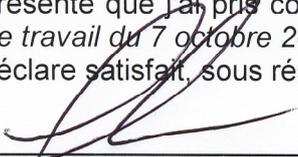


**[annexe à joindre lorsque remplie par l'intervenant]  
Rapport du Transporteur sur la séance de travail  
du 7 octobre 2011  
sur les indicateurs de la performance environnementale**

Je soussigné(e) *Philippe Bourke*, en qualité de représentant(e) du RNCREQ indique par la présente que j'ai pris connaissance du contenu du *Rapport du Transporteur sur la séance de travail du 7 octobre 2011 sur les indicateurs de la performance environnementale* et m'en déclare satisfait, sous réserve des commentaires formulés ci-dessous.

  
\_\_\_\_\_  
(signature du représentant)

### **Commentaires généraux**

#### A. Procédure

Le RNCREQ salut l'initiative du Transporteur d'avoir pris la peine de réunir les intervenants pour une séance de travail.

Il considère que cette approche peut favoriser le dialogue constructif, alléger le processus réglementaire et en assurer une meilleure efficacité et l'encourage à poursuivre sur cette voie.

Cela dit, le RNCREQ est déçu de constater qu'il n'y a pas eu de modification notables de ces IPE suite à cette rencontre et aux commentaires qui y ont été apporté, notamment par ses représentants, pour les bonifier.

#### B. Question de fond

Le RNCREQ approuve de manière globale les indicateurs proposés.

Il considère toutefois qu'ils sont incomplets

Le RNCREQ considère que les IPE doivent pouvoir suivre les 3 grandes familles de problématiques environnementales auxquelles l'humanité fait face

1. Épuisement des ressources;
2. Pollution et toxicité;
3. Menaces globales (comme les changements climatiques, les précipitations acides et la destruction de la couche d'ozone).

Les 2 premières familles sont bien couvertes par les IPE proposés par le Transporteur :

- La gestion des matières résiduelles (GMR) concerne la famille des problématiques environnementales associées à l'épuisement des ressources renouvelables et non-renouvelables

La famille des enjeux environnementaux qui concernent l'épuisement des ressources gagnerait cependant en rigueur si on pouvait y trouver un indicateur portant sur les efforts du Transporteur en matière de protection de la biodiversité.

Il s'agit d'ailleurs d'un indicateur qui fait partie de la liste du GRI pour les utilités d'électricité. Il a selon nous un impact sur les coûts du Transporteurs - notamment en ce qui concerne les coûts de mitigation des projets du Transporteur (remise en état des sites de construction, des routes d'accès, des emprises, protection des rives et des cours d'eau, etc.).

- Le contrôle de la végétation par les phytocides et les déversement d'huile concernent la seconde famille d'enjeux environnementaux (pollution et toxicité) et ils devraient être regroupés (le déversement d'huile pourrait même à la rigueur être retiré puisqu'il fait déjà l'objet d'un suivi spécifique par la Régie et les administrateurs d'Hydro-Québec vu leur imputabilité en ce domaine).
- Il manque un indicateur pour suivre la famille des enjeux environnementaux globaux. Il serait pourtant simple de suivre les émissions de GES associés aux activités du Transporteur (bâtiment et flotte de véhicule), puisque ces données font déjà l'objet d'une comptabilisation.

**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***

L'intervenant appuie la proposition du Transporteur.

### Commentaires

**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***

L'intervenant appuie la proposition du Transporteur.

### Commentaires

L'indicateur de la GMR est incomplet. Il doit en priorité mesurer les efforts de réduction à la source, pas uniquement la réutilisation et le recyclage. C'est un principe fondamental de la gestion responsable de matière résiduelle et de la *Loi sur le développement durable du Québec*.



**L'indicateur de la performance environnementale lié à la gestion des déversements accidentels, soit les *déversements accidentels de plus de 4 000 litres dans l'environnement***



L'intervenant appuie la proposition du Transporteur.

**Commentaires**

P.B. 