

**Rapport du Transporteur
sur la séance de travail du 7 octobre 2011
sur les
indicateurs de la performance environnementale**

Participants

Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité

Personnel de la Régie de l'énergie

Intervenants :

**Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité (AQCIE)
et Conseil de l'industrie forestière du Québec (CIFQ)**

Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME)

**Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du
Québec (RNCREQ)**

**Stratégies énergétiques (SÉ) et Association québécoise de lutte contre la
pollution atmosphérique (AQLPA)**

Union des consommateurs (UC)

Union des municipalités du Québec (UMQ)

Table des matières

1	CONTEXTE, BUT ET PLANIFICATION DE LA SÉANCE DE TRAVAIL.....	5
2	SÉANCE DE TRAVAIL : PRÉSENTATION DU TRANSPORTEUR	5
2.1	L'environnement à Hydro-Québec.....	5
2.2	La démarche d'analyse des IPE.....	6
2.3	Nouveaux IPE proposés à la Régie et analyse des indicateurs proposés par SÉ-AQLPA et GRAME.....	6
2.3.1	Nouveaux IPE proposés à la Régie.....	6
2.3.2	Analyse des indicateurs proposés par SÉ-AQLPA et GRAME.....	7
3	POSITIONS ET COMMENTAIRES DES PARTICIPANTS.....	9
4	BILAN ET SUITES DE LA SÉANCE.....	13
Annexe 1	Ordre du jour proposé	
Annexe 2	Présentation <i>Les indicateurs de performance environnementale</i>	
Annexe 3	Feuille de présence	
Annexe 4	Réponses du Transporteur aux engagements pris à la séance de travail	
Annexe 5	Commentaires des intervenants	

1 Contexte, but et planification de la séance de travail

1 Le 1^{er} août 2011, dans le cadre de sa demande tarifaire pour 2012, le Transporteur a
2 proposé le suivi de trois nouveaux indicateurs de la performance environnementale¹ (IPE)
3 en remplacement des indicateurs environnementaux retenus par la Régie aux termes des
4 décisions D-2005-50 et D-2008-019. Il a également proposé de rencontrer les intervenants
5 et le personnel de la Régie pour discuter plus amplement de la démarche effectuée afin
6 d'identifier des IPE appropriés pour le suivi réglementaire de cette dernière.

7 Dans sa décision procédurale D-2011-113 rendue le 4 août 2011, la Régie rappelle que les
8 indicateurs environnementaux ont fait l'objet de nombreuses ordonnances de sa part. Elle
9 souhaite mettre un terme, dans le présent dossier, aux suivis de ses décisions antérieures
10 traitant de ce thème. Elle prévoit que le Transporteur pourra consulter les intervenants sur le
11 sujet au cours d'une séance de travail, fixée au 7 octobre 2011, et qu'il pourra déposer un
12 rapport de cette séance.

13 Le 4 octobre 2011, le Transporteur transmet aux intervenants et à la Régie, conformément
14 aux instructions de celle-ci, la documentation qu'il entend utiliser à la séance, soit un ordre
15 du jour (joint en annexe 1 au présent rapport) ainsi que la présentation intitulée *Les*
16 *indicateurs de performance environnementale*, jointe en annexe 2.

2 Séance de travail : présentation du Transporteur

17 Le Transporteur et les intervenants expriment mutuellement leur satisfaction pour la tenue
18 de la séance. Les participants adoptent l'ordre du jour proposé. Ils signent la feuille de
19 présence jointe en annexe 3 au présent rapport.

20 En guise d'introduction à la présentation, le Transporteur souligne son intérêt pour conclure
21 une entente avec les intervenants sur les IPE qu'il propose afin d'éviter ou de réduire les
22 débats sur ce sujet dans le cadre du présent dossier. Il souhaite recevoir leurs
23 commentaires sur sa proposition et se dit ouvert à certains ajustements, sous réserve de
24 l'obtention des autorisations nécessaires auprès de ses instances.

2.1 L'environnement à Hydro-Québec

25 Le premier volet de la présentation consiste en une description détaillée des activités
26 réalisées par le Transporteur en matière de gestion de l'environnement. Celui-ci maintient
27 depuis 2002 un système de gestion environnementale conforme à la norme ISO 14001, qui
28 intègre une obligation d'amélioration continue. Le système est vérifié annuellement par une
29 tierce partie.

¹ Pièce HQT-3, Document 2, section 1.4.

2.2 La démarche d'analyse des IPE

1 Le deuxième volet de la présentation permet au Transporteur de fournir les détails suivants,
2 à la base de sa proposition relative aux IPE.

- 3 • Ces IPE reposent sur les indicateurs de la *Global Reporting Initiative* (GRI),
4 organisme indépendant comparable à l'*International Organization for*
5 *Standardization*, ou *ISO*. Le cadre de divulgation de l'information (*reporting*) relative
6 au développement durable établi par la GRI est le plus appliqué dans le monde. Le
7 Transporteur s'engage à fournir un lien vers les documents pertinents publiés par
8 cet organisme (engagement 1 ; les engagements et les réponses du Transporteur
9 étant collectivement joints au présent rapport en annexe 4).
- 10 • Le Transporteur ne fait pas rapport à cet organisme, mais s'inspire du cadre que
11 celui-ci a établi pour sa reddition de comptes en environnement et pour le *Rapport*
12 *sur le développement durable* produit chaque année par Hydro-Québec.
- 13 • Le Transporteur propose pour le suivi à la Régie des indicateurs stratégiques. À la
14 différence des indicateurs tactiques et opérationnels, les indicateurs stratégiques
15 sont plus globaux. Le Transporteur s'est assuré que les IPE soient mesurables,
16 fiables, crédibles et qu'ils soient comparables dans le temps (historique déjà établi).

2.3 Nouveaux IPE proposés à la Régie et analyse des indicateurs proposés par SÉ-AQLPA et GRAME

17 Le troisième volet de la présentation est consacré à l'examen des caractéristiques des trois
18 nouveaux IPE proposés par le Transporteur, retenus après analyse des indicateurs
19 proposés par SÉ-AQLPA et le GRAME.

2.3.1 Nouveaux IPE proposés à la Régie

20 Ces trois IPE, plus amplement décrits à la pièce HQT-3, Document 2, section 1.4, sont les
21 suivants :

- 22 • un IPE lié à la maîtrise intégrée de la végétation dans les emprises de lignes de
23 transport, soit la *superficie traitée mécaniquement et sélectivement à l'aide de*
24 *phytocides et superficie totale des emprises à entretenir* ;
- 25 • un IPE lié à la gestion des matières résiduelles (MR) et des huiles isolantes
26 minérales (HIM), soit *les achats, la récupération, le réemploi et le recyclage des MR*
27 *et HIM* ;
- 28 • un IPE lié à la gestion des déversements accidentels, soit les *déversements*
29 *accidentels de plus de 4 000 litres dans l'environnement*.

30 Le Transporteur précise que les IPE retenus correspondent à la zone de convergence entre
31 les enjeux stratégiques du Transporteur en environnement, les indicateurs proposés par les

1 intervenants et les directives de la Régie, au moindre coût pour le Transporteur. Ce dernier
2 vise à satisfaire plus précisément les critères suivants :

- 3 • tenir compte des indicateurs proposés par les intervenants, conformément à la
4 décision D-2010-032 (page 25) de la Régie ;
- 5 • tenir compte du double objectif de la Régie, exposé dans la décision D-2011-039
6 (page 22), soit de s'assurer que le Transporteur puisse suivre les enjeux
7 environnementaux qui peuvent avoir un impact significatif sur ses coûts et ses
8 tarifs ; et éviter de recevoir des « données qui font double emploi avec celles qui
9 font déjà l'objet de rapports ou suivis par d'autres instances plus directement
10 impliquées au niveau des impacts environnementaux des opérations
11 du Transporteur. »

12 Comme mentionné précédemment, ces trois IPE sont destinés à remplacer les trois
13 indicateurs retenus par la Régie aux termes des décisions D-2005-50 et D-2008-019 : le
14 nombre de déversements accidentels par année déclarés aux autorités, les superficies
15 traitées à l'aide de phytocides dans les emprises des lignes de transport et le taux de
16 réutilisation des huiles minérales isolantes.

2.3.2 Analyse des indicateurs proposés par SÉ-AQLPA et GRAME

17 Les remarques formulées par le Transporteur sur certains des indicateurs proposés par
18 SÉ-AQLPA et le GRAME sont résumées ci-après.

19 Indicateur : déversements accidentels et huile récupérée

- 20 • Les déversements du groupe Technologie sont de très faible envergure; cette
21 donnée semble donc peu utile eu égard à l'objectif de la Régie de s'assurer que le
22 Transporteur puisse suivre les enjeux environnementaux qui peuvent avoir un
23 impact significatif sur ses coûts.
- 24 • Au sujet de la proportion d'huile déversée récupérée, les lois et règlements
25 applicables prévoient l'obligation de récupérer la totalité de l'huile déversée, et l'IPE
26 proposé lié aux déversements accidentels de plus de 4 000 litres dans
27 l'environnement comporte des renseignements sur la récupération d'huile, comme
28 l'énonce la pièce HQT-2, Document 3, pages 26-27.
- 29 • L'utilité d'un indicateur reflétant le nombre de sites effectivement décontaminés
30 paraît limitée puisque tous les sites contaminés doivent être réhabilités.

1 Indicateur : efficacité énergétique dans les bâtiments du Transporteur

- 2 • Cet indicateur ne satisfait pas le critère de l'impact significatif potentiel sur les coûts
3 énoncé par la Régie dans la décision D-2011-039. Les mesures d'efficacité
4 énergétique sont principalement la responsabilité d'Hydro-Québec Distribution. Le
5 Transporteur, pour sa part, a intégré de telles mesures à ses façons de faire, par
6 exemple par les choix d'éclairage dans les postes.

7 Indicateur : capacité de transit disponible sur le réseau de transport afin d'accueillir la petite
8 production électrique distribuée

- 9 • Il s'agit plutôt d'un indicateur lié aux relations sociales qu'à l'environnement. Il est
10 de plus difficile de déterminer l'impact qu'un tel indicateur pourrait avoir sur les
11 coûts du Transporteur. L'intégration de ce type de production au réseau de ce
12 dernier est indépendante de la volonté du Transporteur, dont le réseau est planifié
13 en fonction des besoins de ses clients.

14 Indicateur : indice de continuité lié à la végétation

- 15 • L'IPE proposé par le Transporteur lié à la maîtrise intégrée de la végétation tient
16 compte de l'intérêt pour cet indice puisqu'il reflète notamment les superficies
17 traitées.

- 18 • L'utilisation de cet indicateur constituerait un doublement puisque l'information qu'il
19 reflète fait l'objet de suivi auprès des organismes responsables de la fiabilité des
20 réseaux de transport. Il demeure un indicateur opérationnel ou d'exploitation. Les
21 informations transmises à ces organismes, par surcroît, ne peuvent être utilisées
22 sans traitement supplémentaire, ce qui engendre des frais.

23 SÉ-AQLPA maintiennent leur intérêt pour cet indice, qui constitue à leur avis une source
24 d'information utile pour décider d'un juste niveau de charges pour la maîtrise intégrée de la
25 végétation. Le Transporteur s'engage à vérifier si un tel indice peut être communiqué
26 (engagement 2).

27 En réponse à une demande de l'UC, le Transporteur s'engage à vérifier l'existence de
28 critères d'entretien de la végétation selon la tension des lignes de transport (engagement 3).

29 Les intervenants et le Transporteur s'accordent pour dire que les indicateurs ci-après
30 constitueraient un doublement ou sont des indicateurs opérationnels sans impact significatif
31 potentiel sur les coûts du Transporteur :

- 32 • qualité et fiabilité des opérations (nombre de non-conformités survenues aux
33 standards de fiabilité de la Northern Electric Reliability Corporation et du Northeast
34 Power Coordinating Council, Inc.) ;
35 • fréquence CPS 1 et CPS 2 ;

- 1 • nombre de fois où la fréquence dépasse un certain seuil susceptible d'affecter les
2 clients tels que les microproducteurs (par exemple combien de fois la fréquence
3 varie de $\pm 0,5$ Hz) ; et
- 4 • nombre annuel de déclenchements de l'automatisme MAIS sans qu'il n'y ait de
5 perturbation sur le réseau.

3 Positions et commentaires des participants

6 Le **GRAME** appuie l'IPE proposé par le Transporteur lié à la maîtrise de la végétation.

7 En ce qui a trait à l'IPE proposé lié aux déversements accidentels de plus de 4 000 litres
8 dans l'environnement, il estime que des informations supplémentaires sont requises et
9 dépose un tableau intitulé *Version simplifiée de l'indicateur de déversements accidentels*
10 *déposé par le GRAME*. Ce dernier, est conçu d'après le tableau 13 intégré à la preuve du
11 Transporteur (*Achat, récupération, réemploi et recyclage des HIM*, pièce HQT-3,
12 Document 2, page 25).

13 Le GRAME invoque les motifs résumés ci-dessous à l'appui des informations demandées.

- 14 • Dans l'ensemble, des informations supplémentaires liées aux coûts, notamment les
15 coûts totaux de réhabilitation liés aux déversements, sont davantage liés à la
16 demande de la Régie de suivre les enjeux environnementaux qui peuvent avoir un
17 impact significatif sur les coûts du Transporteur.
- 18 • Un indicateur lié à ces coûts est plus éloquent qu'un indicateur lié à une quantité,
19 en l'occurrence 4 000 litres, qui peut ne pas être d'un réel intérêt, selon le type ou la
20 nature de l'environnement à l'endroit d'un déversement.
- 21 • La demande de fournir le nombre de déversements accidentels supérieurs à
22 100 litres et les quantités visées est liée avec l'indicateur EN23 de la GRI. Celui-ci
23 prévoit en effet que le nombre total et le volume des déversements accidentels
24 significatifs peuvent être indiqués. BCHydro affiche sur son site Internet les
25 déversements qu'elle doit déclarer aux autorités compétentes ou en vertu
26 d'ententes particulières, y compris tout déversement de pétrole supérieur à
27 100 litres dans le sol ou l'eau.
- 28 • Les informations demandées sont déjà disponibles puisque le Transporteur déclare
29 tout déversement accidentel au ministère du Développement durable, de
30 l'Environnement et des Parcs du Québec (pièce HQT-3, Document 2, page 27).
31 Simplement les refléter dans un autre tableau ne constituerait pas un doublement.

32 Commentaires du Transporteur

33 Le Transporteur signale le caractère onéreux de certaines de ces demandes.
34 Premièrement, les informations sur le nombre de déversements supérieurs à 100 litres et

1 les quantités visées auraient à être traitées à nouveau. Deuxièmement, les coûts de
2 réhabilitation sont souvent intégrés aux coûts plus généraux d'exploitation et ne peuvent
3 donc être facilement et rapidement circonscrits. Il se dit toutefois d'accord pour évaluer la
4 possibilité de donner suite à ces demandes. Le Transporteur mentionne que le *Rapport sur*
5 *le développement durable 2010* présente déjà le nombre de déversements accidentels
6 ayant fait l'objet d'une déclaration aux autorités (page 43).

7 Il fait valoir que l'IPE proposé lié aux déversements accidentels de plus de 4 000 litres dans
8 l'environnement (lié à l'indicateur EN23 de la GRI, et non à l'indicateur EN22 tel qu'il est
9 indiqué à la pièce HQT-3, Document 2, page 22), reflète aussi une règle de gouvernance de
10 l'entreprise, qui prévoit que tout déversement de cette envergure soit déclaré au Conseil
11 d'administration d'Hydro-Québec. Cette reddition de comptes particulière reflète des
12 informations significatives qui portent sur le Transporteur, qui peuvent être plus aisées à
13 repérer et interpréter. L'indicateur EN23 de la GRI comporte des références non seulement
14 aux volumes visés, mais également au caractère significatif d'un déversement.

15 Le Transporteur s'engage à vérifier s'il est en mesure de fournir l'envergure des coûts d'un
16 déversement de plus de 4 000 litres dans l'environnement (engagement 4), ainsi qu'à fournir
17 les critères internes qui permettent de distinguer les fuites des déversements
18 (engagement 5)

19 Selon le **RNCREQ**, trois ou quatre indicateurs environnementaux peuvent être appropriés
20 dans le contexte, issus de préférence de trois familles distinctes : une première touche
21 l'épuisement des ressources, une deuxième la pollution et les déchets, et une troisième la
22 destruction de la couche d'ozone.

- 23 • L'IPE proposé par le Transporteur lié à la gestion des matières résiduelles,
24 apparenté à la première famille, paraît approprié.
- 25 • L'IPE proposé par le Transporteur lié à la maîtrise de la végétation s'apparente à la
26 deuxième famille, ainsi que l'IPE lié aux déversements accidentels de plus de 4 000
27 litres dans l'environnement.
- 28 • Aucun indicateur n'est proposé pour représenter la troisième famille, par exemple
29 relativement aux gaz à effet de serre.
- 30 • Le nombre d'avis de non-conformité pourrait être une donnée intéressante, ainsi
31 que les amendes correspondantes.
- 32 • Les sommes consacrées à la biodiversité pourraient aussi faire l'objet
33 d'un indicateur.

34 ***Commentaires du Transporteur***

35 Relativement à la maîtrise intégrée de la végétation, il privilégie la transparence
36 relativement au mode utilisé. Les évaluations environnementales réalisées indiquent le

1 mode approprié pour un endroit donné. Le Transporteur ne vise pas nécessairement un
2 objectif ponctuel, comme la réduction de l'utilisation de phytocides, mais une diminution de
3 l'impact global. Par ailleurs, la proportion de phytocides utilisée d'année en année demeure
4 stable. Le Transporteur est tenu à une reddition de comptes auprès des autorités
5 gouvernementales sur l'utilisation de cette substance.

6 Il préconise la réutilisation de matières (par exemple les isolateurs en porcelaine) dans la
7 plus grande mesure possible. Sa vigilance relative aux matières résiduelles est constante. Un
8 principe similaire s'applique aux huiles isolantes minérales, réemployées dans une
9 proportion de 91 % (pièce HQT-3, Document 2, page 25).

10 Le Transporteur s'intéresse au guide BNQ 21000, destiné notamment à faciliter l'application
11 des principes de la *Loi sur le développement durable*, principalement dans les organisations
12 québécoises. Il considère que la démarche et les outils que ce guide prévoit peuvent être
13 utiles pour l'avenir.

14 Quant aux sommes consacrées à la biodiversité, elles sont incluses dans les coûts des
15 projets. Leur repérage peut être onéreux.

16 Le Transporteur s'engage à vérifier s'il peut fournir les émissions de GES liées à ses
17 véhicules (engagement 6). Le *Rapport de développement durable 2010*, page 21, présente
18 des données consolidées pour Hydro-Québec.

19 L'**UMQ** considère que les indicateurs sont des outils de gestion dont le nombre devrait être
20 limité, car la multiplication d'indicateurs rend l'exercice d'isoler les informations réellement
21 utiles plus ardu. Par ailleurs, les indicateurs proposés par le Transporteur peuvent être
22 bonifiés. Cette intervenante appuie la proposition du GRAME selon laquelle le Transporteur
23 devrait fournir plus d'informations quantitatives.

24 Cette intervenante est préoccupée par la fiabilité des informations, et aussi par leur délai de
25 traitement, par exemple eu égard aux données à venir sur les matières résiduelles et les
26 huiles isolantes minérales (pièce HQT-3, Document 2, pages 24-25).

27 **Commentaires du Transporteur**

28 Ce dernier signale la complexité de la procédure de transposition des données, qui sont
29 souvent consolidées à l'échelle de l'entreprise. Les informations relatives au Transporteur
30 qui sont comprises dans l'ensemble des informations sur les matières résiduelles
31 d'Hydro-Québec présentées dans le *Rapport sur le développement durable 2010* (page 26)
32 en seront extraites et communiquées dans les plus brefs délais à la Régie et aux
33 intervenants (engagement 7).

34 À l'instar de l'UMQ, le Transporteur considère également qu'un trop grand nombre
35 d'informations n'est pas nécessairement plus utile.

1 L'**AQCIE-CIFQ** est aussi d'avis qu'un trop grand nombre d'indicateurs n'est pas souhaitable.
2 Sans se prononcer sur le bien-fondé de l'indicateur lié aux déversements de plus de
3 4 000 litres dans l'environnement, cette quantité lui semble un peu élevée. Cet intervenant
4 s'interroge sur son utilisation, le cas échéant, comme balise à l'échelle de l'industrie. Enfin,
5 le lien avec les coûts lui paraît difficile à établir.

6 Les grandes lignes de la position de **SÉ-AQLPA** sont présentées ci-dessous.

- 7 • Elles jugent que l'intégration d'informations propre aux IPE stratégiques est moins
8 propice à l'accès par ces intervenantes à des informations dont le Transporteur
9 dispose.
- 10 • Elles voient très favorablement le lien entre la proposition du Transporteur et la
11 GRI ; elles considèrent cependant que plus d'informations sont requises
12 notamment eu égard aux coûts (de remèdes et de prévention, notamment) pour
13 permettre à la Régie de déterminer les mesures à prendre en fonction
14 des résultats.
- 15 • Même si la Régie a précisé dans la décision D-2011-039 qu'elle ne jugeait pas utile
16 de recevoir les données qui font double emploi avec celles qui font déjà l'objet de
17 rapports ou suivis par d'autres instances plus directement impliquées au niveau des
18 impacts environnementaux des opérations du Transporteur, il subsiste une marge
19 de manœuvre qui permet à la Régie de recevoir certaines informations utiles à son
20 approbation des charges et des investissements.
- 21 • Il devrait s'agir alors d'informations sectorielles relatives au Transporteur, et non
22 d'informations consolidées pour Hydro-Québec, telles qu'elles sont présentées pour
23 la plupart dans le *Rapport sur le développement durable*.

24 **Commentaires du Transporteur**

25 Il ne s'oppose pas à ajuster certains indicateurs sur la base de ceux proposés par ces
26 intervenantes. Il les invite toutefois à bien distinguer ceux qui peuvent être d'intérêt de ceux
27 qui peuvent être nécessaires, utiles et pertinents pour la Régie. Dans une double
28 perspective d'allègement réglementaire et de réduction des charges nettes d'exploitation,
29 une entente sur des indicateurs qui tient compte de cette nuance semble opportune. De
30 surcroît, un certain équilibre devrait s'établir entre les indicateurs de performance (environ
31 10 principaux) et les indicateurs de la performance environnementale.

32 En réponse à la demande de **SÉ-AQLPA**, le Transporteur s'engage à préciser si les
33 déversements de l'Institut de recherche d'Hydro-Québec sont inclus dans les statistiques
34 fournies dans le *Rapport sur le développement durable* (page 43), ou s'ils en sont exclus
35 (engagement 8).

1 Enfin, le Transporteur ajoute que des préoccupations particulières peuvent faire l'objet de
2 discussions à l'extérieur du cadre des dossiers.

3 L'**UC** partage la préoccupation de l'UMQ, soit de limiter de préférence le nombre
4 d'indicateurs. Ceux-ci doivent bien refléter les principaux impacts sur les coûts du
5 Transporteur et ses tarifs.

6 En réponse à une question de cette intervenante, le Transporteur précise que l'écart entre la
7 proportion d'huile réemployée – 91 % – indiquée au bas du tableau 13 (pièce HQT-3,
8 Document 2, page 25) et 100 % représente la proportion d'huile qui fait l'objet d'une
9 valorisation énergétique.

4 Bilan et suites de la séance

10 Le Transporteur compte recueillir dans les plus brefs délais les commentaires des
11 intervenants sur le présent rapport afin qu'ils y soient joints en annexe 5.

12 Il constate que les intervenants ne sont pas opposés aux trois nouveaux IPE proposés. Une
13 entente pour recommander à la Régie de les retenir paraît accessible. En effet, les
14 intervenants semblent favorables à l'égard de deux de ces IPE : celui lié à la maîtrise de la
15 végétation et celui lié à la gestion des matières résiduelles et des huiles isolantes minérales.
16 Quant à l'IPE lié aux déversements accidentels de plus de 4 000 litres dans
17 l'environnement, des ajustements sont souhaités. Le Transporteur réitère l'avantage d'une
18 telle entente pour toutes les parties et se dit prêt à participer à une autre courte séance pour
19 y parvenir.