

**Contre-proposition du Transporteur  
relative aux  
indicateurs de la performance environnementale**



## **Table des matières**

<b>1</b>	<b>Suites de la séance de travail du 7 octobre 2011 : commentaires d'intervenants .....</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Contre-proposition du Transporteur : IPE lié à la gestion des déversements accidentels.....</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Suites de la contre-proposition du Transporteur .....</b>	<b>8</b>
<b>Figure 1</b>	<b>Données sur les déversements accidentels</b>	
<b>Annexe 1</b>	<b>Aperçu des positions d'intervenants sur les indicateurs de la performance environnementale (IPE) proposés par le Transporteur</b>	
<b>Annexe 2</b>	<b>Commentaires des intervenants</b>	



## **1 Suites de la séance de travail du 7 octobre 2011 : commentaires d'intervenants**

1 À la suite du dépôt, le 21 octobre 2011, de la version préliminaire du *Rapport du*  
2 *Transporteur sur la séance de travail du 7 octobre 2011 sur les indicateurs de la*  
3 *performance environnementale* (le « *Rapport du Transporteur* ») et d'informations  
4 complémentaires le 26 octobre 2011, le Transporteur a reçu, dans les délais qu'il a  
5 suggérés eu égard au calendrier fixé par la Régie dans la décision D-2011-113 et les  
6 instructions de celle-ci le 28 octobre 2011, les commentaires des participants suivants :

- 7 • l'AQCIE et le CIFQ,
- 8 • le GRAME,
- 9 • le RNCREQ,
- 10 • l'UC, et
- 11 • l'UMQ.

12 SÉ-AQLPA a transmis ses commentaires au Transporteur le 11 novembre 2011.

13 Par ailleurs, le 28 octobre 2011, la FCEI a confirmé au Transporteur qu'elle ne déposerait  
14 pas de demandes de renseignements sur les indicateurs de la performance  
15 environnementale (IPE).

16 Comme l'indique le *Rapport du Transporteur*, pièce HQT-3, Document 2.1 (page 13), les  
17 commentaires des participants sont joints en annexe 5 à la version finale de ce rapport.

## **2 Contre-proposition du Transporteur : IPE lié à la gestion des déversements accidentels**

18 Le Transporteur a examiné les ajustements souhaités par certains participants (AQCIE et  
19 CIFQ, GRAME, UC) à l'égard du nouvel IPE qu'il a proposé relativement à la gestion des  
20 déversements accidentels, soit les déversements de plus de 4 000 litres dans  
21 l'environnement. Ce nouvel IPE est décrit à la pièce HQT-3, Document 2, et une analyse en  
22 est présentée pour les années 2007 à 2010 (pages 20-22, 26-27).

23 Cet examen amène le Transporteur à formuler une contre-proposition relativement à la  
24 gestion des déversements accidentels, dans le but de parvenir à une entente avec les  
25 intervenants sur le sujet des IPE et ainsi contribuer à atteindre l'objectif fixé par la Régie  
26 dans sa décision procédurale D-2011-113, soit de mettre un terme aux suivis de ses  
27 décisions antérieures sur ce sujet.

28 En effet, une majorité de participants à la séance de travail appuient deux des trois IPE  
29 proposés par le Transporteur, comme l'illustre sommairement le tableau joint en annexe 1  
30 de la présente pièce, soit

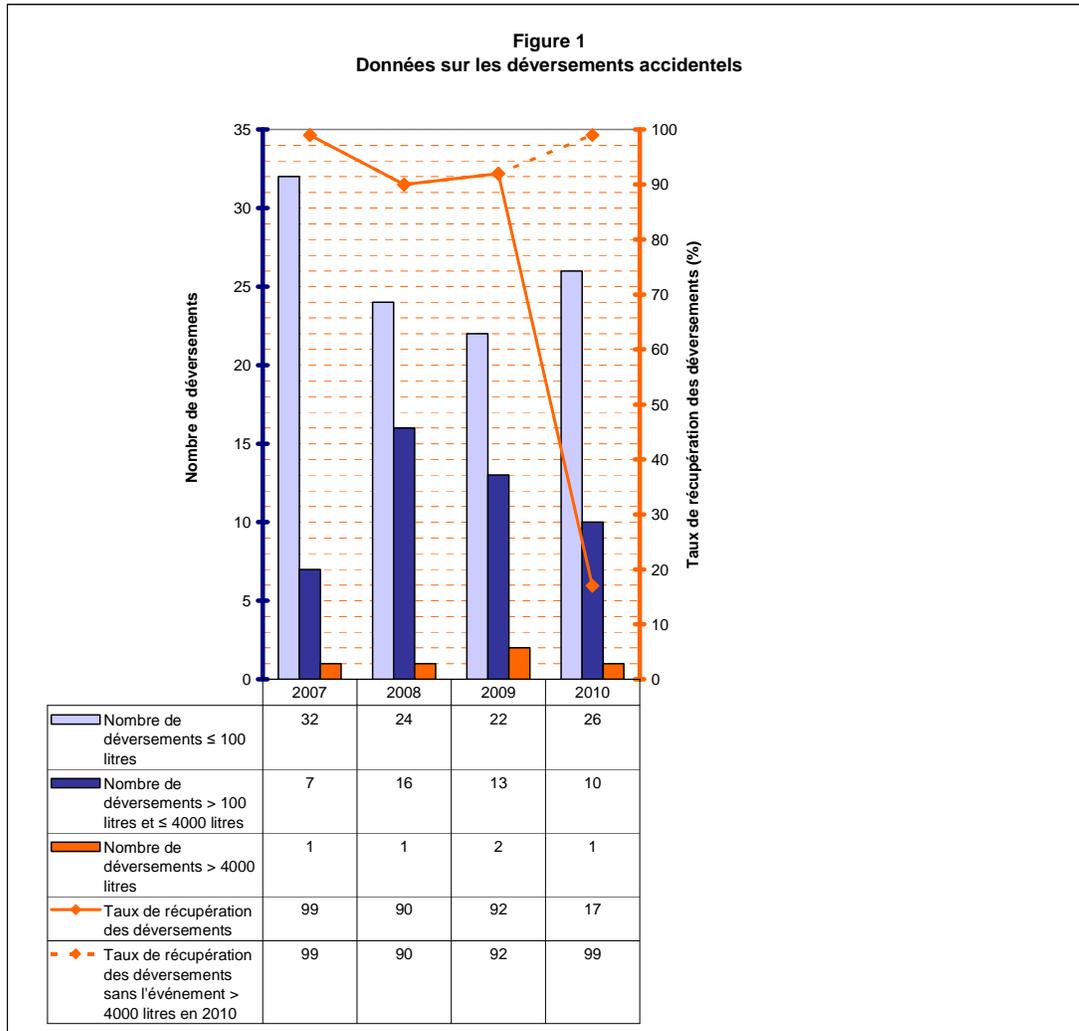
1 • l'IPE lié à la maîtrise intégrée de la végétation dans les emprises de lignes de  
2 transport, soit la *superficie traitée mécaniquement et sélectivement à l'aide de*  
3 *phytocides et superficie totale des emprises à entretenir* ;

4 • l'IPE lié à la gestion des matières résiduelles (MR) et des huiles isolantes minérales  
5 (HIM), soit *les achats, la récupération, le réemploi et le recyclage des MR et HIM* ;

6 La contre-proposition de ce dernier tient compte des commentaires des intervenants sur  
7 l'IPE lié à la gestion des déversements accidentels. Certains ont énoncé qu'il devrait  
8 comporter un seuil de recensement beaucoup plus bas que 4 000 litres. Pour d'autres, le  
9 taux de récupération est une information pertinente. Le Transporteur, pour sa part,  
10 considère que l'information relative aux déversements de plus de 4 000 litres demeure  
11 d'intérêt pour la Régie compte tenu de la préoccupation de cette dernière à l'égard de  
12 l'impact significatif potentiel d'un enjeu environnemental sur les coûts du Transporteur,  
13 comme elle l'énonçait dans la décision D-2011-039 (page 22).

14 Comme l'expose la figure 1 ci-dessous, la contre-proposition du Transporteur englobe par  
15 conséquent les catégories d'informations suivantes :

- 16 • le nombre de déversements de moins de 100 litres dans l'environnement ;  
17 • le nombre de déversements entre 100 litres et 4 000 litres dans l'environnement ;  
18 • le nombre de déversements de plus de 4 000 litres dans l'environnement ; et  
19 • le taux de récupération des déversements. Ce résultat sera dynamique ; il pourra  
20 varier d'année en année pour illustrer l'évolution du taux de récupération des  
21 déversements pour lesquels la réhabilitation n'est pas complétée (certains cas  
22 s'étalent parfois sur plus d'une année).



2008 : environ 10 % de l'huile déversée n'a pu être récupérée puisque celle-ci a été brûlée.  
2010 : récupération en cours.

### **3 Suites de la contre-proposition du Transporteur**

- 1 Le Transporteur souhaite recueillir dans les plus brefs délais les commentaires des
- 2 intervenants sur la contre-proposition formulée aux présentes afin qu'ils y soient joints en
- 3 annexe 2.