

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% (06c.07)	Plan d'action réalisé à 100% (06c.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.