

Annexe 2

Commentaires supplémentaires des intervenants sur les indicateurs de la performance environnementale et la contre-proposition du Transporteur

.....**De** : Pelletier Pierre [mailto:Pierre.Pelletier@SteinMonast.ca]
.....**Envoyé** : mardi 29 novembre 2011 16:16
.....**À** : Fréchette, Yves
.....**Cc** : dg@aqcie.org; pierre.vezina@cifq.qc.ca; 'Olivier Charest'
.....**Objet** : R-3777-2011

Cher confrère,
Voici le document confirmant l'acceptation par l'AQCIE et le CIFQ de votre contre-proposition relative aux déversements.
Bonne fin de journée!

Pierre Pelletier
Associé

Téléphone : 418 640-4431
Télécopieur : 418 523-5391
Pierre.Pelletier@steinmonast.ca

V-CARD

PROFIL



Stein Monast S.E.N.C.R.L. **AVOCATS**

Édifice Stein Monast
70, rue Dalhousie
Bureau 300
Québec (Québec)
Canada G1K 4B2

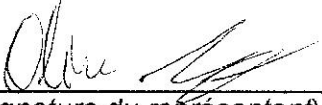
www.steinmonast.ca

Les informations contenues dans le présent message et dans toute pièce qui lui est jointe sont confidentielles et peuvent être protégées par le secret professionnel. Ces informations sont à l'usage exclusif de son ou de ses destinataires. Toute autre divulgation, distribution ou copie du présent message ou de toute pièce qui lui est jointe est strictement interdite. Si vous avez reçu ce message par mégarde, veuillez communiquer avec l'expéditeur au (418) 529-6531, l'effacer de tout disque dur ou autre média sur lequel il peut être enregistré et ne pas en conserver de copie. Merci.

This E-mail message and any attachment thereto contain confidential information which may be privileged and which is intended for the exclusive use of its addressee(s). Any dissemination, distribution or copying of this communication by anyone other than its addressee(s) is strictly prohibited. If you have received this communication in error, please immediately notify us by telephone at (418) 529-6531, erase it from any hard disk or other medium on which it may have been saved and do not keep any copy thereof. Thank you.

[annexe à joindre lorsque remplie par l'intervenant]
**Contre-proposition du Transporteur
relative aux
indicateurs de la performance environnementale**

Je soussigné, Olivier Charest, en qualité de représentant de l'AQCIE et du CIFQ indique par la présente que j'ai pris connaissance de la *Contre-proposition du Transporteur relative aux indicateurs de la performance environnementale*, portant sur l'**indicateur lié à la gestion des déversements accidentels**, et m'en déclare satisfait, sous réserve des commentaires formulés ci-dessous.



(signature du représentant)

L'intervenant appuie la contre-proposition du Transporteur.

Montréal, 16 décembre 2011

PAR COURRIEL ET SDE

Me Véronique Dubois
Secrétaire de la Régie de l'énergie
Régie de l'énergie
Tour de la Bourse
800, Place Victoria, bureau 255
Montréal (Québec) H4Z 1A2

OBJET : R-3777-2011 : *HQT - Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport pour l'année témoin 2012.*

Chère consoeur,

La présente fait suite à la lettre de la Régie du 29 novembre 2011. Concernant le rapport final sur les indicateurs environnementaux du 25 novembre 2011 déposé par le Transporteur (ou « HQT ») (pièce B-75) (le « rapport »), l'ACEF de l'Outaouais communique ce qui suit.

En premier lieu, le Transporteur, à la page 6 du rapport, indique que : « Le Transporteur propose pour le suivi à la Régie des indicateurs stratégiques. À la différence des indicateurs tactiques et opérationnels, les indicateurs stratégiques sont plus globaux ».

L'ACEF de l'Outaouais mentionne qu'elle est en désaccord avec ce type de classement des IPE. L'intervenante ne voit aucun fondement, dans la preuve du Transporteur, lui permettant d'exclure les IPE tactiques et opérationnels. Selon l'intervenante, il n'y a pas lieu de ne s'intéresser qu'aux objectifs globaux et stratégiques, comme le souhaite HQT. L'ACEF de l'Outaouais est plutôt d'avis que le rôle de régulateur de la Régie ainsi que la supervision qu'elle doit effectuer lui permettent également de faire un suivi des indicateurs tactiques et opérationnels de performance environnementale du Transporteur.

En second lieu, en ce qui a trait à l'IPE lié à la gestion des déversements accidentels de plus de 4 000 litres dans l'environnement, l'ACEF de l'Outaouais est d'avis que la preuve du Transporteur ne justifie pas suffisamment ce volume minimal fixé à 4000 litres à partir duquel l'on pourrait juger coûteux les travaux de nettoyage et de décontamination des lieux de déversement. Par exemple, quant aux déversements de 1000 litres ou de 100 litres, qu'en est-il ? Par ailleurs, l'intervenante souligne que le milieu dans lequel se produit un déversement est très déterminant de la gravité et de l'ampleur des coûts associés aux conséquences de ce déversement. L'intervenante ne peut donc pas appuyer ce volume minimal de 4000 litres suggéré par le Transporteur.

En troisième lieu, certains intervenants suggèrent un IPE indiquant le ratio coûts de réhabilitation des sites / nombre de déversements accidentels. Selon l'ACEF de l'Outaouais, cet indicateur serait davantage utile et pertinent s'il était exprimé en termes de rapport entre les coûts de décontamination et de réhabilitation et le nombre total de litres ayant été déversés sur les sites concernés.

Enfin, l'ACEF de l'Outaouais n'a pas de commentaire à formuler concernant les deux autres indicateurs proposés par le Transporteur, soit (a) la maîtrise intégrée de la végétation (MIV) et (b) la gestion des matières résiduelles (MR) et des huiles isolantes minérales (HIM).

Veillez agréer, chère consœur, l'expression de nos meilleurs sentiments.

Me Stéphanie Lussier

788, rue Galt

Montréal (Québec), H4G 2P7

Tél. : 514.761.0032

Courriel : stephanie.lussier@sympatico.ca

cc: Me Yves Fréchette (Hydro-Québec)

Commentaires et propositions de l'ACEF de Québec concernant les indicateurs de performance environnementale (IPE) d'HQT, dossier R-3777-2011

- Commentaires généraux

L'ACEF de Québec adhère aux valeurs, principes et objectifs associés au développement durable, y incluant le principe d'équité « intragénérationnelle et intergénérationnelle ».

Elle considère ainsi qu'il faille utiliser les moyens, pour parvenir aux fins désirés, qui présentent le moins d'impacts redistributifs possible afin de ne pas restreindre l'accessibilité aux ressources essentielles. Ce principe est d'ailleurs clairement énoncé à l'A. 5 de la LRÉ :

« Elle favorise (la Régie de l'énergie) la satisfaction des besoins énergétiques dans une perspective de développement durable et d'équité au plan individuel comme au plan collectif. »

- Objectifs de la Régie, exposé dans la décision D-2011-039 (page 22) :

1) s'assurer que le Transporteur puisse suivre les enjeux environnementaux qui peuvent avoir un impact significatif sur ses coûts et ses tarifs ;

2) éviter de recevoir des « données qui font double emploi avec celles qui font déjà l'objet de rapports ou suivis par d'autres instances plus directement impliquées au niveau des impacts environnementaux des opérations du Transporteur.

La Régie de l'énergie doit se donner les moyens de vérifier correctement que les entités réglementées d'H.Q., répondent aux besoins énergétiques de la population québécoise dans le respect des principes et exigences du développement durable.

Dans la mesure où l'on retient des indicateurs qui ont un impact significatif sur les coûts et les tarifs nous pensons, à l'instar du GRAME et de SÉ/AQLPA (HQT-3 doc. 3.2 pages 9 et 12), que les coûts associés aux effets mesurés et aux des mesures de mitigation, correction ou prévention, ou de modification des façons de faire afin d'éviter autant que se peut la production d'externalités et d'impacts négatifs sur la société et l'environnement. En ce sens le choix et le suivi des indicateurs constitue une première étape visant à suivre et mesurer les impacts des activités d'HQT, et de là viser un développement vraiment durable.

Même si des indicateurs sont soumis à, et suivis par, d'autres instances gouvernementales, nous considérons que la Régie doit se donner les outils pour

répondre adéquatement à sa mission, dont l'approbation des charges et investissements (HQT 3 doc. 3.2, page 12) et l'établissement du revenu requis et des tarifs, quitte à dupliquer certaines informations, mais qui demeurent utiles et pertinents dans le cadre des suivis que font HQT et HQT à la Régie de l'énergie. Encore faut-il que les rapports des autres instances soient accessibles et suivis par les intervenants qui ne sont pas spécialisés en environnement.

Quant au nombre d'indicateurs optimaux, nous pensons qu'il n'y a pas de nombre limite à retenir, l'objectif étant de s'assurer d'un contrôle adéquat et efficient de la performance environnementale des entités réglementées.

Nous considérons intéressant la proposition du RNCREQ à savoir que les IPE devraient être issus de préférence de trois familles distinctes : une première touche l'épuisement des ressources, une deuxième la pollution et les déchets, et une troisième la destruction de la couche d'ozone.

Les IPE retenus par HQT devraient toucher les différentes facettes de sa mission et les différents impacts environnementaux liés à ses activités d'exploitation et d'investissement. Nous pensons que des indicateurs sociaux (accidents ou décès de personnes causés par les équipements d'HQT; indicateurs liés aux effets potentiels des ondes électromagnétiques sur les personnes nommément celles résidant et travaillant près des lignes et postes de transport, mesure de l'acceptabilité sociale des projets d'investissement et des activités liées à la) devraient être développés et/ou suivis.

Dans son compte rendu de la séance de travail du 7/10/2011 (HQT-3 doc. 2.1, 25/11/2011, page 6), HQT déclare que les IPE qu'elle propose, reposent sur les indicateurs du GRI, dont le cadre de divulgation de l'information relative au développement durable est le plus appliqué dans le monde, et qu'ils constituent des indicateurs stratégiques plus globaux, à la fois mesurables, fiables, crédibles et comparables dans le temps (historique existant).

Pour qu'un indicateur soit effectivement comparable dans le temps il faut que la méthodologie de mesure et le périmètre de la mesure soit conservé dans le temps et maintenu pour le futur.

Commentaires sur réponses d'HQT et les propositions du GRAME et de SÉ/AQLPA

- Déversements accidentels et huile récupérée

Selon HQT (HQT-3 doc. 2.1, pages 7-8) les déversements d'huile sont de très faible envergure et ont généralement peu d'impact sur ses coûts chez HQT, qui a obligation de récupérer toute l'huile déversée, alors que les déversements accidentels de plus de 4 000 litres comportent des renseignements sur la récupération d'huile.

Selon HQT l'indication du nombre de sites à décontaminer paraît limité considérant que tous les sites doivent être décontaminés. Cette explication ne nous convainc pas que la

décontamination ne comporte des coûts significatifs qui sont normalement proportionnels au nombre de sites à décontaminés et aux quantités à récupérer.

- Suivi de l'indice de continuité lié à la végétation : il serait d'intérêt de suivre l'impact de la maintenance et de la maîtrise intégrée de la végétation sur les coûts d'opération et sur l'IC.

En réponse à l'engagement no. 2 (HQT-3, Document 2.1, Annexe 4, 25/11/2011) HQT nous indique que la catégorie autres pour l'IC de 2010 (0,32 au total selon HQT-3 doc. 2, p. 10 de R-3777-11) représente 0,16 heure/client (soit 50% de l'IC ce qui est important, en ce sens ne devrait-on pas désagréger cette catégorie) et qu'une tranche de seulement 0,01 heure/client est redevable de la végétation.

On se questionne toutefois à savoir si le facteur climatique (0,4 hres/client en 2010) n'intègre pas certains effets dus à la végétation).

Si l'IC végétation demeure généralement faible et qu'on ne peut établir de lien entre les activités de maintenance et de contrôle de la végétation, ni d'impact significatif sur les coûts, alors il n'apparaît pas requis de suivre un tel indicateur, mais nous considérons que cette preuve reste à faire.

Les indicateurs de qualité et fiabilité des opérations, et celui en lien avec la capacité de transit disponible pour la production distribuée, sont effectivement plus du domaine opérationnel, de portée plus limitée ou non directement reliés aux aspects environnementaux.

Pour HQT l'indicateur lié à l'efficacité énergétique des bâtiments a une portée effectivement plus limitée, bien que même si HQD gère les programmes en efficacité énergétique nous pensons qu'HQT a une responsabilité première de promouvoir une meilleure efficacité énergétique de ses bâtiments, comme elle a une responsabilité de réduire les pertes sur son réseau.

Nous sommes d'accord avec le GRAME (HQT-3 doc. 2.1, pages 9) à l'effet que la déclaration des déversements de plus de 100 litres (comme le fait BC Hydro sur son site Internet) et des coûts associés serait pertinent, et utile pour les intervenants de la Régie, et que cela ne constituerait pas un dédoublement avec les rapports au MDDEPQ. HQT s'est montré ouvert à évaluer la possibilité de donner suite à ces dernières demandes (HQT-3 doc. 2.1, pages 10)

- En réponse à l'engagement 3, HQT confirme que les critères d'entretien de la végétation sous les lignes, tient compte de la tension d'exploitation des lignes, en ce qui a trait à la distance entre les arbres et les conducteurs.

- En réponse à l'engagement 4, HQT nous indique que le coût liés à un déversement de plus de 4 000 litres est très variable et dépend de plusieurs facteurs.

Nous considérons toutefois que les coûts associés aux déversement et d'autres effets sur l'environnement devraient être identifiés et suivis afin d'optimiser les coûts globaux d'HQT, y incluant les coûts sociaux et environnementaux.

- En réponse à l'engagement 5, HQT indique qu'un déversement est un évènement subit à la suite duquel le contaminant atteint l'environnement. Une fuite n'est pas un évènement subit et n'atteint généralement pas l'environnement.

Il demeure que les fuites génèrent des coûts et peuvent être plus fréquentes que les déversements et avoir des impacts environnementaux, ce dont on n'est pas informé.

- En réponse à l'engagement 7, HQT nous fournit les quantités de métal et porcelaine qui sont récupérées par HQT, et nous indique qu'elle verra à mettre en place les mécanismes nécessaires au suivi des matières résiduelles propres à ses activités, similairement à ce qui est présenté dans le Rapport sur le développement durable d'H.Q., si la Régie le juge approprié.

Contre-proposition d'HQT (HQT-3 doc. 2.2, pages 6 à 8, 25/11/2011)

La contre-proposition d'HQT englobe les catégories d'informations suivantes :

- le nombre de déversements de moins de 100 litres dans l'environnement ;
- le nombre de déversements entre 100 litres et 4 000 litres dans l'environnement ;
- le nombre de déversements de plus de 4 000 litres dans l'environnement ; et
- le taux de récupération des déversements.

HQT ajoute (HQT-3 doc. 2.2, page 6) « Ce résultat sera dynamique ; il pourra varier d'année en année pour illustrer l'évolution du taux de récupération des déversements pour lesquels la réhabilitation n'est pas complétée (certains cas s'étalent parfois sur plus d'une année). »

À la figure 1 (HQT-3 doc. 2.2, page 6) , HQT fournit de 2007 à 2010, le nombre de déversements inférieurs à 100 litres, entre 100 et 4 000 litres et supérieurs à 4 000 litres, ainsi que le taux de récupération de déversements, incluant le taux de récupération pour les déversements <= 4000 litres.

* Nous observons que le nombre de déversements dépassant 4 000 litres demeure faible (entre 1 et 2 par année) alors que le nombre de déversement entre 100 et 4000 litres est plus fréquent (entre 7 et 10 par année, pouvant impliquer entre 700 litres et 64 000 litres au plus par année) et le nombre de déversements inférieurs à 100 litres varie de 22 à 32 (donc au plus 3 200 litres déversés dans cette catégorie par année)

* Nous considérons qu'HQT a effectivement démontré de l'ouverture face aux propositions des intervenants, dans la mesure où cela répondait à ses critères, et améliore de ce fait son ensemble d'IPE.

Position de l'ACEF de Québec sur les IPE à retenir

Nous pensons que les choix des indicateurs environnementaux ne devrait pas être figé dans le temps et devrait faire l'objet d'une réévaluation périodique et d'ajustements ou compléments dans le temps afin de permettre à la Régie d'exercer pleinement sa mission et sa juridiction.

1) L'indicateur de la performance environnementale lié à la maîtrise intégrée de la végétation dans les emprises de lignes de transport, soit la *superficie traitée mécaniquement et sélectivement à l'aide de phytocides et superficie totale des emprises à entretenir*

Nous appuyons cette proposition.

Commentaires : toutefois nous considérons que les quantités de phytocide utilisées à chaque année (l'indicateur EN1 du GRI, correspondant à la quantité de matériaux utilisés selon notre compréhension) serait une information, aussi pertinente, sinon plus, à fournir en complément ou à la place de l'indicateurs superficie. Si cette information est disponible ailleurs la référence devrait être fournie et la Régie devrait pouvoir en tenir compte dans son évaluation de la performance environnementale d'HQT.

Les coûts liés à la maîtrise de la végétation serait aussi une information pertinente à fournir et suivre.

2) L'indicateur de la performance environnementale lié à la gestion des matières résiduelles (MR) et des huiles isolantes minérales (HIM), soit *les achats, la récupération, le réemploi et le recyclage des MR et HIM*

Nous appuyons cette proposition.

Commentaires : nous comprenons que les quantités de matières résiduelles seraient fournies séparément des quantités de HIM. Nous nous questionnons à savoir si les achats correspondent généralement aux quantités effectivement utilisées pour une année donnée (quels sont les stocks de ces matières) et s'il ne serait pas plus pertinent de donner les quantités effectivement utilisées pour qu'on puisse déduire les pourcentages récupérés/réemployés. Nous nous demandons aussi s'il y a d'autres sortes d'huile qui présentent des effets sur l'environnement. Il serait aussi pertinent de connaître les coûts associés à ces produits et activités.

3) L'indicateur de la performance environnementale lié à la gestion des déversements accidentels, soit *les déversements accidentels de moins de 100 litres, entre 100 et 4000 litres et de plus de 4 000 litres dans l'environnement, ainsi que le taux de récupération des produits déversés (avec ou sans les déversements de plus de 4000 litres.*

Nous appuyons cette proposition.

Commentaires : nous considérons toutefois que le nombre de litres déversés accidentellement serait une information aussi, sinon plus, pertinente à considérer, ainsi que les coûts liés à la récupération des produits déversés. Nous nous questionnons aussi sur la fréquence de déversements causés par la négligence des employés d'HQD ou par le manque d'entretien ou de réparation en temps opportun et par l'imputabilité d'HQT face aux coûts générés, ou encore sur la possibilité de déversements planifiés dans certaines circonstances exceptionnels, et à savoir si ces cas seraient inclus dans la catégorie et les informations sur les déversements accidentels.

Richard Dagenais pour l'ACEF de Québec, 16/12/2011.

Le 16 décembre 2011

'Par dépôt électronique'


Me Véronique Dubois
Secrétaire pour la Régie de l'énergie
Tour de la Bourse, C.P. 001
800, Place Victoria, 2^e étage, bureau 255
Montréal (Qc)
H4Z 1A2

Objet : **Dossier R-3777-2011**
*Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport
d'Hydro-Québec à compter du 1^{er} janvier 2012*

Chère consœur,

Le GRAME dépose par la présente ses commentaires portant sur la contre-proposition du Transporteur relative aux indicateurs de performance environnementale. Ces commentaires sont déposés en complément des commentaires ayant été déposés le 31 octobre 2011 (C-GRAME-0008), dans le cadre du dossier cité en objet.

Espérant le tout conforme, je vous prie d'agréer, Me Dubois, l'expression de mes sincères salutations.



Geneviève Paquet, avocate

p.j. (1)

cc. Me Yves Fréchette pour le Transporteur (par courriel)
cc. Les intervenants au dossier (par courriel)

Contre-proposition du Transporteur

relative aux

indicateurs de la performance environnementale

Je soussigné(e) (*nom du représentant*), en qualité de représentant(e) de (*nom de l'intervenant*) indique par la présente que j'ai pris connaissance de la *Contre-proposition du Transporteur relative aux indicateurs de la performance environnementale*, portant sur l'**indicateur lié à la gestion des déversements accidentels**, et m'en déclare satisfait, sous réserve des commentaires formulés ci-dessous.

(*signature du représentant*)

L'intervenant appuie la contre-proposition du Transporteur.

Commentaires du GRAME sur l'IPE lié à la gestion des déversements accidentels.

Les commentaires du GRAME font suite à la contre-proposition du Transporteur et portent uniquement sur l'IPE lié à la gestion des déversements accidentels.

En complément de ses commentaires déposés sous la cote C-GRAME-0008, le GRAME propose ci-dessous une revue des indicateurs des trois derniers dossiers (R-3669-2008, R-3706-2009 et R-3738-2010) pour les comparer avec l'offre d'indicateur du Transporteur et ce en lien avec le suivi de la Régie exposé dans sa décision D-2011-039.

Cette revue apporte un éclairage sur le fait que le Transporteur ne propose pas d'amélioration tangible aux anciens indicateurs sur la question des déversements accidentels, mais qu'il combine plutôt un objectif corporatif (Pourcentage de litres d'huile récupérés lors des déversements accidentels) délaissé au dossier R-3706-2009 avec l'actuel indicateur du nombre de déversements, duquel il retire les déversements de moins de 100 litres.

Puis le GRAME analysera la contre-proposition et fera ses recommandations.

En résumé, le GRAME conclut que le Transporteur propose au présent dossier une amélioration à sa proposition initiale sur les déversements accidentels pour ce qui est du **nombre de déversements**. Cependant, cette proposition initiale constituait **un net recul de l'indicateur précédent du dossier R-3738-2010**.

Le GRAME note également que le Transporteur propose la réintégration de l'objectif corporatif de *Pourcentage de litres d'huile récupérés lors des déversements accidentels de 2008*, sous la forme d'un IPE, de même qu'une amélioration à cet indicateur en proposant de conserver les huiles non récupérées d'une année, jusqu'à leur récupération complète. Le GRAME est favorable à la réintroduction de cet objectif corporatif sous la forme d'un IPE.

Cependant, le GRAME est d'avis que cette contre-proposition ne permet pas de **suivre adéquatement l'un des enjeux environnementaux pouvant avoir un impact significatif sur ses coûts et ses tarifs, soit celui lié aux déversements accidentels puisque deux éléments sont manquants, les coûts et les quantités d'huile déversée**.

I. Revue des indicateurs environnementaux des dossiers (R-3669-2008, R-3706-2009 et R-3738-2010)

Dossier R-3738-2010

Décision D-2011-039

3.2.2 INDICATEURS ENVIRONNEMENTAUX

[61] Dans sa décision D-2009-015, la Régie demandait au Transporteur de déposer le résultat d'une réflexion sur le développement d'indicateurs de performance environnementale qui pourraient faire partie à la fois de ses indicateurs de performance interne, sur le plan réglementaire, et de ses objectifs corporatifs (Note 14 de bas de page : Décision D-2009-015, page 27).

[62] Dans le dossier subséquent (Dossier R-3706-2009.), le Transporteur n'a pas reconduit, dans ses objectifs corporatifs 2009, l'objectif environnemental de 2008 portant sur le pourcentage de litres d'huile récupérés lors des déversements accidentels. Il n'y inclut, d'ailleurs, aucun indicateur environnemental.

Dossier R-3669-2008

Ci-dessous, vous retrouvez les indicateurs environnementaux du dossier R-3669-2008, incluant les déversements accidentels déclarés aux autorités de même que les résultats de l'objectif corporatif de 2007, reconduit en 2008, soit le Pourcentage de litres d'huile récupérés lors des déversements accidentels.

Indicateurs environnementaux								
• Déversements accidentels	Nombre	33	47	37	51	59	62	40
• Superficies traitées à l'aide de phytocides dans les emprises de lignes de transport	Hectares	n.d.	n.d.	3 854	4 225	4 713	4 202	3 747
• Taux de réutilisation des huiles minérales isolantes	%	n.d.	n.d.	95,3	96,6	89,9	94,5	91,4

Référence : Dossier R-3669-2008, pièce HQT-3, Document 3, Page 5,

2.4 Environnement

Cet indicateur, nouveau en 2007, comporte deux volets. Il représente dans un premier temps le nombre de déversements accidentels déclarés aux autorités et, dans un deuxième temps, le pourcentage de litres d'huile récupérés lors des déversements accidentels.

Dossier R-3669-2008, pièce HQT-3, Document 3, Page 15,

Tableau 4
Objectifs corporatifs et résultats 2007

Hydro Québec		OBJECTIFS CORPORATIFS 2007 <i>Pour fins de régime d'intéressement et de rémunération variable</i>				Division Hydro-Québec TransÉnergie	
<p align="center">DECLENCHEUR</p> <p>Le bénéfice net consolidé des activités poursuivies d'Hydro-Québec devra être au moins égal à 2 227 M\$. Ce déclencheur financier s'applique à l'ensemble des objectifs corporatifs.</p> <p><i>Note :</i> Le Conseil d'administration peut réviser le déclencheur financier en fonction d'événements exceptionnels ou hors contrôle de la Direction survenus en cours d'année et qui ont eu un ou des impacts majeurs sur le bénéfice net.</p>						<p align="center">RESULTATS AU 31 DECEMBRE 2007</p> <p align="center">Bénéfice net consolidé des activités poursuivies d'Hydro-Québec égal à 2 882 M\$.</p>	
	Pondération maximale	Cible ¹ (Pondération maximale : 0%)	Cible ² (Pondération maximale : 50%)	Cible ³ (Pondération maximale : 100%)	Résultat réel	Pondération accordée	Résultat de la division (%)
CATEGORIE A - CLIENTS 60%							
Indice de continuité - Transport	6,0	0,80	0,50	0,45	0,48	6,47	
<p>Partenariat qualité avec le Distributeur (modification validée auprès du client)</p> <p>Contribution de HQ TransÉnergie au processus d'analyse de l'appel d'offres de 2 000 MW.</p> <p>Postes satellites : nombre de solutions identifiées au 31 mai 2007 pour 12 des postes satellites en dépassement de capacité de transit entre 2006 et 2011 conditionnellement à l'obtention des informations requises d'Hydro-Québec Distribution.</p> <p>Abaissement de tension</p>	2,0	Méthodologie et plan d'action approuvés par HQD	Plan d'action réalisé à 90% (déc.07)	Plan d'action réalisé à 100% (déc.07)	Plan d'action réalisé à 100%	2,00	
	1,0	8	10	12	12,00	1,00	
	1,0	Établir le plan d'action complet pour le 15 mars 2007 (CME et HQD)	Réaliser le plan d'action	Effectuer les essais pour quantifier les contributions attendues	0	3,00	
<p>Conformité aux standards de fiabilité du NERC/NFCC (nombre de non-conformités de niveaux 1 et 2) <i>Note :</i> Le déclencheur est conditionnel à ce qu'il n'y ait aucune non-conformité de niveaux 3 et 4.</p> <p>Environnement : ► Nombre de déversements accidentels déclarés aux autorités ► Pourcentage de litres d'huile récupérés lors des déversements accidentels</p>	3,0	5	2	0	0	3,00	
	1,0	55	48	45	40	1,00	
	1,0	85%	90%	92%	86%	1,00	
Total de la catégorie A	15,0						

Référence : Dossier R-3669-2008, pièce HQT-3, Document 3, Page 12

Le GRAME constate que la contre-proposition du Transporteur comprend l'objectif corporatif de 2007 qui avait été reconduit en 2008 et qui porte sur le pourcentage de litres d'huile récupérés lors des déversements accidentels. Cet objectif avait été retiré au dossier R-3706-2009.

De l'avis du GRAME, quoique la contre-proposition du Transporteur propose deux améliorations aux indicateurs précédents, elle est tout de même le reflet des indicateurs du dossier R-3669-2008 et ne constitue pas une nouvelle proposition d'indicateur visant à répondre à la demande de la Régie, tel qu'énoncé dans sa décision D-2011-039 et qui tient compte notamment des indicateurs proposés par les intervenants dans le cadre de la demande R-3706-2009.

Cette contre-proposition ne tient pas compte directement de la proposition du GRAME, qui était l'un des intervenants au dossier R-3706-2009 ayant remis en question les indicateurs environnementaux retenus.

[63] Dans sa décision D-2010-032, la Régie constatait que la pertinence des indicateurs environnementaux retenus alors était remise en question par certains intervenants. Elle demandait au Transporteur d'évaluer, lors de sa prochaine demande tarifaire, la possibilité de remplacer les indicateurs « *environnementaux retenus aux fins réglementaires ou d'en ajouter, en tenant compte notamment des*

indicateurs proposés par les intervenants dans le cadre de la demande R-3706-2009 (Note de bas de page 16 : Décision D-2010-032, page 24.) »¹

Dossier R-3738-2010

Dans ce dossier, le Transporteur offrait déjà un indicateur comprenant tous les déversements déclarés aux autorités.

La contre-proposition propose un indicateur du nombre de déversements à paliers permettant de distinguer les déversements inférieurs et supérieurs à 100 litres, de même que ceux supérieurs à 4000 litres.

Le GRAME est favorable à l'amélioration de l'information proposée par le Transporteur pour le nombre de déversements accidentels.

1.4.2 Déversements accidentels

Cet indicateur mesure le nombre de déversements accidentels par année déclarés aux autorités. Le tableau 10 présente les résultats de cet indicateur depuis 2001.

Tableau 10
Déversements accidentels

Indicateur							
		2004	2005	2006	2007	2008	2009
Environnement	Unité de mesure						
Déversements accidentels	Nombre	51	59	62	40	41	37

Tout déversement accidentel portant atteinte à l'environnement (eau, air, sol,) doit être déclaré au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec peu importe la quantité (sauf exception pour les halocarbures où des quantités minimales sont prescrites par règlement).

Référence : Dossier R-3738-2010, pièce HQT-3, Document 2, Page 18

¹ Décision D-2011-039

II. Analyse de la contre proposition

La Régie précise dans sa décision D-2011-039, qu' « *Elle tient à préciser que son objectif est de s'assurer que le Transporteur puisse assumer ses obligations et suivre les enjeux environnementaux qui peuvent avoir un impact significatif sur ses coûts et ses tarifs.* » :

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

De l'avis du GRAME, la contre-proposition du Transporteur ne permet pas de suivre l'enjeu lié aux déversements accidentels en lien avec les impacts sur ses coûts et ses tarifs.

Deux éléments sont manquants, **les coûts et les quantités d'huile déversée.**

La spécialiste du GRAME sur ces questions a fait valoir lors de la rencontre du 7 octobre 2011 que les plus importantes informations sont de connaître l'impact sur les coûts et la quantité d'huile déversée dans l'environnement.

Contre-proposition du Transporteur

Nombre de déversements

Le Transporteur propose un indicateur sur trois paliers, portant sur le nombre de déversements. Le GRAME est favorable cette proposition qui offre des informations plus précises.

Pourcentage de récupération

Le GRAME accueille favorablement la reprise des suivis du pourcentage des huiles déversées récupérées qui avait été abandonnée au dossier R-3706-2009. En effet, un historique existe de ces données, il est donc utile de poursuivre ce suivi. De plus, le Transporteur propose une amélioration à l'ancien objectif corporatif de Pourcentage de litres d'huile récupérés lors des déversements accidentels de 2008, en conservant les huiles non récupérées d'une année, jusqu'à leur récupération complète.

Cependant, tel que précisé dans ses premiers commentaires (C-GRAME-0008), le GRAME réitère que le pourcentage de récupération est un indice des efforts faits par le Transporteur pour contenir ces accidents, mais que ce n'est pas un indice permettant de suivre les enjeux environnementaux qui peuvent avoir un impact significatif sur ses coûts et ses tarifs. **La quantité d'huile déversée est plus pertinente que le pourcentage d'un chiffre que l'on ne connaît pas pour évaluer l'impact sur les coûts du Transporteur.**

En effet, le fait que le Transporteur récupère les huiles déversées implique des coûts. Le fait que le Transporteur a un taux de récupération supérieur n'indique pas que les coûts seront inférieurs pour cette récupération.

Par exemple, il est évident qu'une récupération de 90 % de 1000 litres dans une année, ne veut pas dire la même chose sur les coûts, qu'une récupération de 95 % de 10 000 litres dans une même année. Dans un cas, 100 litres ne sont pas récupérés, dans l'autre 500 litres ne sont pas récupérés. Ainsi, même si on note une amélioration du pourcentage d'une année à l'autre, on n'a toujours aucune idée si le Transporteur réduit les impacts sur ses coûts et ses tarifs.

Cependant, si le pourcentage de récupération est associé à une quantité, alors on peut présumer que si les quantités déversées et non récupérées diminuent, les impacts sur les coûts auront une tendance à la baisse. Ce n'est pas complet comme information, mais c'est déjà mieux qu'un nombre de déversements associé à un pourcentage de récupération.

De plus, si le Transporteur connaît le pourcentage de récupération des huiles déversées, il est en mesure de fournir la quantité déversée sans requérir des travaux additionnels de cueillette d'informations.

Cependant, comme le mentionnait Mme Moreau lors de la rencontre du 7 octobre 2011, la quantité d'huile déversée n'est pas un indicateur complet et fiable de l'impact sur les coûts et sur les tarifs, puisqu'**un déversement dans un milieu fragile (milieu humide, tourbière, lac, ruisseau, etc.) aura des impacts plus significatifs sur les coûts et sur les tarifs, qu'un déversement dans un milieu dont la dispersion est peu probable dans les milieux naturels et ne nécessite pas une réhabilitation de ces derniers.**

Conclusions et recommandations du GRAME

Un indicateur fiable et utile pour les fins des travaux de la Régie est nécessairement lié aux quantités d'huile déversée et aux coûts de récupération. Ainsi le GRAME maintient sa position et ne peut approuver telle quelle la contre-proposition du Transporteur.

Le GRAME recommande de retenir un (1) indicateur de déversements accidentels incluant les informations suivantes :

- (1) les quantités d'huile déversées accidentellement pour les déversements de plus de 100 litres ;
- (2) les coûts de récupération des déversements de plus de 100 litres ;
- (3) le nombre de déversement, selon la proposition du Transporteur, sous la forme de trois paliers ; et
- (4) le pourcentage de litres d'huile récupérée lors des déversements accidentels, tel que le propose le Transporteur.

En conclusion, un bon indicateur incitera le Transporteur à réduire la quantité d'huile déversée.

La réduction de ces quantités d'huiles déversée aura tendance à avoir un impact à la baisse sur les coûts de récupération et sur les impacts sur l'environnement.

Les informations proposées par le GRAME concernant l'IPE de déversements accidentels répondent davantage à l'objectif recherché par la Régie, soit de *« s'assurer que le Transporteur puisse assumer ses obligations et suivre les enjeux environnementaux qui peuvent avoir un impact significatif sur ses coûts et ses tarifs. »*²

² D-2011-039 par. 68

GLOBAL REPORTING

CI-DESSOUS, QUELQUES COMMENTAIRES SUR L'EN23 EN LIEN AVEC LA CONTRE-PROPOSITION DU TRANSPORTEUR

EN 23, Indicateur & protocoles : Environnement, Nombre total et volume des déversements accidentels significatifs

Pour conclure, le GRAME réitère que la contre-proposition du Transporteur ne répond pas à l'indicateur EN 23 (voir ci-après l'extrait EN23) puisqu'il manque notamment le nombre de litres déversés.

En consultant la fiche sur l'indicateur de déversements accidentels, il est clair que le volume des déversements accidentels significatifs est l'une des deux informations qui doit figurer dans cet indicateur.

De plus, il est clairement indiqué dans l'EN23 **qu'en plus de ces deux informations, les impacts devraient aussi être indiqués**, comme le lieu, les matières déversées, de même que les impacts de ces déversements.

Tel que mentionné à la section précédente, le GRAME recommande de retenir les **impacts sur les coûts de ces déversements**, puisque même si l'intérêt du GRAME est la protection de l'environnement, nous présumons que le Transporteur réhabilitera ces sites et assurera la régénération de ceux-ci en bonne gouvernance de ses actifs et en respect des exigences réglementaires en ce domaine. Par conséquent, nous présumons que les impacts environnementaux seront, à terme, résorbés.

Ainsi, même si l'EN23 propose de tenir compte de plus d'éléments, le GRAME est d'avis que dans le contexte réglementaire et pour rencontrer les besoins de la Régie, la première étape est d'inclure les impacts sur les coûts dans l'indicateur de performance environnementale du Transporteur.

EN23 Nombre total et volume des déversements accidentels significatifs.

1. Pertinence

Les déversements accidentels de produits chimiques, d'hydrocarbures et de carburants ont des impacts négatifs significatifs sur l'environnement proche, nuisant considérablement à la terre, l'eau, l'air, la biodiversité et la santé de l'Homme. En prêtant systématiquement attention à ne causer aucun déversement accidentel de matière dangereuse, l'organisation reste en conformité avec les réglementations afférentes, évite le risque financier de perdre des matières premières, d'engager des frais de réhabilitation, de se voir sanctionnée par la loi et d'entacher sa réputation. Le présent indicateur permet également de mesurer indirectement la capacité de l'organisation à surveiller ses activités.

2. Procédure

- 2.1 Identifier tous les déversements accidentels significatifs enregistrés et en mesurer le volume.
- 2.2 Donner le nombre total et le volume total de déversements accidentels significatifs enregistrés.
- 2.3 Dans le cas des déversements accidentels significatifs figurant dans l'état financier de l'organisation, renseigner comme suit pour chacun :
 - lieu de déversement ;
 - volume déversé ;
 - et matière déversée, selon les catégories ci-dessous :
 - déversement d'hydrocarbures (en surface ; terre ou eau) ;
 - déversement de carburants (en surface ; terre ou eau) ;
 - déversement de déchets (en surface ; terre ou eau) ;
 - déversement de produits chimiques (majoritairement en surface ; terre ou eau) ;
 - autre.
- 2.4 Indiquer les impacts de ces déversements significatifs.

3. Définitions

Déversement accidentel

Emission involontaire d'une substance dangereuse susceptible de nuire à la santé de l'Homme, à la terre, la végétation, les sources d'eau et la nappe phréatique.

Déversement accidentel significatif

Tout déversement figurant dans l'état financier de l'organisation (dettes résultant de l'incident, par exemple) ou enregistré comme tel par l'organisation.

4. Documentation

Les enregistrements internes effectués dans le cadre d'un système de management environnemental ainsi que les déclarations officielles adressées à/rédigées par l'organisme de réglementation environnementale pertinent constituent autant de sources d'information potentielles en matière de déversements de carburants, d'hydrocarbures ou de produits chimiques.

5. Références

Aucune.

Le 16 décembre 2011

PAR SDÉ

Me Véronique Dubois
Secrétaire
RÉGIE DE L'ÉNERGIE
C.P. 001, Tour de la Bourse
800, Place Victoria, bur. 255
Montréal (Québec) H4Z 1A2

Me Annie Gariépy
Avocate

8, du Village boisé
Saint-Jean-sur-Richelieu (Québec)
J2W 1N1

Tél. : (450) 515-1859

Télec. : (450) 515-6606

C. élec. : gariepy.annie@videotron.ca

OBJET : Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec à compter du 1^{er} janvier 2012
Délai dans le dépôt des commentaires supplémentaires du RNCREQ
Dossier : R-3777-2011

Chère consœur,

Vous trouverez ci-joint une copie électronique des commentaires supplémentaires du RNCREQ sur les IPE proposés par le Transporteur.

Espérant le tout conforme, veuillez agréer chère consœur, mes salutations distinguées.



Me Annie Gariépy

c.c. Me Yves Fréchette (HQT)
Philippe Bourke (RNCREQ)

C A N A D A

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

NO: R-3777-2011

HYDRO-QUÉBEC TRANSPORT

Demanderesse

-et-

REGROUPEMENT NATIONAL
DES CONSEILS RÉGIONAUX DE
L'ENVIRONNEMENT DU
QUÉBEC (ci-après «RNCREQ»)

Partie intéressée

COMMENTAIRES SUPPLÉMENTAIRES DU RNCREQ SUR LES IPE

TABLE DES MATIÈRES

1.0 INTRODUCTION	2
2.0 LE TRANSPORTEUR ET LES INDICATEURS DE PERFORMANCE EN ENVIRONNEMENT	3
3.0 LES INDICATEURS ENVIRONNEMENTAUX PROPOSÉS PAR LE TRANSPORTEUR	3
4.0 CONSTAT ET RECOMMANDATIONS DU RNCREQ	4
4.1 ÉPUISEMENT DES RESSOURCES	5
4.2 INDICATEUR DE BIODIVERSITÉ	5
4.3 POLLUTION ET TOXICITÉ	6
4.4 MENACES GLOBALES	6
5.0 RÉFÉRENCES	8

1.0 INTRODUCTION

Dans le cadre du dossier R-3777, 2011, Hydro-Québec (le Transporteur), en réponse à la décision D-2001-039 de la Régie de l'Énergie, propose trois indicateurs environnementaux :

1. *Maîtrise intégrée de la végétation dans les emprises de lignes de transport, soit la superficie traitée mécaniquement et sélectivement à l'aide de phytocides et superficie totale des emprises à entretenir ;*
2. *Gestion des matières résiduelles (MR) et des huiles isolantes minérales (HIM), soit les achats, la récupération, le réemploi et le recyclage des MR et HIM ;*
3. *Gestion des déversements accidentels, soit les déversements accidentels tels que libellés dans la contre-proposition du Transporteur.*

Ces trois indicateurs sont destinés à remplacer ceux qui ont été retenus par la Régie aux termes des décisions D-2005-50 et D-2008-019. Le Transporteur considère que ces trois indicateurs permettent de concilier les enjeux stratégiques du Transporteur avec les propositions formulées par les intervenants (TransÉnergie, 2011, a) .

Suite à l'étude des indicateurs proposés par le Transporteur, à l'analyse de son rapport et de sa contre-proposition, le RNCREQ présente les commentaires suivants qui s'ajoutent à ceux présentés en annexe 5 du rapport du Transporteur. Il visent à s'assurer que la Régie comprenne bien que pour le RNCREQ les indicateurs de performances environnementaux doivent couvrir les trois grandes familles de problématiques environnementales. Le présent document a donc pour objectif de faire des recommandations en ce sens à la Régie de l'Énergie.

2.0 LE TRANSPORTEUR ET LES INDICATEURS DE PERFORMANCE EN ENVIRONNEMENT

Hydro-Québec a publié un plan d'action de développement durable pour la période 2009-2013. Ce plan d'action englobe, entre autres, les activités du Transporteur. Ce plan d'action prévoit le maintien de l'accréditation environnementale à la norme ISO 14001 ainsi qu'une participation à l'application au Global Reporting Initiative (GRI). Le GRI est une organisation internationale qui émet des lignes directrices en matière de développement durable. La démarche proposée par la GRI tend vers trois objectifs : comparabilité des données, transparence de l'information et responsabilité à l'égard des parties prenantes. Ces lignes directrices permettent à Hydro-Québec de rendre compte de ses activités dans une perspective de développement durable, ce qui implique nécessairement les enjeux environnementaux. Depuis 2009, un supplément du GRI concernant les utilités électriques a été publié (Global Reporting Initiative, 2009).

3.0 LES INDICTEURS ENVIRONNEMENTAUX PROPOSÉS PAR LE TRANSPORTEUR

Les indicateurs environnementaux utilisés jusqu'à maintenant et ceux proposés dans le présent dossier doivent répondre à des critères et des principes bien établis tout en tenant compte des liens avec la norme ISO 14001 et le GRI, comme nous l'avons constaté précédemment.

Tel que spécifié dans le document *HQT-3, Document 2 Page 17 de 40*, le Transporteur mentionne que les IPE sont définis en fonction de deux niveaux d'enjeux. On retrouve ainsi des IPE :

- *Stratégiques: IPE qui découlent des objectifs généraux et du plan d'action de développement durable d'Hydro-Québec ainsi que des objectifs stratégiques du Transporteur ;*
- *Tactiques et opérationnels: IPE qui découlent des objectifs et des enjeux environnementaux spécifiques du Transporteur.*

Selon le Transporteur, les IPE stratégiques permettent d'avoir une vision des aspects environnementaux les plus significatifs. Cette conclusion l'amène à les privilégier aux fins du suivi réglementaire par la Régie. Par contre, les IPE tactiques et opérationnels visent des aspects plus spécifiques et relèvent davantage de la gestion et des suivis plus précis effectués par le Transporteur (TransÉnergie 2011,a).

Les indicateurs relatifs à la performance environnementale du Transporteur doivent donc avoir pour objectif globale de refléter cette performance à partir d'activités qui ont un impact significatif sur l'entreprise. Le tableau 1 décrit les trois (3) indicateurs proposés par le Transporteur.

Tableau 1. Indicateurs proposés par le Transporteur.

Enjeu ou objectif environnemental	Indicateur de performance environnementale (IPE)	Type de mesure	Unité de mesure	Référence GRI
Maîtrise intégrée de la végétation dans les emprises de lignes de transport	Superficie traitée mécaniquement et sélectivement à l'aide de phytocides et Superficie totale des emprises à entretenir	Quantitative	Superficie en hectares	EN 1 (Quantité de matériaux utilisés)
Gestion des matières résiduelles (MR) et des huiles isolantes minérales (HIM)	Les achats, la récupération, le réemploi et le recyclage des MR et HIM	Quantitative	Quantité (kg) de MR par catégorie et HIM (litres), valorisée, recyclée ou réutilisée / an	EN2 (Utilisation de matériaux recyclés) EN22 (Quantité totale de déchets)
Gestion des déversements accidentels	Les déversements accidentels de plus de 4 000 litres d'huile dans l'environnement	Quantitative	Nombre de déversements / an	EN22 (Quantité totale de déchets)

4.0 CONSTATS ET RECOMMANDATIONS DU RNCREQ

Selon l'OCDE (Linster), l'objectif des indicateurs environnementaux est de révéler les tendances et d'attirer l'attention sur des phénomènes ou des modifications qui peuvent affecter significativement l'environnement. Pour se faire, ces derniers doivent donc représenter les différentes activités d'une entreprise en matière d'environnement en particulier lorsque cette dernière souscrit au GRI. Ils sont issus d'un processus dynamique. Hydro-Québec n'est pas la seule utilité publique d'électricité au Canada qui rapporte ses indicateurs dans ses déclarations au GRI. BC Hydro le fait également.

En lien avec l'OCDE, le RNCREQ considère dans le présent dossier que les IPE doivent pouvoir suivre les trois grandes familles de problématiques environnementales auxquelles l'humanité fait face :

1. Épuisement des ressources, dont la perte de biodiversité
2. Pollution et toxicité,
3. Menaces globales (comme les changements climatiques et les précipitations acides).

Le tableau 1 permet de constater que les deux premières familles sont partiellement couvertes par les indicateurs proposés.

4.1 Épuisement des ressources

La gestion des matières résiduelles (GMR) concerne la famille des problématiques environnementales associées à l'épuisement des ressources renouvelables et non-renouvelables. Nous constatons toutefois que l'indicateur de la GMR proposés par le Transporteur est incomplet. Il devrait, en priorité, mesurer les efforts de réduction à la source et non pas uniquement la réutilisation et le recyclage. Il s'agit d'un principe fondamental de la gestion responsable de matière résiduelle et de la loi sur le développement durable du Québec.

RECOMMANDATION #1 : Nous recommandons donc à la Régie de demander au Transporteur d'ajouter à cet indicateur une quantification des efforts fournis par l'entreprise afin de réduire à la source les quantités de matière générées.

4.2 Indicateur de biodiversité

Un autre indicateur pertinent pour mesurer les efforts du Transporteur face à l'épuisement des ressources, concerne la protection de la biodiversité. Ce type d'indicateur fait partie également du GRI et nous le retrouvons aussi chez BC Hydro. Chez le Transporteur, la protection de la biodiversité peut entraîner des investissements relativement importants. Ces dépenses peuvent se traduire par des changements du tracé du réseau lors de sa conception, de la mise en place de mesures de mitigation pour la faune, la protection des rives, des cours d'eau et des lacs, de la maîtrise de la végétation¹ et de la recherche. L'ensemble de ces travaux ciblant la protection de la biodiversité concernent à la fois les emprises du réseau de transport et les chemins d'accès. Les investissements en lien avec la protection de la biodiversité se fait donc de façon continue annuellement.

RECOMMANDATION #2 Nous recommandons à la Régie de demander au Transporteur d'établir un indicateur concernant la protection de la biodiversité.

¹ La maîtrise de la végétation dans les emprises a principalement deux objectifs : Premièrement, il y a la sécurité du réseau tel qui nous a été présenté. Deuxièmement, il y a un pourcentage de ces travaux qui contribue au renforcement de la biodiversité qui est touchée par la présence du réseau et des chemins d'accès.

4.3 Pollution et toxicité

Le contrôle de la végétation par les phytocides et les déversements d'huile concernent la seconde famille d'enjeux environnementaux (pollution et toxicité). En raison de leur appartenance à une même famille, un regroupement pourrait possiblement être envisagé. Par contre, le RNCREQ considère que l'indicateur pour les déversements devrait être tout simplement retiré de la liste d'indicateurs environnementaux du Transporteur. Le RNCREQ base cette recommandation sur le fait que les déversements d'huile de cet ampleur doivent déjà faire l'objet d'un suivi spécifique par la Régie et que les administrateurs d'Hydro-Québec sont imputables en ce domaine. De plus, l'indicateur des déversements accidentels de plus de 4000 litres représente un ou des éléments ponctuels. Lorsqu'un accident de ce type survient il engage, certes, des sommes d'argent importantes mais il ne s'agit pas d'une activité qui implique des interventions régulières dans les corridors de transports d'électricité. Le tableau 2 issu du document HQT-3, Document 2 page 26 de 40 témoigne du faible taux de récurrence des événements qui implique un déversement de 4000 litres et plus, lesquels pourraient être potentiellement nuisible à l'environnement.

Tableau 2. Nombre de déversements accidentels de 4000 litres et plus dans l'environnement.

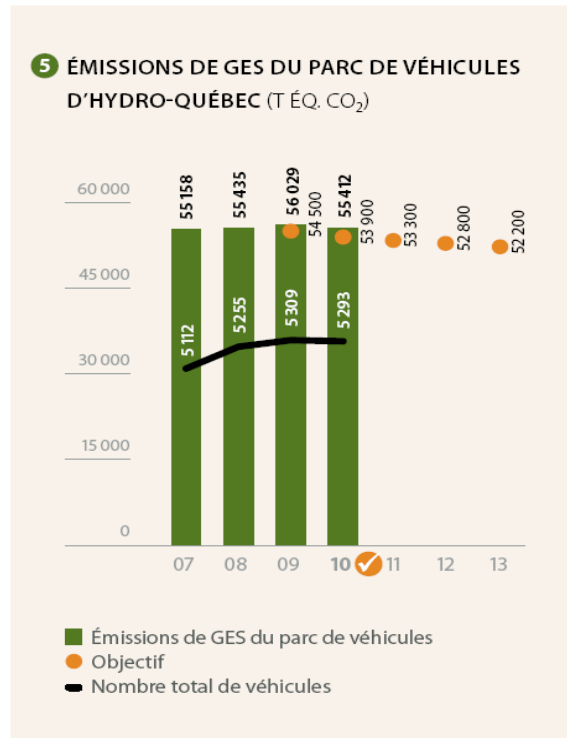
Année	2007	2008	2009	2010
Nombre de déversement > 4 000 litres	N.D.	1	2	1

RECOMMANDATION #3 : Pour ces motifs, le RNCREQ recommande à la Régie le retrait de l'indicateur sur les déversements de plus de 4000 litres de la liste proposée.

4.4 Menaces globales

Le retrait de l'indicateur sur les déversements de plus de 4000 litres ouvre la porte à l'ajout d'indicateurs afin de couvrir la famille des enjeux environnementaux globaux. Pour cette raison, nous proposons l'ajout d'un indicateur sur la réduction des GES (dans ses activités), lequel se retrouve déjà dans les actions et les rapports d'Hydro-Québec dans le cadre de la GRI.

Dans un contexte de lutte aux changements climatiques le Québec est membre de la WCI (Western Climate Initiative). De part son association avec cette initiative nord américaine le gouvernement du Québec doit stimuler les entreprises d'ici à réduire les émissions de GES. Hydro-Québec donne l'exemple en participant activement à cette réduction des GES comme en témoigne le schéma suivant.



Source : Rapport sur le développement durable 2010 d'Hydro-Québec.

En réponse à une demande du RNCREQ suite à la séance de travail sur les indicateurs environnementaux, le Transporteur mentionne que les émissions de gaz à effet de serre liées aux véhicules de ce dernier totalise pour l'année 2010 un volume de 9 912 t éq CO₂ (HQT-3, Document 2.1, Annexe 4). Ce qui correspond à environ 18% du volume de GES produit par Hydro-Québec intégré. Le schéma précédent ne permet pas de visualiser les efforts entrepris par le Transporteur en regard de la réduction des GES qui lui sont propres. Il serait peu complexe pour ce dernier d'effectuer un suivi devant la Régie de l'énergie des émissions de GES associés aux activités de ce dernier (bâtiment et flotte de véhicule), puisque ces données font déjà l'objet d'une comptabilisation à l'interne d'Hydro-Québec intégré et sont incluses dans le GRI.

RECOMMANDATION #4 : Le RNCREQ recommande à la Régie de demander au Transporteur la mise en place d'un indicateur de la réduction des GES.

5.0 RÉFÉRENCES

1. BC Hydro, 2011 GRI Index, Environmental Bottom Line F2011, http://www.bchydro.com/about/company_information/reports/2011_gri/f2011_environmental.html
2. Global Reporting Initiative, 2009, Sustainability Reporting Guidelines & Electric Utility Sector Supplement, Version 3.0/EUSS Final Version <http://www.globalreporting.org/NR/rdonlyres/2B316BC6-A5EC-49E3-B8BA-58B2EBA02D3C/2823/ReportingGuidelinesandEUSS.pdf>
3. Hydro-Québec, 2011, Rapport sur le développement durable, 50 p. http://www.hydroquebec.com/publications/fr/rapport_perf_enviro/pdf/rdd_2010.pdf
4. Linster, Myriam, Travaux de l'OCDE sur les indicateurs environnementaux, http://translate.google.ca/translate?hl=fr&langpair=en%7Cfr&u=http://www.inece.org/indicators/proceedings/04_oecd.pdf
5. TransÉnergie, a, 2011, Indicateurs de performance et objectifs corporatifs, *dossier R-3777-2011, HQT-3*, Document 2.
6. TransÉnergie, b, 2011, Réponses du Transporteur aux engagements pris à la séance de travail *HQT-3*, Document 2.1, Annexe 4.

DOMINIQUE NEUMAN

AVOCAT

1535, RUE SHERBROOKE OUEST
REZ-DE-CHAUSSÉE, LOCAL KWAVNICK
MONTRÉAL (QUÉ.) H3G 1L7
TÉL. 514 849 4007
TÉLÉCOPIE 514 849 2195
COURRIEL energie @ mlink.net

MEMBRE DU BARREAU DU QUÉBEC

Montréal, le 16 décembre 2011

M^e Véronique Dubois, Secrétaire de la Régie
Régie de l'énergie
800 Place Victoria
Bureau 255
Montréal (Qué.) H4Z 1A2

Re: Dossier RDÉ R-3777-2011.
Cause tarifaire 2012 d'Hydro-Québec Transport (TransÉnergie).
Commentaires finaux de l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA) et de Stratégies Énergétiques (S.É.) au sujet des renseignements déposés annuellement en août par TransÉnergie (sujet désigné sous le vocable des « indicateurs »).

Chère Consœur,

L'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA) et Stratégies Énergétiques (S.É.) réitèrent et maintiennent respectueusement leurs commentaires du 10 novembre 2011 (C-SÉ-AQLPA-0010) au sujet des renseignements déposés annuellement en août par TransÉnergie (sujet désigné sous le vocable des « indicateurs ») au présent dossier.

Nous invitons humblement la Régie de l'énergie à accueillir l'approche concrète et pragmatique avancée par SÉ-AQLPA et à rejeter l'approche abstraite et philosophique préconisée par Hydro-Québec TransÉnergie.

Nous soumettons en effet que l'enjeu de la présente partie du présent dossier ne consiste pas à se demander, de façon abstraite et déconnectée du contenu des causes tarifaires du Transporteur, si certains renseignements ou statistiques sont ou non « des vrais indicateurs » ou « des indicateurs suffisamment stratégiques » ou « des indicateurs suffisamment environnementaux » ou « s'il y a trop ou pas assez d'indicateurs ». Nous croyons au contraire que l'enjeu consiste simplement à se demander s'il est souhaitable de requérir que le Transporteur fournisse ces renseignements ou statistiques dès son dépôt initial du mois d'août. Il est sans importance que ces renseignements ou statistiques soient ou non appelés « des indicateurs ». Il n'existe en effet aucun mécanisme tarifaire incitatif où de tels indicateurs

pourraient prendre place chez le Transporteur, et celui-ci utilise une liste de déclencheurs différents aux fins de la rémunération incitative et bonification de son personnel et de ses cadres. Par conséquent, l'appellation de certains renseignements ou statistiques comme étant ou non « *des vrais indicateurs* » ne change rien à l'usage réglementaire qui en sera fait.

Pour déterminer s'il est souhaitable de requérir que le Transporteur fournisse certains renseignements ou statistiques dès son dépôt initial du mois d'août, la Régie gardera à l'esprit la continuité inter-annuelle des données ainsi fournies et le lien entre ces données et les postes budgétaires de charges ou d'investissements que la Régie est appelée à autoriser dans chaque cause tarifaire annuelle du Transporteur, par exemple ceux en maîtrise de la végétation, maintenance, protection de l'environnement (caractérisation des sites), investissements en maintien des actifs ou en obligations liées à la mise hors service d'immobilisations, etc.

Le lien entre ces différents postes budgétaires et les statistiques et renseignements que nous souhaitons faire déposer annuellement en août par le Transporteur est amplement décrit dans nos pièces C-SÉ-AQLPA-0010 du 10 novembre 2011, C-SÉ-AQLPA-0011 du 24 novembre 2011, à la section 1 de notre demande de renseignements C-SÉ-AQLPA-0008 ainsi qu'au rapport de Monsieur Jacques Fontaine déposé sur le fond du dossier (sous la cote C-SÉ-AQLPA-0013, SÉ-AQLPA-1, Doc. 1).

Il est à noter par ailleurs que le fait que certains renseignements et statistiques ne soient pas déposés initialement en août par le Transporteur (ou ne soient pas qualifiés d'« *indicateurs* ») ne devrait logiquement pas empêcher la Régie de l'énergie ou un intervenant de les demander plus tard en question écrite (vers le mois d'octobre) ou oralement s'il y a une audience une année donnée (vers le mois de décembre), bien que cela soit toutefois moins pratique. Telle était toutefois la compréhension que nous avons cru partagée de tous jusqu'au 20 novembre 2011. Toutefois le 21 novembre 2011, Hydro-Québec TransÉnergie a cherché à faire obstacle à cette alternative. En effet, dans sa réponse B-0066, HQDT-13, Doc. 9, celle-ci s'est systématiquement objectée à fournir les renseignements et statistiques que SÉ-AQLPA lui demandaient afin de mieux examiner les budgets demandés par le Transporteur en 2012 pour ses charges en maîtrise de la végétation, en maintenance, en protection de l'environnement (caractérisation des sites), ainsi que pour sa planification des investissements en maintien des actifs et en obligations liées à la mise hors service d'immobilisations, etc. **Pour justifier son refus de répondre, TransÉnergie a plaidé qu'il s'agissait là de questions de la nature d'indicateurs, dont l'obligation de déposer avait été débattue lors de la séance de travail du 7 octobre 2011 et ses suivis. Or, lors de la séance de travail du 7 octobre 2011 et ses suivis, le Transporteur a plaidé exactement le contraire, à savoir que ces renseignements et statistiques ne devaient pas être fournis annuellement en août car il ne s'agissait pas d'indicateurs. Ce double plaidoyer du Transporteur place les intervenantes dans une situation vraiment kafkaesque.**

On voit donc que le Transporteur utilise le débat sur les indicateurs simplement pour refuser de l'information, de sorte que la qualification de cette information comme étant ou non un « *indicateur* » n'est plus le véritable enjeu, à supposer qu'il l'eût jamais été.

Nous invitons donc la Régie de l'énergie à revenir au cœur de sa juridiction, qui consiste à autoriser des budgets de charges ou d'investissements du Transporteur et leur planification, dans le cadre de causes tarifaires annuelles. Ainsi, nous invitons respectueusement le Tribunal à refuser le carcan conceptuel dans lequel le Transporteur cherche à poser le débat et à refuser d'entrer dans les débats philosophiques du Transporteur sans lien avec la juridiction de la Régie (en refusant de se demander si les statistiques ou renseignements demandés sont ou non « *des vrais indicateurs* » ou « *des indicateurs suffisamment stratégiques* » ou « *des indicateurs suffisamment environnementaux* » ou « *s'il y a trop ou pas assez d'indicateurs* »).

En lieu et place, nous invitons la Régie à adopter la position concrète et pragmatique que SÉ-AQLPA lui ont suggérée dans leurs divers documents. Nous recommandons à la Régie d'accepter la proposition de SÉ-AQLPA de requérir que les divers renseignements et statistiques qu'ils identifient dans leur pièce C-SÉ-AQLPA-0010 soient déposés annuellement en août par le Transporteur dans son dossier tarifaire.

Nous recommandons à la Régie, à cet égard, de s'inspirer de sa décision D-2009-015 (page 39), rendue au dossier R-3669-2008 Phase 1, où celle-ci avait requis d'Hydro-Québec TransÉnergie qu'elle fournisse dorénavant « *lors de son dépôt tarifaire* » une base de données comprenant les informations utiles pour l'examen des différents paramètres de la formule globale de type paramétrique. La Régie exigeait alors que cette base de données comprenne, sans s'y limiter, un historique, depuis 2001, des données suivantes :

- L'indice d'inflation.
- Les charges nettes d'exploitation (CNE).
- Les charges de retraite.
- L'évolution des besoins totaux en MW.
- Le nombre de clients.
- La capacité planifiée du réseau.
- Les mises en exploitation en dollars et en MW.
- Le nombre de kilomètres de réseau.
- Le nombre de postes.
- La capacité totale de transformation en MVA.

La Régie avait alors spécifié demander ce dépôt de renseignements annuels en août « ***aux fins de permettre aux intervenants de préparer leur propre preuve*** ». ¹

¹ RÉGIE DE L'ÉNERGIE, Dossier R-3669-2008 Phase 1, Décision D-2009-015, page 39.

Espérant le tout à votre entière satisfaction, nous vous prions, Chère Consœur, de recevoir l'expression de notre plus haute considération.



Dominique Neuman, LL.B.

Procureur de l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA) et de Stratégies Énergétiques (S.É.)

c.c. La demanderesse et les intervenants.

P.S. Pour connaître la position de SÉ-AQLPA, nous invitons respectueusement la Régie à consulter les documents émanant de SÉ-AQLPA elles-mêmes.

En effet, le plus récent rapport de réunion déposé par TransÉnergie B-0075 est tout aussi inexact que sa version préliminaire B-0045. Les intervenants ont pris connaissance de ces deux documents seulement après que le Transporteur les eut déposés à la Régie. Ce dernier a notamment omis d'y apporter les correctifs flagrants que nous lui avons demandés dans notre pièce C-SÉ-AQLPA-0010 quant à des erreurs et omissions que ce rapport comportait.

La position de SÉ-AQLPA relatée par le Transporteur à B-0045 et B-0075 ne rend donc pas justice à ce que SÉ-AQLPA avaient recommandé lors de la rencontre du 7 octobre 2011. Le Transporteur omet de relater des éléments importants de la position de SÉ-AQLPA, en déforme d'autres parties, puis ajoute des propos que SÉ-AQLPA n'ont jamais tenus. Tel que déjà signalé, SÉ-AQLPA ne comprennent même pas le sens de certaines parties des propos que le Transporteur leur impute dans ses rapports B-0045 et B-0075.

Par ailleurs, le Transporteur, comme mentionné antérieurement, avait unilatéralement reformulé dans ses pièces B-0049, B-0054 et B-0079, les deux questions de SÉ-AQLPA pour lesquelles il avait pris ses engagements de répondre nos. 2 et 8, de sorte que nous avons reçu réponse à des questions qui n'étaient pas celles que nous avons posées.

Pour l'ensemble de ces motifs, nous invitons respectueusement la Régie à se référer aux documents de SÉ-AQLPA plutôt qu'à ceux du Transporteur pour connaître la position de SÉ-AQLPA.

"Sous toutes réserves"
Par courriel et par courrier

Laval, ce 16 décembre 2011

Avocats-conseils
Gilles Hébert, c.r.
Jean Hétu, LL.M. Harvard

scadrin@dufresnehebert.ca
ligne directe : 514-392-5725

Me Véronique Dubois
RÉGIE DE L'ÉNERGIE
Tour de la bourse
800, Place Victoria, 2^e étage
bureau 2.55
Montréal (Québec) H4Z 1A2

Objet : *Demande du Transporteur afin de modifier ses tarifs et conditions de service de transport à compter du 1^{er} janvier 2012*

R-3777-2011

N/dossier : **40 117-086**

Chère consoeur,

Veillez trouver sous pli les commentaires de l'UMQ suite à contre-proposition du Transporteur relative aux indicateurs de la performance environnementale du 25 novembre 2011 dans le cadre du dossier mentionné en rubrique.

Espérant le tout conforme, veuillez agréer, chère consoeur, nos salutations les plus distinguées.

Steve Cadrin, avocat

SC/sb

p.j.

c.c. : Me Yves Fréchette – *Hydro-Québec (par courriel)*

#395008

Saint-Lambert, le 28 octobre 2011

Me Steve Cadrin
DUFRESNE HÉBERT COMEAU INC.
1200, boul. Chomedey, bureau 400
Laval (Québec) H7V 3Z3

Bonjour Steve,

Le 28 octobre 2011, suite à la séance de travail du 7 octobre 2011 portant sur les indicateurs de la performance environnementale dans la cause R-3777-2011 de HQT (le Transporteur), l'UMQ a appuyé ce dernier dans sa proposition de trois indicateurs environnementaux.

Pour faire suite aux commentaires reçus par certains intervenants à sa proposition, le Transporteur a examiné les ajustements souhaités par ces derniers. Par la suite, le Transporteur a formulé une contre-proposition le 25 novembre, relativement à la gestion des déversements accidentels, dans le but de parvenir à une entente avec les intervenants sur le sujet des IPE.

À cet effet, l'UMQ réitère son appui à chacun des trois indicateurs de performance environnemental et appui la contre-proposition du Transporteur telle que formulée le 25 novembre 2011 dans la pièce HQT-3, Document 2.2.

Salutations !


Johanne Ouellet
P.j.

**[annexe à joindre lorsque remplie par l'intervenant]
Contre-proposition du Transporteur
relative aux
indicateurs de la performance environnementale**

Je soussigné(e) (*nom du représentant*), en qualité de représentant(e) de (*nom de l'intervenant*) indique par la présente que j'ai pris connaissance de la *Contre-proposition du Transporteur relative aux indicateurs de la performance environnementale*, portant sur l'**indicateur lié à la gestion des déversements accidentels**, et m'en déclare satisfait, sous réserve des commentaires formulés ci-dessous.


(signature du représentant)

L'intervenant appuie la contre-proposition du Transporteur.

Commentaires