement de l'éclairage incandescent se trouvant au sous-sol des vieux bâtiments de commande par des appareils fluorescents. »*

Référence : HQT-14, Document 8, Pages 14 et 15 de 32, R4.2

D'autre part, l'ordre de grandeur des économies prévues sur le coût des achats d'électricité pour ces projets sur un horizon de 10 ans est rentable en autant que le Transporteur reçoive une contribution de la part de la division Distribution.

*« R4.3 Le tableau suivant montre le résultat du calcul de la valeur actualisée nette (VAN) sur un horizon de 10 ans en considérant l'implantation de l'ensemble des mesures identifiées pour les bâtiments de postes. »*

	<i>Avant contribution</i>	<i>Avec contribution</i>
<i>VAN Coût</i>	10 516 602,05 \$	10 516 602,05 \$
<i>VAN Économies</i>	(9 802 604,04 \$)	(11 501 278,48 \$)
<i>Van Total - 10 ans</i>	<b>713 998,01 \$</b>	<b>(984 676,43 \$)</b>

Référence : HQT-14, Document 8, Page 15 de 32

Le GRAME tient à souligner les efforts entrepris par le Transporteur, dans sa recherche d'opportunités en efficacité énergétique pour ses bâtiments, comme la technologie du «SolarWall » et le chauffage par rayonnement, ainsi que la notion de « *conception intégrée et évolutive tenant compte de l'architecture, des appareils électriques et des équipements CVC (chauffage - ventilation - climatisation)* ». Ce concept « *comblerait les besoins actuels tout en offrant des options pour le futur permettrait de diminuer les coûts d'investissement immédiat et les coûts énergétiques durant plusieurs années, sans compromettre la réponse aux besoins futurs.* » (HQT-14, Document 8, Page 18 de 32, R4.8)

Concernant les mesures d'économie d'énergie qui pourraient être admissibles à un appui financier du Distributeur, notons la réponse du Transporteur, soit :

*« R4.9 Les mesures d'économie d'énergie sont regroupées comme suit :*

*o Mesures touchant le contrôle de l'éclairage intérieur.*

*o Mesures touchant l'éclairage des cours extérieures.*

*o Mesures touchant le contrôle du chauffage et de l'évacuation des bâtiments compresseurs.*

*À l'exception des mesures touchant le contrôle de l'éclairage intérieur, toutes les mesures proposées respectent les conditions du programme et sont admissibles à un appui financier du Distributeur. »*

Référence : HQT-14, Document 8, Page 19 de 32

**Le GRAME ne s'oppose pas à une telle démarche de la part du Transporteur puisque les économies d'énergie réalisées par le Distributeur permettront à celui-ci de réduire à la marge la pression à la hausse sur ses tarifs.**



## BASE DE TARIFICATION

### Modifications aux durées de vie utile des équipements

#### Contexte

*« Dans sa décision D-2002-95 rendue à l'occasion de la cause tarifaire 2001 du Transporteur, la Régie a ordonné ce qui suit à la page 91 :*

*Pour tout changement de durée de vie utile des immobilisations qui peut avoir un impact tarifaire, la Régie s'attend à ce qu'avant de modifier les tarifs, le transporteur justifie le changement et indique les résultats avec et sans la modification. »*

*« Le Transporteur souligne qu'aucune modification aux durées de vie utile n'a été fait pour l'année 2006 et qu'il n'en prévoit aucune pour les années 2007 et 2008 »*

Référence : HQT-7, Document 1, page 32

Le nouveau Règlement sur les BPC qui remplacera le Règlement sur les biphényles chlorés, stipule notamment la « (...) mise hors service graduelle de tout l'équipement contenant 50 ppm ou plus de BPC d'ici le 31 décembre 2014 »<sup>14</sup>.

Concernant la modification de la durée de vie utile, le Transporteur nous informe qu'il est possible de « .....ramener les équipements à moins de 50 ppm sans les remplacer ou les remettre à neuf. Il n'est donc pas requis de modifier la durée de vie utile de ces équipements »<sup>15</sup>. D'autre part, le Transporteur nous informe que :

*« Les équipements 50 ppm ou plus de BPC sont les transformateurs de puissance et les disjoncteurs à grand volume d'huile. Un programme de décontamination a été entrepris et il ne reste que quelques appareils à décontaminer pour qu'il soit complété »<sup>16</sup> (...)*

*« Le besoin de modifier la durée de vie utile de ces équipements sera évalué lors du prochain plan quinquennal 2009-2013 de révision des durées de vie utile, dont le contenu et l'échéancier seront établis en 2008. »<sup>17</sup>.*

---

<sup>14</sup> Référence : Environnement Canada : site web

<http://www.ec.gc.ca/RegistreLCPE/regulations/detailReg.cfm?intReg=105>

<sup>15</sup> Référence : HQT-14, Document 8, Page 22 de 32 (R-5.5)

<sup>16</sup> Référence : HQT-14, Document 8, Page 22 de 32 (R5.6)

<sup>17</sup> Référence : HQT-14, Document 8, Page 22 de 32 (R5.7)

### Position du GRAME

**Le GRAME prend note de ces informations, mais tient à rappeler que les équipements contenant des BPC sont nécessairement des équipements en fin de vie utile pour d'autres raisons que leur teneur en BPC puisque :**

*« La fabrication, la transformation, l'importation et la mise en vente des BPC ont été interdites au Canada en 1977 en vertu de l'actuel Règlement sur les biphényles chlorés. Ce règlement limite également l'utilisation des BPC à certains équipements s'ils ont été fabriqués ou importés au Canada avant 1977 ».*

L'interdiction d'acquisition de ces équipements date donc de 1977 et plus (voir chronologie de l'interdiction des BPC au Canada en **Annexe I** (Consulter le mémoire GRAME dossier R-3641-2007). Il serait donc pertinent de considérer la présence de BPC lors de la détermination de la durée de vie utile des équipements puisque ceux-ci représentent un risque supplémentaire pour l'environnement. En effet, ils sont en fin de vie utile, comportent plus de risques de fuites, et contiennent, dans certains cas, de grands volumes d'huile, donc de grands volumes d'huile contaminée au BPC.

*« La fabrication, la transformation, l'importation et la mise en vente des BPC ont été interdites au Canada en 1977 en vertu de l'actuel Règlement sur les biphényles chlorés. Ce règlement limite également l'utilisation des BPC à certains équipements s'ils ont été fabriqués ou importés au Canada avant 1977. « Au Canada, les BPC ont d'abord été identifiés comme toxiques en vertu de la Loi sur les contaminants de l'environnement (LCE) de 1976 et inscrits à l'annexe de cette loi.*

Règlement sur les BPC : Résumé de l'étude d'impact de la réglementation, (2006) 140 Gaz. Can. I, no. 44, le 4 novembre 2006, Section : Contexte national

D'autre part, le GRAME reprend le fait qu'à partir de mars 2008, le Transporteur ne pourra plus déplacer certains équipements visés par les exemptions de date de fin d'utilisation afin de les décontaminer et les remettre en place par la suite, sans être contraints par les nouvelles règles d'usage concernant l'entreposage et le stockage des pièces d'équipements contenant des BPC.

**Le GRAME propose fortement que soit modifiée, en fonction des échéances prescrites, la durée de vie utile de tous les équipements qui contiennent encore des BPC.**

# INTÉGRATION DES ACTIFS DE TÉLÉCOMMUNICATIONS À LA BASE DE TARIFICATION

## Opinion du GRAME

D'une manière générale, l'intégration des actifs de télécommunications à la base de tarification du Transporteur permettra une meilleure transparence des projets relatifs à ces actifs, de la gestion et du contrôle des coûts. D'une manière générale, l'intégration de ces actifs qui étaient déjà assumés partiellement par le Transporteur via les tarifs, permettra à la Régie et aux intervenants d'observer la gestion de ces actifs par le Transporteur, ce qui n'était pas le cas auparavant.

**Le GRAME est donc en faveur d'une telle transparence et ne s'y objecte pas pour ces raisons, sous réserves des commentaires de la prochaine section sur les systèmes d'alimentation auxiliaires.**

## **Systèmes d'alimentation auxiliaires**

### Un passif environnemental

Le GRAME s'est préoccupé principalement de l'importance du passif environnemental dû à la présence de sites contaminés dans les actifs de télécommunications. Cette présence de passifs est cependant normale compte tenu des activités de télécommunications et de la présence de réservoirs contenant des produits pétroliers. Selon les informations fournies par le Transporteur : « *Le solde du passif est constitué de la valeur actuelle des travaux à effectuer pour les sites non encore traités selon l'échéancier des travaux* ».

*« Systèmes d'alimentation de relève (génératrices, panneaux solaires, systèmes d'alimentation par câble de garde) et réservoirs de carburants.*

*(....)*

*Cette catégorie est également constituée d'un passif de 8 M\$ comptabilisé conformément à la norme comptable 3110 de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (ICCA)*

*Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations, que la Régie a reconnue dans sa décision D-2005-50. Ce passif résulte de l'obligation légale de décontaminer les sols lors de la mise hors service des réservoirs pétroliers alimentant certains sites de télécommunication. Lors de l'entrée en vigueur de cette norme comptable, ce passif a été évalué à sa juste valeur et actualisé rétroactivement à la date d'origine de l'obligation, soit le 1er juillet 1991. (Nous surlignons)*

*Le solde du passif est constitué de la valeur actuelle des travaux à effectuer pour les sites non encore traités selon l'échéancier des travaux. Il varie donc à chaque année en fonction de la désactualisation des soldes pour les sites non encore traités, des changements à l'échéancier et est réduit de la valeur actuelle du passif pour les sites dont les travaux de décontamination sont complétés. »*

Référence : HQT-8, Document 2, page 13

**Le GRAME est fortement en faveur de la pleine reconnaissance de la valeur des travaux de réhabilitation à entreprendre lorsqu'ils sont connus. De notre compréhension, les travaux de caractérisation auraient été effectués dans les années 1991. Le Transporteur mentionne aussi que le solde varie « *donc à chaque année en fonction de la désactualisation des soldes pour les sites non encore traités, des changements à l'échéancier et est réduit de la valeur actuelle du passif pour les sites dont les travaux de décontamination sont complétés. »***

#### *Mise hors service d'immobilisations par le groupe technologie*

Nous comprenons par ailleurs que les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations par le groupe Technologie, qui s'apparentent à un passif environnemental datant de 1991, sont évaluées en « *valeur actuelle est de 8,0 M\$ au 31 décembre 2006. »*

*« 2.1.2 Pourriez-vous fournir une liste de ces obligations pour le présent dossier et les coûts associés à ces obligations ?*

*R2.1.2 Le Transporteur n'a pas d'obligations liées à la mise hors service d'immobilisations.*

*Par ailleurs, en ce qui concerne les immobilisations actuellement détenues par le groupe Technologie et dont le Transporteur demande l'intégration à sa base de tarification, ces obligations, indiquées à la page 13 de la pièce HQT-8, Document 2, dont la **valeur actuelle est de 8,0 M\$ au 31 décembre 2006**, consistent en des retraits de réservoirs pétroliers, des retraits de bâtiments et des travaux de restauration de sol.*

*Les principales activités planifiées à cette fin sont les suivantes :*

Travaux à réaliser	Nombre de sites	Année	Valeur actuelle des travaux 2006-12-31
Travaux résiduels de restauration de sols des sites réalisés en 2006		2007	53 141\$
Retrait du réservoir extérieur	4	2007	668 310\$
Installation d'un réservoir hors-sol extérieur	5	2008	564 755\$
Restauration environnementale			
Retrait du réservoir extérieur	2	2008	476 672\$
Retrait du bâtiment diesel	5	2009	1 830 288\$
Retrait du groupe électrogène	4	2010	884 780\$
Retrait du bâtiment de survie	5	2011	1 707 544\$
Restauration environnementale	5	2012	1 622 380\$
Retrait du groupe électrogène	2	2010	173 683\$

### Présentation du passif

Le GRAME s'est intéressé à la méthode de présentation de ce passif, comme le démontre la demande de renseignements adressée au Transporteur à cet effet :

*« 4.9.3 Pourriez-vous nous indiquer à quel endroit ce passif est identifié, ou plus précisément sous quelle rubrique ce passif apparaît-il ?*

*R4.9.1 Ce passif vient en réduction de la valeur nette des systèmes d'alimentation auxiliaires indiqués à la pièce HQT-8, Document 2, tableau 1, page 6. »*

Référence : HQT-14, Document 8, Page 20 de 32

Puisqu'il s'agit plutôt d'une dépense à encourir dans le futur, dépense qui peut varier en fonction des frais de réhabilitation réels, du prix de disposition des sols contaminés en fonction des concentrations et de l'évolution de la réglementation pour l'enfouissement ou le traitement des sols contaminés. Puisqu'il ne s'agit donc pas d'une réduction de la valeur d'un actif, mais de frais à assumer et à déboursier et de budgets à prévoir, donc d'un passif nécessitant notamment la mise en place de provisions.

**Le GRAME demande à la Régie de recommander au Transporteur la présentation de ce passif séparément et non pas en réduction de la valeur nette des systèmes d'alimentation auxiliaires.**

### Évaluation de la qualité des sols et de l'eau souterraine

Le Transporteur nous apporte un supplément d'informations en réponse à une demande de renseignements<sup>18</sup> du GRAME. Nous souhaitons savoir, outre le passif environnemental de 8M\$ concernant les sols contaminés, si le Transporteur avait évalué la qualité (sol et eau souterraine ou de surface) des terrains qui sont inclus dans la liste des actifs de télécommunication. En effet, le Transporteur « a réalisé une évaluation de la qualité des sols aux sites comportant un réservoir de produits pétroliers. Le Transporteur n'a pas fait d'évaluation de la qualité de l'eau souterraine compte tenu de la topographie des sites et du fait que la nappe phréatique n'a pas été atteinte lors des caractérisations. Les travaux de réhabilitation, répartis aux investissements ou aux charges de 2004 à 2012, sont de l'ordre de 18 M\$. »<sup>19</sup>

Ci-dessous, un tableau présentant le statut fourni par le Transporteur et décrivant les 83 sites du réseau de télécommunications contenant des réservoirs de produits pétroliers qui auraient faits l'objet d'une évaluation de la qualité des sols.

Statut des sites contenant des réservoirs pétroliers			
Nombre total de sites	Sites réhabilités	Sites dont les sols font l'objet d'une atténuation naturelle	Sites à réhabiliter (incluant 9 sites à l'étude)
83	39	3	41

24

Le GRAME souligne l'importance de cette démarche, mais précise que l'évaluation de la qualité des eaux souterraines n'a pas été réalisée et devrait l'être.

<sup>18</sup> Référence : HQT-14, Document 8, Page 25 de 32, 6.2 Une évaluation de la qualité des sols et de l'eau souterraine des sites qui sont inclus **dans la liste des actifs de télécommunication** a-t-elle été réalisée ? Si oui, pouvez vous nous fournir une évaluation de l'ordre de grandeur des travaux de réhabilitation à y effectuer ? Sinon, pour quelle raison cette évaluation des actifs n'a pas été faite ?

<sup>19</sup> Référence : HQT-14, Document 8, Page 25 de 32, R6.2

En résumé, le transporteur fera, si la Régie l'y autorise, l'acquisition d'actifs comportant un passif environnemental identifié d'une « valeur actuelle est de 8,0 M\$ au 31 décembre 2006 » auquel s'ajouteront des « travaux de réhabilitation, répartis aux investissements ou aux charges de 2004 à 2012, (...) de l'ordre de 18 M\$ ». pour une somme totale de 26 M\$.

**Nous sommes d'avis que compte tenu de l'ampleur des sommes impliquées et des nombreux constats de contamination due à la présence de réservoirs, le Transporteur devrait vérifier la qualité des eaux souterraines pour chacun des sites comportant une contamination et ce, afin d'inscrire un passif environnemental représentatif de l'état de la situation.**

À cet égard, nous vous soumettons la définition suivante tirée de la « *Loi modifiant la loi sur la qualité de l'environnement et d'autres dispositions législatives relativement à la protection et à la réhabilitation des terrains* » :

**« SECTION IV.2.1**

*PROTECTION ET REHABILITATION DES TERRAINS*

31.42. Pour l'application de la présente section, « terrain » **comprend les eaux souterraines et les eaux de surface qui s'y trouvent.** »

**Le GRAME recommande que soient réalisées ces analyses de l'eau souterraine, quitte à forer plus en profondeur. Notre recommandation se limite aux cas où de la contamination a été retrouvée et aux cas où il est possible de forer plus en profondeur.**

**Suite à cette mise à jour, le GRAME recommande que le Transporteur réévalue la valeur des travaux à effectuer et les présentes dans la prochaine cause tarifaire de 2008.**

**Le GRAME recommande toutefois l'acceptation des actifs tels qu'évalués présentement. En fait, une vérification de la qualité de l'eau souterraine demandera une mise à jour des rapports de caractérisation. Il n'est pas pertinent, selon le GRAME, d'attendre cette réévaluation pour permettre l'incorporation de ces passifs dans la valeur des actifs acquis par le Transporteur.**



## TARIFS ET CONDITIONS

Au présent dossier, le GRAME constate que le tarif annuel établi à partir des revenus requis résiduels et déterminé en divisant les revenus requis résiduels par la pointe prévue des besoins de transport à long terme présente une hausse de 0.4 % par rapport au tarif actuellement en vigueur. Pour ce qui est des tarifs mensuels, hebdomadaires, quotidiens et horaires, la méthode actuelle est reconduite, sauf raffinement au calcul de tarifs horaires non fermes afin d'optimiser le calcul.

Pour ce qui est du service d'alimentation de la charge locale, facturé au Distributeur, le Transporteur maintient l'approche actuelle qui consiste à facturer ce service selon le montant fixe (appendice H des Tarifs et conditions). Donc aucune modification n'est demandée par le Transporteur.

Pour ce qui est des services de transport de point à point, le Transporteur maintient sa méthode de facturation.

Pour ce qui est des contributions maximales pour les postes de départ découlant de la décision D-2006\*-66, la Régie a accepté la distinction à faire pour les centrales appartenant à Hydro-Québec. Décision qui a été reconduite dans les décisions D-2007-08 et D-2007-34 concernant les montants en vigueur quant aux contributions maximales pour les postes de départ. De notre compréhension le débat a été élargi à l'ensemble des postes de départ des centrales, incluant ceux des éoliennes. Ce sujet sera débattu incessamment au dossier R-3626-2007.

Le Transporteur propose de maintenir les montants des contributions maximales pour les postes de départ actuellement en vigueur dans les Tarifs et conditions. De notre compréhension les montants des contributions maximales du Transporteur varient selon que les centrales appartiennent à Hydro-Québec ou pas.

Le GRAME est en faveur du maintien de cette position dans l'attente de la décision qui sera rendue au dossier R-3626-2007.

## **Impact tarifaire estimé des investissements projetés**

*« Cette estimation indique que le coût unitaire pour l'ensemble de la période 2008 à 2017 demeure inférieur au tarif en vigueur de 70,82\$/kW. Aussi, suivant ces projections, le Transporteur n'anticipe pas d'impacts à la hausse sur le tarif de transport »*

Référence : HQT-10, Document 1, page 25 de 25

Le GRAME s'est interrogé sur l'évolution prévue des tarifs annuels de 70,98\$/kW en 2008 ainsi que de, respectivement, 71,44\$ puis 72,03\$ et 71,56\$ pour 2015, 2016 et 2017. Le Transporteur nous informe qu'« Au cours de la période 2008 à 2017, même si l'estimation de l'impact tarifaire, qui est établie à la marge en considérant les coûts annuels associés aux ajouts nets à la base de tarification, présente des fluctuations légères du tarif, il est possible de constater que celui-ci demeure généralement inférieur au tarif en vigueur de 70,82 \$/kW. De plus, sur l'ensemble de cette période, le tarif est inférieur d'environ 1,6 % au tarif en vigueur. Suivant ces projections, le Transporteur a indiqué qu'il n'anticipe pas d'impact tarifaire à la hausse pour l'ensemble de la période 2008 à 2017. »<sup>20</sup>

C'est donc que la hausse en besoins de transport permet d'absorber la croissance des revenus requis, d'où la relative stabilité du tarif annuel, ce que le Transporteur nous confirme.<sup>21</sup>

## **Impact de l'engagement (i)**

Référence : Dossier R-3605-2006, Pièce HQT-12, Doc. 4, art. 12A.2.

Le GRAME était préoccupé par l'impact de l'engagement (i) prévu à l'article 12A.2 sur le calcul de la puissance maximale à transporter en MW d'une centrale lorsque celle-ci a un faible F.U, tel qu'un parc éolien comportant un F.U. de 35% seulement par rapport à sa puissance installée. Le Transporteur nous renseigne sur la méthode de calcul utilisée comme suit :

*R9.1 L'engagement (i) prévu dans les Tarifs et conditions actuellement en vigueur à l'article 12A.2 demande qu'au moins une convention de service ait été signée pour le service de transport ferme à long terme. La valeur actualisée des paiements à verser au Transporteur pendant la durée des conventions de service applicables doit être au moins égale aux coûts encourus par le Transporteur pour assurer le raccordement de la centrale, moins tout montant remboursé au Transporteur. Le propriétaire de la centrale visée, que ce soit un parc éolien ou un autre type de centrale, doit donc satisfaire à cette exigence en choisissant de façon appropriée la puissance maximale à transporter et la durée requise aux conventions de services.*

---

<sup>20</sup> Référence : HQT-14, Document 8, Page 28 de 32, R8.1

<sup>21</sup> Référence : HQT-14, Document 8, Page 28 de 32, R8.2

Référence : HQT-14, Document 8, Page 29 de 32

Étant donné qu'aucun changement au mode de calcul de l'engagement d'achat (ii) n'est proposé dans la présente cause le GRAME maintient sa position du précédent dossier R-3605-2006, soit : *Le GRAME considère que le fait de calculer les coûts sur la base de l'énergie plutôt que sur la puissance entraîne clairement un surcoût pour les centrales ayant un faible facteur d'utilisation. Cet aspect découlant de la Décision D-2006-66 du dossier R-3549-2004 mériterait d'être réévalué.*

Dossier R-3605-2006, Pièce HQT-12, Doc. 4, art. 12A.2 et HQT-13, Doc. 7, pp. 9-12 de 16.

### **Extrait**

Le GRAME a posé la question suivante au Transporteur :

« En ce qui concerne l'engagement (ii), veuillez décrire quels avantages ou inconvénients pose un mode de calcul de l'engagement basé sur l'énergie à transporter de la centrale (plutôt que la puissance maximale à transporter de la centrale) dans le cas de centrales à faibles FU (telles que les centrales hydroélectriques ou les parcs éoliens ou les centrales servant uniquement à la pointe). »

Le Transporteur a répondu comme suit (HQT-13, Doc. 7, pp. 11 de 16) :

« R6.4 L'alternative que l'on retrouve à l'article 12A.2 ii) **peut entraîner un surcoût pour les centrales ayant un faible facteur d'utilisation**, notamment les centrales de pointe qui ne sont utilisées que quelques heures pendant l'année. Dans le cas des parcs éoliens, tout dépend de la production prévue du parc relativement aux coûts de raccordement du projet, particulièrement lorsque ceux-ci sont élevés. Dans ce cas, le propriétaire de la centrale désirent exporter lui-même l'électricité produite par sa centrale à l'extérieur du réseau du Transporteur en utilisant les services de transport de point à point pourra choisir les alternatives 12A.2 i) ou 12A.2 iii). Toutefois, tel qu'indiqué à l'article 12A.2, ces dispositions ne s'appliquent pas à une centrale ou un parc éolien qui vend sa production au Distributeur. »

En ce qui concerne l'engagement (ii), le GRAME s'est questionné sur les avantages et les inconvénients que pourraient poser un mode de calcul de l'engagement basé sur l'énergie à transporter de la centrale (plutôt que la puissance maximale à transporter de la centrale) dans le cas de centrales à faibles F.U. (telles que les centrales hydroélectriques ou les parcs éoliens ou les centrales servant uniquement à la pointe).

Le Transporteur nous renseigne également comme suit : « *R9.4 À coûts de raccordement égaux, le mode de calcul basé sur l'énergie à transporter fait qu'une centrale à plus faible*

*facteur d'utilisation peut moduler la valeur annuelle de l'engagement d'achat en optant pour une plus longue durée de l'engagement. »<sup>22</sup>*

Le GRAME en comprend que puisque l'engagement d'achat peut être établi sur une plus longue durée, une centrale à plus faible facteur d'utilisation peut moduler la valeur annuelle de l'engagement d'achat et être moins pénalisée, donc subir moins de surcoût.

Le GRAME est satisfait des réponses fournies par le Transporteur mais conserve sa préoccupation à l'égard des centrales à faibles FU telles que les centrales hydroélectriques ou les parcs éoliens qui ont un rôle dans le développement durable stratégique du Québec. Ce rôle fût confirmé par la Stratégie énergétique du Québec. De ce fait, il faut s'assurer que les modalités inscrites dans le texte des tarifs et conditions ne pénalisent pas le développement d'énergie renouvelable au Québec. Les décisions que la Régie prend à cet égard doivent tenir compte de cet élément.

### ***Solution alternative à l'engagement d'achat***

« 4.3 Veuillez présenter une solution alternative à l'engagement d'achat tel que présenté dans le dossier actuel, qui permettrait d'atteindre la neutralité tarifaire en ne considérant que la production additionnelle générée par la centrale à raccorder. »

« R4.3 L'engagement d'achat tel que présenté dans le dossier actuel vise la récupération des coûts encourus par le Transporteur sur une période de temps établie entre le Producteur désirant raccorder une centrale et le Transporteur ( ex : 20 ans ou 10 ans).

« Un engagement d'achat qui ne considérerait que l'énergie additionnelle produite par les centrales à raccorder ne permettrait pas nécessairement de récupérer les coûts encourus par le Transporteur à l'intérieur d'une période prédéterminée. Pour atteindre la neutralité tarifaire, la durée de l'engagement d'achat serait alors établie en fonction d'un calcul théorique fondé sur des réservations de transport hypothétiques associées à la production présumée de la centrale raccordée et des coûts encourus par le Transporteur.

Le Transporteur ne disposant d'aucune information quand à la destination de l'électricité produite par l'une ou l'autre centrale en particulier, toute hypothèse quand à la destination d'un kWh produit par une centrale ne peut qu'être aléatoire. Ainsi, le Transporteur calculerait ses coûts de la même façon qu'il le fait présentement. La colonne « Revenus » des tableaux fournis en réponse à la question 4.1 précédente serait calculée non plus avec une formule de récupération des coûts mais en utilisant un calcul théorique impliquant la production présumée de la centrale raccordée, le tarif en vigueur lors de la mise en service et une hypothèse concernant la destination de l'électricité produite par celle-ci. Il en découlerait une période de récupération établie de façon arbitraire.

Ce calcul serait fait une première fois lors de la signature de l'entente d'engagement d'achat, puis il serait ensuite refait annuellement. Les revenus annuels seraient calculés avec la production annuelle présumée de la centrale, la destination présumée de celle-ci et les tarifs en vigueur.

---

<sup>22</sup> Référence : HQT-14, Document 8, Page 30 de 32

Éventuellement, le Producteur n'aurait à payer, pour ces quantités produites et présumées réservées, que le montant requis pour atteindre la neutralité tarifaire. Bref, un tel modèle d'engagement d'achat ne fournirait aucune garantie additionnelle de neutralité tarifaire au Transporteur et serait à la fois arbitraire, d'une durée aléatoire et beaucoup plus complexe à administrer. Eu égard à ce qui précède, le Transporteur considère que la solution préconisée au présent dossier, soit l'engagement d'achat, est la solution optimale. » (Notre souligné)

Référence : Dossier R-3581-2005, pièce : HQT-13, Document 2, pp. 19-20 de 20 (2006-01-13)

Le GRAME s'est aussi questionné sur le maintien de la position du Transporteur concernant l'engagement d'achat (telle que nous l'avons soulignée) dans le présent dossier. De telle sorte que, puisque le Transporteur maintient sa position, les dispositions concernant l'engagement d'achat des Tarifs et conditions s'appliquent aux futurs projets qui seront raccordés et ont été également appliqués aux centrales suivantes : Péribonka, de la Chute-Allard et des Rapides-des-Cœurs.<sup>23</sup>

**Comme au dossier R-3605-2006, le GRAME soutient la position du Transporteur, qui est la même qu'au dossier précédent, mais se réserve l'opportunité d'en débattre, le cas échéant, au présent dossier.**

---

<sup>23</sup> Référence : HQT-14, Document 8, Page 32 de 32

## **CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS**

### **RÉGLEMENTATION SUR LA PERFORMANCE**

**Indicateurs environnementaux** : Nombre de déversements accidentels par année

*Le GRAME plaide donc en faveur de l'indicateur environnemental concernant le nombre de déversements accidentels par année.*

*Le GRAME souhaite cependant que le transporteur ajoute à cet indicateur une mesure de certains coûts ciblés, tels que les frais relatifs à la disposition des sols contaminés et ceux relatifs à l'intervention d'une équipe de nettoyage externe, le cas échéant, et éventuellement la mesure relative (%) des volumes d'huile récupérée comparativement à celle qui ne l'est pas.*

### **Consommation d'énergie**

*Le GRAME souhaite que le Transporteur crée un indicateur de consommation d'énergie avec les données disponibles, soit celles concernant les CO<sub>2</sub>. Le Transporteur pourra dans un avenir plus ou moins rapproché raffiner cet indicateur afin d'inclure le calcul des émissions totales de CO<sub>2</sub> équivalents et donc inclure ses émissions de NO<sub>x</sub> et de SO<sub>2</sub>.*

### **Création d'un comité de suivi de la performance environnementale**

*Quoique le GRAME soit en faveur de la création d'un comité actif de suivi de la performance environnementale, nous serions satisfaits par la création d'un groupe de travail s'apparentant davantage à des séances d'information biannuelles visant à faire le point sur le suivi de la performance et à recueillir les commentaires et les préoccupations de la Régie et des intervenants.*

### **Indicateurs de responsabilité sociale**

*Le GRAME est plutôt en faveur de l'ajout d'un indicateur à vocation « responsabilité sociale » ciblé sur des plaintes spécifiques qui pourrait être développé pour certains sujets tels que le bruit émanant des postes ou des chantiers de construction.*

## **PRINCIPES REGLEMENTAIRES ET METHODES COMPTABLES**

### **Conventions, méthodes et pratiques comptables autorisées par la Régie de l'énergie**

#### **Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations**

*Le GRAME soutient que le Transporteur a les mêmes obligations de le groupe Technologie lors de la disposition d'immobilisations, telles que les réservoirs pétroliers dont on retrouve la description des exigences « à l'article 260.2 du Règlement sur les produits et équipements pétroliers c. P-29.1, r.2 », tel que mentionné par le Transporteur.*

#### **Titulaire de permis pour des équipements pétroliers à risque élevé**

*Le GRAME soutient que à titre d'information de titulaire de permis des équipements pétroliers à risque élevé le Transporteur a les mêmes obligations que le groupe Technologie lors de la disposition d'immobilisations, telles que les réservoirs pétroliers en sa possession.*

#### **Le MDDEP et les obligations du Transporteurs**

*Rappelons que le Transporteur a initié sa démarche en prévoyant l'évaluation de 20 sites par année et que les données sur ces sites seront disponibles dès l'an prochain et donc sujets à être divulguées.*

*Le GRAME insiste sur le fait que le Transporteur est en retard de quatre ans sur ces évaluations et qu'il devrait viser plus que 20 sites par an pour rétablir la situation*

*Le GRAME demande à la Régie d'insister sur le fait que le Transporteur doit faire plus qu'initier cette démarche et être en mesure de fournir une estimation de ces coûts pour l'ensemble des sites potentiellement contaminés, et ce dès la prochaine cause tarifaire de 2008-2009.*

*LE GRAME demande à la Régie qu'elle exige du Transporteur qu'il procède à cette analyse (détermination du passif environnemental probable) et qu'il présente lors de la prochaine cause tarifaire la méthode qui lui semble la plus appropriée pour divulguer ces passifs environnementaux qui seront connus suite à l'évaluation environnementale des sites.*

## CONVENTIONS, METHODES ET PRATIQUES COMPTABLES RECONNUES PAR L'ICCA

### Exigences en matière de divulgation des données sur l'environnement

*Dans le cas du Transporteur et des exigences relatives à l'enlèvement d'immobilisations, le chapitre 3060 du Manuel de l'ICCA stipule que « les frais futurs d'enlèvement d'une immobilisation et de restauration des lieux [...] doivent faire l'objet d'une provision constituée au moyen d'imputations aux résultats »*

*D'une manière générale, les paragraphes 1000.32 et 1000.3 du Manuel de l'ICCA définissent les passifs comme étant des « .....obligations qui incombent à l'entité par suite d'opérations ou de faits passés, et dont le règlement pourra nécessiter le transfert ou l'utilisation d'actifs, la prestation de services ou toute autre cession d'avantages économiques. »*

*D'autre part, le Transporteur ne pourra pas se soustraire à son obligation de restaurer les sites contaminés dont il est le gardien, donc ces responsabilités constituent pour le Transporteur « une obligation, à laquelle l'entité n'a guère ou n'a pas du tout la possibilité de se soustraire. », et s'apparente donc à un passif environnemental.*

*Comme les PCGR n'auraient pas nécessairement pas force de loi, la Régie de l'énergie devra prendre position sur la divulgation des passifs environnementaux afin d'établir une obligation légale. L'obligation de restaurer l'environnement existe, mais c'est l'obligation de divulgation qui devrait être encadrée par la Régie de l'énergie.*

### Informations à divulguer

*Sans aller jusqu'à dévoiler des informations précises, telles que la quantité de sols à excaver et la concentration en contaminants, le Transporteur pourrait s'inspirer de ce qui se fait dans les répertoires de sites contaminés au Canada, notamment aux niveaux fédéral et provincial.*

*Le GRAME est d'avis que ce répertoire interne permettrait au Transporteur d'avoir un portrait exact de la situation et de ce qu'elle peut représenter en termes de budget et de passif probable.*

*Le GRAME demande donc à la Régie d'exiger du Transporteur d'établir une telle liste comportant un minimum de détails permettant de comprendre l'évolution des obligations de restauration du Transporteur. Le Transporteur pourrait, lors du prochain dossier tarifaire, proposer la nature des informations qu'il juge pertinentes pour l'établissement d'une telle liste de même que le passif probable à y inscrire.*

### **Compte de frais reportés - Redevance au Fonds vert**

Le GRAME recommande à la Régie les options suivantes :

- A. Advenant que les modalités d'application de la redevance au Fonds vert soient établies avant que le présent dossier tarifaire ne soit terminé, le GRAME recommande à la Régie de reconnaître ce coût du Transporteur et de l'intégrer dès la présente année.*
  
- B. Advenant que les modalités d'application de la redevance au Fonds vert ne soient pas établies dans les délais requis, soit d'ici la prise en délibéré du présent dossier tarifaire, le GRAME recommande à la Régie d'accepter le compte de frais reportés jusqu'à la prochaine demande tarifaire, tel que proposé par le Transporteur.*

### **DEPENSES NECESSAIRES A LA PRESTATION DU SERVICE**

#### **Efficienc e du Transporteur**

*Le GRAME est fortement en faveur que le Transporteur considère un volet environnemental dans la mise en place de sa démarche d'efficience. Cette considération constitue un gain quant aux connaissances des coûts environnementaux des activités concernées.*

Le GRAME recommande à la Régie que le Transporteur intègre dès 2008 des projets comportant des mesures d'efficience sur des volets environnementaux.

## **CHARGES BRUTES DIRECTES, AUTRES CHARGES ET COÛTS CAPITALISÉS**

### **Budgets additionnels pour la protection de l'environnement**

*Le GRAME insiste sur l'importance d'améliorer l'état des systèmes de récupération des huiles et de procéder à la caractérisation des sites.*

*Le GRAME recommande à la Régie d'accepter en totalité la demande du Transporteur concernant le budget spécifique de 33 M\$... requis pour réaliser les activités de maintenance nécessaires au maintien du niveau de fiabilité et de qualité du service attendu ainsi qu'à la protection de l'environnement.*

### **Nouvelles exigences environnementales, de sécurité ou autres, pour lesquelles ces travaux de maintenance**

*Le GRAME recommande à la Régie de reconnaître au Transporteur un budget spécifique additionnel de 5 M\$ pour la protection de l'environnement. En effet, ce montant représente une mesure permettant « ... d'établir systématiquement l'état des sites et d'évaluer l'envergure des interventions devant y être réalisées. Afin de caractériser en moyenne 20 sites par année, le Transporteur requiert des ressources additionnelles correspondant à un budget annuel de 2 M\$ ce qui pourrait également permettre d'initier certains travaux. »*

*Le GRAME recommande à la Régie d'insister pour accélérer ce processus de caractérisation des sites appartenant au Transporteur. En effet, ces caractérisations sont réalisées par des ressources externes compétentes et certifiées à cet égard et ne dépendent pas des ressources humaines disponibles du Transporteur. D'autre part, la seule restriction concernerait la demande de budget.*

*Le GRAME demande également à la Régie d'exiger du Transporteur que soit constituée une liste des terrains contaminés avec une évaluation du passif environnemental, le cas échéant.*

*Le GRAME demande aussi à la Régie d'exiger du Transporteur que celui-ci évalue la qualité des eaux souterraines lorsqu'une contamination des sols est détectée*

## **Opportunités en efficacité énergétique**

*Le GRAME ne s'oppose pas à une telle démarche de la part du Transporteur puisque les économies d'énergie réalisées par le Distributeur permettront à celui-ci de réduire à la marge la pression à la hausse sur ses tarifs.*

## **BASE DE TARIFICATION**

### **Modifications aux durées de vie utile des équipements**

*Le GRAME tient à rappeler que les équipements contenant des BPC sont nécessairement des équipements en fin de vie utile pour d'autres raisons que leur teneur en BPC puisque*

*Le GRAME propose fortement que soit modifiée, en fonction des échéances prescrites, la durée de vie utile de tous les équipements qui contiennent encore des BPC.*

## **INTEGRATION DES ACTIFS DE TELECOMMUNICATIONS A LA BASE DE TARIFICATION**

*D'une manière générale, l'intégration des actifs de télécommunications à la base de tarification du Transporteur permettra une meilleure transparence des projets relatifs à ces actifs, de la gestion et du contrôle des coûts. D'une manière générale, l'intégration de ces actifs qui étaient déjà assumés partiellement par le Transporteur via les tarifs, permettra à la Régie et aux intervenants d'observer la gestion de ces actifs par le Transporteur, ce qui n'était pas le cas auparavant.*

*Le GRAME est donc en faveur d'une telle transparence et ne s'y objecte pas pour ces raisons, sous réserves des commentaires de la prochaine section sur les systèmes d'alimentation auxiliaires.*

## SYSTEMES D'ALIMENTATION AUXILIAIRES

### Un passif environnemental

*Le GRAME est fortement en faveur de la pleine reconnaissance de la valeur des travaux de réhabilitation à entreprendre lorsqu'ils sont connus*

### Mise hors service d'immobilisations par le groupe technologie

*Le GRAME demande à la Régie de recommander au Transporteur la présentation de ce passif séparément et non pas en réduction de la valeur nette des systèmes d'alimentation auxiliaires.*

### Évaluation de la qualité des sols et de l'eau souterraine

*Le GRAME recommande que soient réalisées ces analyses de l'eau souterraine, quitte à forer plus en profondeur. Notre recommandation se limite aux cas où de la contamination a été retrouvée et aux cas où il est possible de forer plus en profondeur.*

*Suite à cette mise à jour, le GRAME recommande que le Transporteur réévalue la valeur des travaux à effectuer et les présentes dans la prochaine cause tarifaire de 2008*

*Le GRAME recommande toutefois l'acceptation des actifs tels qu'évalués présentement. En fait, une vérification de la qualité de l'eau souterraine demandera une mise à jour des rapports de caractérisation. Il n'est pas pertinent, selon le GRAME, d'attendre cette réévaluation pour permettre l'incorporation de ces passifs dans la valeur des actifs acquis par le Transporteur.*

## TARIFS ET CONDITIONS

*Le Transporteur propose de maintenir les montants des contributions maximales pour les postes de départ actuellement en vigueur dans les Tarifs et conditions. De notre compréhension les montants des contributions maximales du Transporteurs varient selon que les centrales appartiennent à Hydro-Québec ou pas.*

*Le GRAME est en faveur du maintien de cette position dans l'attente de la décision qui sera rendue au dossier R-3626-2007.*

## **Impact tarifaire estimé des investissements projetés**

### **Impact de l'engagement (i)**

*Puisque aucun changement au mode de calcul de l'engagement d'achat (ii) n'est proposé dans la présente cause le GRAME maintient sa position du précédent dossier R-3605-2006, soit : Le GRAME considère que le fait de calculer les coûts sur la base de l'énergie plutôt que sur la puissance entraîne clairement un surcoût pour les centrales ayant un faible facteur d'utilisation. Cet aspect découlant de la Décision D-2006-66 du dossier R-3549-2004 mériterait d'être réévalué.*

*Le GRAME est cependant satisfait des réponses fournies par le Transporteur mais conserve sa préoccupation à l'égard des centrales à faibles FU telles que les centrales hydroélectriques ou les parcs éoliens qui ont un rôle dans le développement durable stratégique du Québec. Ce rôle fût confirmé par la Stratégie énergétique du Québec. De ce fait, il faut s'assurer que les modalités inscrites dans le texte des tarifs et conditions ne pénalisent pas le développement d'énergie renouvelable au Québec. Les décisions que la Régie prend à cet égard doivent tenir compte de cet élément*

### **Solution alternative à l'engagement d'achat**

*Le GRAME c'est aussi questionné sur le maintient de la position du Transporteur concernant l'engagement d'achat (telle que nous l'avons soulignée) dans le présent dossier. De tel sorte que, puisque le Transporteur maintient sa position, les dispositions concernant l'engagement d'achat des Tarifs et conditions s'appliquent aux futurs projets qui seront raccordés et ont été également appliqués aux centrales suivantes : Péribonka, de la Chute-Allard et des Rapides-des-Cœurs.<sup>24</sup>*

*Comme au dossier R-3605-2006, le GRAME soutient la position du Transporteur, qui est la même qu'au dossier précédent, mais se réserve l'opportunité d'en débattre, le cas échéant, au présent dossier.*

---

<sup>24</sup> Référence : HQT-14, Document 8, Page 32 de 32