

**Réplique du Transporteur
aux commentaires des intervenants relatifs au
rapport final sur les indicateurs de la performance
environnementale et à sa contre-proposition**

1 **1. Contexte**

2 Lors du dépôt du présent dossier, le 1^{er} août 2011, le Transporteur a présenté à la pièce
3 HQT-3, Document 2, Section 1.4.1, les résultats de sa réflexion aux fins de développer un
4 ou des indicateurs de la performance environnementale, et a ainsi proposé de remplacer les
5 trois indicateurs environnementaux retenus par la Régie, aux termes des décisions
6 D-2005-50 et D-2008-19, par trois nouveaux indicateurs de la performance
7 environnementale (« IPE »).

8 Dans sa décision procédurale D-2011-113 (page 7), la Régie mentionne :

9 *[10] Dans le présent dossier, le Transporteur dépose une proposition sans avoir pu entamer sa*
10 *consultation auprès des intervenants, invoquant le court délai dont il disposait depuis la décision*
11 *D-2011-039.*

12 *[11] La Régie rappelle que les indicateurs environnementaux ont fait l'objet de nombreuses*
13 *ordonnances de la Régie. Elle souhaite mettre un terme, dans le présent dossier, aux suivis de*
14 *ses décisions antérieures traitant de ce thème. Le Transporteur pourra consulter les*
15 *intervenants sur le sujet au cours d'une séance de travail prévue au 7 octobre 2011 dans le*
16 *cadre du présent dossier. Le Transporteur pourra déposer un rapport de cette séance le*
17 *21 octobre 2011. (Nos soulignés)*

18 Le 7 octobre 2011, cette séance de travail a été tenue dans les locaux de la Régie,
19 conformément à la proposition du Transporteur à cet égard. À cette occasion, les
20 représentants du Transporteur ont informé le personnel de la Régie et les intervenants
21 quant aux activités environnementales réalisées par le Transporteur, ont présenté la
22 démarche d'analyse des IPE et fait état du bien-fondé de la proposition des nouveaux IPE,
23 le tout est suivi d'une période d'échange avec les intervenants.

24 Le 21 octobre 2011, le Transporteur a déposé, en version préliminaire, le rapport prévu
25 dans la décision D-2011-113 et ses annexes disponibles à ce moment (HQT-3,
26 Document 2.1 et Annexes 1 à 5), en regard à cette séance de travail. Le 26 octobre 2011, le
27 Transporteur a ensuite déposé des informations complémentaires.

28 Entre le 27 et le 31 octobre 2011, le Transporteur a reçu les commentaires des participants
29 suivants : AQCIE-CIFQ, GRAME, RNCREQ, UC et UMQ.

30 Le 28 octobre 2011, la Régie, suite à une demande du Transporteur, a permis à ce dernier
31 de déposer au dossier son rapport final au plus tard le 25 novembre 2011.

32 Le 11 novembre 2011, le Transporteur a finalement reçu les commentaires de SÉ-AQLPA.

33 Le 24 novembre 2011, SÉ-AQLPA a demandé, par lettre, une modification des échéances
34 qui concernent principalement le Transporteur. Ce dernier a demandé à la Régie de rejeter
35 cette demande du Transporteur dans sa lettre accompagnant le dépôt du rapport et de la
36 contre-proposition ci-après décrits.

37 Le 25 novembre 2011, le Transporteur a déposé, en version finale, le rapport prévu dans la
38 décision D-2011-113 intégrant à l'annexe 5 les commentaires des intervenants (voir HQT-3,
39 Document 2.1, page 13). À ce moment, tous les participants à la séance de travail, sauf
40 SÉ-AQLPA, ont appuyé deux des trois IPE proposés par le Transporteur soit l'IPE lié à la
41 MIV et l'IPE lié à la gestion des MR et des HIM (SÉ-AQLPA a cependant appuyé ce dernier
42 IPE).

1 À cette même date, le Transporteur a déposé une contre-proposition afin de parvenir à une
2 entente, en donnant ainsi suite aux ajustements souhaités par certains participants
3 (AQCIE-CIFQ, GRAME et UC) à l'égard de l'IPE lié aux déversements accidentels
4 (voir HQT-3, Document 2.2 et Annexes 1 et 2). Selon cette contre-proposition, l'IPE lié à la
5 gestion des déversements accidentels englobe maintenant quatre catégories d'informations
6 soit le nombre de déversements de moins de 100 litres, de 100 à 4 000 litres et de plus de
7 4 000 litres dans l'environnement ainsi que le taux de récupération des déversements. En
8 comparaison, la proposition du Transporteur du 1^{er} août 2011, concernant l'IPE lié à la
9 gestion des déversements accidentels, visait seulement le nombre de déversements de plus
10 de 4 000 litres dans l'environnement.

11 Le 29 novembre 2011, l'AQCIE-CIFQ confirment leur acceptation de la contre-proposition
12 du Transporteur quant à l'IPE sur la gestion des déversements accidentels.

13 Le 16 décembre 2011, le Transporteur a reçu les commentaires des participants suivants
14 sur son rapport final sur les indicateurs environnementaux, incluant sa contre-proposition :
15 ACEFO, ACEFQ, AQCIE-CIFQ, GRAME, RNCREQ, SÉ-AQLPA et UMQ.

16 **2. Rappel de la proposition du Transporteur**

17 La Régie, dans sa décision D-2011-039, a mentionné ce qui suit :

18 **3.2.2 INDICATEURS ENVIRONNEMENTAUX**

19 *[68] La Régie constate que la problématique des indicateurs environnementaux a fait l'objet de*
20 *consultations et de nombreuses discussions à ce jour. Elle tient à préciser que son objectif est*
21 *de s'assurer que le Transporteur puisse assumer ses obligations et suivre les enjeux*
22 *environnementaux qui peuvent avoir un impact significatif sur ses coûts et ses tarifs. La Régie*
23 *ne juge pas utile de recevoir les données qui font double emploi avec celles qui font déjà l'objet*
24 *de rapports ou suivis par d'autres instances plus directement impliquées au niveau des impacts*
25 *environnementaux des opérations du Transporteur.*

26 *[69] Dans ce contexte, la Régie considère que le Transporteur dispose de toute l'information*
27 *requis pour compléter sa réflexion. Une fois son évaluation interne complétée, le Transporteur*
28 *pourra consulter les intervenants et déposer les conclusions de son rapport d'analyse en*
29 *identifiant les changements requis aux indicateurs de performance environnementale. La Régie*
30 *ne juge pas opportun le recours, tel que proposé par le Transporteur, à l'expertise d'une firme*
31 *externe pour réaliser un balisage interne et externe en matière d'indicateurs environnementaux.*

32 *[70] La Régie demande donc au Transporteur de présenter, dans le cadre de sa prochaine*
33 *demande tarifaire, son rapport sur la possibilité de remplacer les indicateurs environnementaux*
34 *retenus aux fins réglementaires et, le cas échéant, d'en proposer de nouveaux.* (Nos soulignés)

35 La proposition actuelle du Transporteur s'appuie sur une démarche qui a débuté en
36 mars 2005 ainsi que sur les principes énoncés par la Régie, notamment à sa décision
37 précitée.

38 Les IPE proposés par le Transporteur sont les suivants :

39 • IPE lié à la maîtrise intégrée de la végétation (MIV) dans les emprises de lignes de
40 transport, soit la superficie traitée mécaniquement et sélectivement à l'aide de
41 phytocides et superficie totale des emprises à entretenir ;

42 • IPE lié à la gestion des matières résiduelles (MR) et des huiles isolantes minérales
43 (HIM), soit les achats, la récupération, le réemploi et le recyclage des MR et HIM ; et

- 1 • IPE lié à la gestion des déversements accidentels, soit les déversements accidentels
2 dans l'environnement (voir HQT-3, Document 2.2, page 6) :
- 3 ○ le nombre de déversements de moins de 100 litres dans l'environnement ;
4 ○ le nombre de déversements entre 100 litres et 4 000 litres dans l'environnement ;
5 ○ le nombre de déversements de plus de 4 000 litres dans l'environnement ; et
6 ○ le taux de récupération des déversements.

7 Il n'est pas utile de décrire à nouveau la démarche mise en place par le Transporteur afin de
8 proposer ces indicateurs ni de reprendre les multiples arguments qui fondent sa proposition.
9 De façon générale, le Transporteur réfère la Régie aux pièces et correspondances qui ont
10 été produites au dossier, dont les suivantes :

- 11 • Preuve principale concernant les indicateurs environnementaux, HQT-3,
12 Document 2, pages 14 et suivantes ;
- 13 • Rapport du Transporteur sur la séance de travail du 7 octobre 2011 sur les
14 indicateurs de la performance environnementale, HQT-3, Document 2.1 (Le
15 Transporteur attire l'attention de la Régie sur l'Annexe 2 de cette pièce qui contient la
16 présentation faite lors de la séance de travail par Mme Dominique Chartier, Chef
17 Soutien Lignes et Environnement) ;
- 18 • Contre-proposition du Transporteur relative aux indicateurs de la performance
19 environnementale, HQT-3, Document 2.2.

20 Le Transporteur réitère que sa proposition, outre qu'elle reçoit l'appui de la majorité des
21 intervenants, incarne valablement les éléments mis de l'avant par la Régie dans ses
22 décisions passées ainsi que le cadre réglementaire qui le gouverne.

23 Le Transporteur salue à nouveau la très bonne collaboration de la majorité des intervenants,
24 notamment ceux dont les intérêts sont concentrés sur les questions environnementales et
25 de développement durable dans le présent dossier.

26 Le Transporteur réitère le fait qu'Hydro-Québec est une entreprise responsable en matière
27 d'environnement et de développement durable. Tel que son *Rapport sur le développement*
28 *durable 2010* le mentionne (pages 1 et 6), il y a 40 ans, l'entreprise créait la fonction
29 environnement avec l'embauche de ses premiers spécialistes en environnement et le
30 système de gouvernance d'Hydro-Québec vise maintenant l'intégration des principes du
31 développement durable (incluant les considérations environnementales) dans les activités
32 courantes et les projets de développement de l'entreprise.

33 Ces faits témoignent de la place prépondérante des questions environnementales chez le
34 Transporteur. Le Transporteur réitère qu'il se conforme à ses obligations statutaires aux
35 termes des lois et règlements à vocation environnementale et qu'il procède aux redditions
36 de comptes qui en découlent.

37 Avec égards, le Transporteur est d'avis qu'il n'est d'aucune utilité de multiplier ou de raffiner
38 les indicateurs qu'il a proposés, qui auraient pour effet de faire double-emploi avec des
39 suivis déjà en place.

1 Tel que mentionné à sa preuve, le Transporteur souligne que sa proposition permettra de
2 donner une vision plus complète et moins restrictive de sa performance environnementale,
3 qu'elle couvre des enjeux importants et priorités dans ses activités qui ont un impact sur les
4 coûts et qu'elle utilise des indicateurs normalisés pour limiter les ambiguïtés d'utilisation et
5 renforcer leur légitimité sociale.

6 **3. Réplique du Transporteur aux commentaires des intervenants**

7 D'un bilan succinct des échanges intervenus avec les intervenants, le Transporteur émet les
8 conclusions suivantes :

- 9 • Tous les participants à la séance de travail, hormis SÉ-AQLPA, appuient deux des
10 trois IPE proposés par le Transporteur. Il s'agit de l'indicateur lié à la maîtrise
11 intégrée de la végétation et de l'indicateur lié à la gestion des matières résiduelles et
12 des huiles isolantes minérales. SÉ-AQLPA maintient son appui à ce dernier
13 indicateur alors que le RNCREQ considère qu'un ajout est requis à l'indicateur lié à
14 la gestion des matières résiduelles.
- 15 • Parmi les participants à cette séance, l'AQCIE-CIFQ et l'UMQ appuient la contre-
16 proposition du Transporteur portant sur l'indicateur lié à la gestion des déversements
17 accidentels, alors que le GRAME maintient le fait que les quantités déversées et les
18 coûts de récupération sont requis. Le RNCREQ, SÉ-AQLPA et l'UC n'ont, quant à
19 eux, pas communiqué leur position à l'égard de cette contre-proposition.
- 20 • Parmi les intervenants n'ayant pas participé à la séance de travail, l'ACEFQ appuie
21 les trois IPE maintenant proposés par le Transporteur, soit les indicateurs liés à la
22 maîtrise intégrée de la végétation et à la gestion des matières résiduelles et des
23 huiles isolantes minérales d'une part, et l'indicateur lié à la gestion des
24 déversements accidentels visé par la contre-proposition décrite à la pièce HQT-3,
25 Document 2.2 d'autre part. L'ACEFO n'a pas formulé de commentaires sur aucun de
26 ces trois indicateurs et s'en est plutôt tenue à des commentaires généraux.

27 Nonobstant ce qui précède, le Transporteur souhaite répliquer succinctement aux
28 commentaires de certains intervenants.

29 **GRAME**

30 Dans sa demande d'intervention, l'intervenant se disait généralement satisfait de la
31 démarche du Transporteur, sauf quant à l'IPE lié à la gestion des déversements accidentels.
32 Le GRAME a participé à la séance de travail, a commenté ce dernier indicateur et a appuyé
33 les deux autres IPE proposés par le Transporteur [liés à la maîtrise de la végétation ainsi
34 qu'à la gestion des matières résiduelles (MR) et des huiles isolantes minérales (HIM)].

35 Le 16 décembre 2011, l'intervenant a fait part de ses commentaires à l'égard de la contre-
36 proposition du Transporteur. En page 9 de ses commentaires, l'intervenant semble
37 interpréter l'indicateur EN23 du Global Reporting Initiative (GRI) comme une liste de
38 recommandations expresses. Le Transporteur tient à préciser que les éléments qui émanent
39 du GRI constituent des guides. Tel que mentionné lors de la séance de travail, le GRI
40 propose un « cadre de divulgation de l'information » qui n'est pas d'application obligatoire
41 (voir HQT-3, Document 2, page 19 et Document 2.1, page 6).

1 L'intervenant énonce que l'indicateur devrait indiquer « le lieu, les matières déversées, de
2 même que les impacts (sur les coûts) de ces déversements » (commentaires en page 9,
3 paragraphe 3). Le Transporteur rappelle que ces renseignements font l'objet de déclarations
4 aux autorités (voir HQT-3, Document 2.1, Annexe 2, page 34). Par conséquent,
5 l'acceptation de la position de l'intervenant créerait un doublement de déclarations que le
6 Transporteur doit faire auprès d'autres autorités, ce que la Régie souhaite éviter selon sa
7 décision D-2011-039 page 22 (voir HQT-3, Document 2, page 18).

8 Par ailleurs, en ce qui a trait à l'impact sur les coûts de ces déversements, le Transporteur
9 tient à préciser que ces coûts sont normalement couverts par l'enveloppe de base des
10 charges nettes d'exploitation incluse dans ses revenus requis, sinon elle ferait l'objet d'une
11 demande de budget spécifique, dans le respect des critères qu'il propose dans le présent
12 dossier, si une situation particulière le justifiait.

13 Le Transporteur réfère également l'intervenant à sa réponse à la question 27 de sa
14 demande de renseignements numéro 1, à la pièce HQT-13, Document 7, dans laquelle il
15 précise qu'il poursuivra ses efforts des dernières années concernant la caractérisation et la
16 gestion des sols contaminés de même que la mise à niveau des équipements de protection
17 en vue de prévenir la contamination qui pourrait provenir des équipements à bain d'huile.

18 L'intervenant conclut ses commentaires en mentionnant qu'« un bon indicateur incitera le
19 Transporteur à réduire la quantité d'huile déversée » (page 8). Le Transporteur souligne que
20 la présence ou non d'indicateurs n'altère en rien ses responsabilités environnementales qui
21 découlent de ses activités et il réitère qu'il se conforme à ses obligations statutaires aux
22 termes des lois et règlements à vocation environnementale et qu'il procède aux redditions
23 de comptes qui en découlent.

24 Avec égards, le Transporteur prie la Régie de ne pas retenir les suggestions de l'intervenant
25 émises à ses plus récents commentaires.

26 **RNCREQ**

27 L'intervenant a participé activement à la séance de travail du 7 octobre 2011, a commenté
28 les IPE proposés et a globalement appuyé, avec nuances, les propositions du Transporteur.
29 L'intervenant a mis fin à son intervention au présent dossier le 6 décembre 2011 et a
30 déposé ses commentaires et conclusions.

31 Les commentaires récents de l'intervenant ne réfèrent nullement à son appui antérieur, avec
32 réserve, des trois IPE proposés par le Transporteur (voir HQT-3, Document 2.1, Annexe 5).
33 Le RNCREQ précise cependant que ces commentaires « s'ajoutent à ceux présentés »
34 dans cette pièce.

35 L'intervenant émet une réserve quant à son appui à l'indicateur lié à la gestion des MR
36 puisqu'il recommande « à la Régie de demander au Transporteur d'ajouter à cet indicateur
37 une quantification des efforts fournis par l'entreprise afin de réduire à la source les quantités
38 de matière générées ». Il recommande le retrait de l'indicateur sur les déversements de plus
39 de 4 000 litres dans l'environnement, après avoir reproduit une version désuète du
40 tableau 14 [et non 2] de la preuve du Transporteur (voir HQT-3, Document 2, page 26, une
41 version révisée ayant été déposée le 26 octobre 2011 pour refléter, dans ce tableau
42 notamment, un déversement en 2007). Le Transporteur conclut que l'intervenant nuance
43 ainsi son appui antérieur à cet indicateur proposé en proposant un autre indicateur jugé
44 pertinent.

1 Par ailleurs, à l'instar de l'ACEFO, le RNCREQ ne semble pas avoir consulté la contre-
2 proposition du Transporteur sur l'indicateur lié à la gestion des déversements accidentels,
3 sa position à cet égard demeurant inconnue. Soulignons que la contre-proposition fut
4 produite au dossier avant le retrait de l'intervenant.

5 Sommairement, quant aux suggestions de l'intervenant d'établir des indicateurs
6 supplémentaires en lien avec la protection de la biodiversité et la réduction des gaz à effet
7 de serre (GES), le Transporteur mentionne :

- 8 • Les réalisations d'Hydro-Québec en matière de protection de la biodiversité sont
9 déjà largement diffusées (voir notamment le Rapport sur le développement
10 durable 2010 d'Hydro-Québec aux pages 24 et 25) ;
- 11 • Quant aux émissions de GES, le Transporteur a fourni, à la suite de la séance de
12 travail, les émissions liées à ses véhicules (HQT-3, Document 2.1, Annexe 4,
13 page 4).

14 Avec égards, les suggestions de l'intervenant apparaissent moins liées aux préoccupations
15 que la Régie a émises jusqu'à maintenant et le Transporteur prie ainsi la Régie de ne pas
16 retenir les suggestions de l'intervenant émises à ses plus récents commentaires.

17 **SÉ-AQLPA**

18 Dès sa demande d'intervention (paragraphe 4.1), l'intervenant annonce qu'il fera des
19 propositions d'amélioration des indicateurs proposés par le Transporteur « en continuité
20 avec celles exprimées lors des dossiers annuels antérieurs du Transporteur ».

21 Les représentants de SÉ-AQLPA ont participé à la séance de travail du 7 octobre 2011.
22 Dans leurs commentaires déposés le 11 novembre 2011, l'intervenant appuie l'IPE proposé
23 par le Transporteur lié aux MR et aux HIM, mais n'appuie pas l'IPE lié à la maîtrise intégrée
24 de la végétation ni, à l'instar du GRAME, la proposition liée à la gestion des déversements
25 accidentels.

26 Le rapport intitulé « La cause tarifaire 2012 d'Hydro-Québec TransÉnergie », préparé par
27 M. Jacques Fontaine et portant la date du 6 décembre 2011, mentionne qu'il ne s'agit pas
28 de recommander des indicateurs environnementaux ou IPE pour le suivi de la Régie mais
29 plutôt de déterminer les renseignements que le Transporteur doit fournir lors du dépôt de sa
30 demande tarifaire. La lettre du procureur de l'intervenant datée du 16 décembre 2011 porte
31 essentiellement le même message et contient la mention suivante : « *Ce double plaidoyer
32 du Transporteur place les intervenantes dans une situation vraiment kafkaesque.* »

33 Le Transporteur déplore le langage utilisé par le procureur de l'intervenant. Ce type de
34 remarque ne favorise pas l'atteinte de l'objectif fixé par la Régie ni le climat positif que les
35 intervenants et le Transporteur ont créé autour de cet aspect du dossier. Le Transporteur
36 n'a d'aucune façon suscité par ses commentaires ou ses propos un tel débordement de la
37 part du procureur de l'intervenant dans le présent dossier.

38 Par ailleurs, le Transporteur déplore et réitère le fait que l'intervenant omet les propos de la
39 Régie (décision D-2011-113, pages 6 et 7) et souhaite élargir démesurément l'objectif clair
40 de la démarche qui est de mettre un terme aux suivis de ses décisions antérieures traitant
41 des indicateurs environnementaux.

1 Ainsi, plutôt que de participer positivement à trouver un dénouement dès cette année au
2 thème des indicateurs environnementaux, SÉ-AQLPA persiste à vouloir transformer
3 l'objectif précité en une révision des modalités de dépôt des demandes tarifaires du
4 Transporteur. Avec égards, le Transporteur considère que les mentions de l'intervenant qui
5 sont en contradiction avec les instructions de la Régie quant au déroulement et à la finalité
6 de cet aspect du dossier doivent être rejetés par celle-ci.

7 Quant à la perception de l'intervenant à l'effet que le Transporteur « a cherché à faire
8 obstacle » et « s'est systématiquement objecté à fournir les renseignements et statistiques
9 que SÉ-AQLPA lui demandaient » [...] (page 2, avant-dernier paragraphe), le Transporteur
10 est en désaccord avec ces mentions, notamment en ce qu'il a fourni certains
11 renseignements sur les écarts de fréquence du réseau (voir HQT-13, Document 9, page 22,
12 R1-26d) ainsi que sur les déclenchements de l'automatisme M.A.I.S. (HQT-13, Document 9,
13 page 22, R1-27a).

14 Le Transporteur a également expliqué dans sa preuve (HQT-3, Document 2, page 40) et à
15 la séance de travail (HQT-3, Document 2.1, Annexe 2, page 40) qu'il considère ces
16 renseignements comme des « indicateurs visant l'optimisation de l'exploitation », sans lien
17 direct avec l'environnement.

18 Avec égards, le Transporteur a émis une position différente de celle favorisée par
19 l'intervenant et cela ne peut constituer une forme d'obstruction, tel que l'intervenant le
20 mentionne. Le Transporteur prie ainsi la Régie de ne pas retenir les suggestions et
21 commentaires de l'intervenant.

22 **4. Conclusion**

23 En raison de ce qui précède ainsi que de la preuve probante et des arguments offerts, le
24 Transporteur prie la Régie de retenir sa proposition (y incluant sa contre-proposition du
25 25 novembre 2011) à l'égard des indicateurs de la performance environnementale.

26 Le Transporteur prie la Régie de déférer pour détermination finale sa demande concernant
27 les indicateurs de la performance environnementale.