

C A N A D A

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

PROVINCE DE QUÉBEC

HQT - DEMANDE D'AUTORISATION DU
BUDGET DES INVESTISSEMENTS
2015 POUR LES PROJETS DU
TRANSPORTEUR DONT LE COÛT
INDIVIDUEL EST INFÉRIEUR À 25
MILLIONS DE DOLLARS

DISTRICT DE MONTRÉAL

DOSSIER R-3904-2014

GRAMÉ-I

Préparé par

Nicole Moreau
Analyste environnement et énergie
EnviroConstats inc.

En collaboration avec M. Michel Perrachon
Spécialiste externe en exploitation du réseau de transport

Pour le GRAME

DÉPOSÉ À LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE

Le 7 janvier 2015

Mandat

Le GRAME a retenu les services de sa consultante externe madame Nicole Moreau, analyste en énergie et environnement. Madame Moreau possède une formation de premier cycle en administration et comptabilité de l'école des Hautes études commerciales de l'Université de Montréal, de même qu'une maîtrise en sciences de l'Environnement de l'UQAM. Elle a participé à la rédaction de mémoires du GRAME aux dossiers précédents du Transporteur portant sur les enjeux abordés dans le présent mémoire. Par ailleurs, elle a une formation et des expériences concrètes échelonnées sur plusieurs années qui sont liées directement à la question des sols contaminés, au niveau réglementaire et transactionnel, relativement également aux coûts et aux délais associés à ces enjeux de réhabilitation.

Le GRAME a également retenu les services de m. Michel Perrachon, spécialiste externe en exploitation du réseau de transport. Monsieur Perrachon a été reconnu expert ou expert-conseil en « exploitation du réseau de transport » par la Régie de l'énergie dans les dossiers R-3401-98, R-3605-2006, R-3606-2006, R-3616-2006, R-3640-2007, R-3641-2007, R-3646-2007, R-3669-2008, R-3670-2008, R-3706-2009, R-3738-2010 et R-3746-2010. Il a participé à la rédaction de mémoires pour le GRAME aux dossiers précédents du Transporteur portant sur les enjeux abordés dans le présent mémoire.

TABLE DES MATIERES

I. Investissements ne générant pas de revenus additionnels	5
1.1. Investissement en Maintien des actifs.....	5
1.1.1 Approbation des budgets / Maintien des actifs	5
1.1.2 Demande de maintien de la réallocation de 25 M\$ entre catégories	8
1.1.3 Maintien des actifs : Les sous-catégories d'équipements	10
Maintien et Appareillage / Investissements 2015	10
1.1.4 Maintien des actifs / Évaluation des résultats et indicateurs de performance..	12
Exemples de coûts résultants de déversements.....	14
Identification des coûts de récupération des déversements	15
Les risques des équipements spécifiques du Transporteur	15
1.2 Investissements en Respect des exigences.....	18
1.3 Investissements en Maintien et Amélioration de la qualité du service.....	18
1.3.1 Projet de surveillance des transformateurs de puissance	18
II Suivi des interventions en fonction du risque 2013 et 2014	20
Annexe I Article paru le 17 septembre 2013 dans Le Devoir, section actualité sur l'environnement, par Alexandre Shields, BPC à Pointe-Claire - Québec se charge de la décontamination, mais qui paiera la facture ?.....	23

I. Investissements ne générant pas de revenus additionnels

1.1. Investissement en Maintien des actifs

1.1.1 Approbation des budgets / Maintien des actifs

À la lecture de la preuve du Transporteur, le GRAME constate des différences entre les budgets accordés et les investissements réels dans la catégorie maintien des actifs.

Au tableau 4, *Historique des investissements autorisés par la Régie et réalisés par le Transporteur*, la note de bas de tableau indique que l'estimé 8 mois en 2014 comprend un montant de 20 M \$ relatif aux interventions en télécommunications à la suite de la décision D-2014-073¹.

Tableau 4
Historique des investissements autorisés par la Régie et réalisés par le Transporteur
(M\$)

Catégorie d'investissement	2011		2012		2013		2014				2015
	Autorisé	Réel	Autorisé	Réel	Autorisé	Réel	Autorisé	Réel au 30 avril	Estimé 8 mois	Total	Budgétisés
Ne générant pas de revenus additionnels	461	458	466	406	530	442	467	104	353	457	482
Maintien des actifs	391	381	381	344	423	342	364	85	255*	340	390
Maintien et amélioration de la qualité du service	45	53	52	41	61	64	58	19	73	92	70
Respect des exigences	25	24	33	21	46	36	45	0	25	25	22
Général des revenus additionnels	71	56	98	68	68	42	87	12	85	97	76
Croissance des besoins de la clientèle	71	56	98	68	68	42	87	12	85	97	76
Total	532	514	564	474	598	484	554	116	438	554	558

* Le montant estimé 8 mois en 2014 comprend un montant de 20 M\$ relatif aux interventions en télécommunications à la suite de la décision D-2014-073².

Référence : R-3904-2014, B-0004, Tableau 4, Historique des investissements autorisés par la Régie et réalisés par le Transporteur, p. 11

Le GRAME constate que le budget autorisé par la décision D-2014-018 n'incluait pas le montant indiqué en note de bas du tableau 4 relatif aux interventions en télécommunications, ce dernier étant ajouté suite à la décision D-2014-073. Ainsi, considérant le budget autorisé de 364 M\$ et celui relatif aux interventions en télécommunication suite à la décision D-2014-073, nous constatons que les investissements réels prévus pour 2014 en *Maintien des Actifs* seront inférieurs de 44 M\$ à ceux prévus.

Le Transporteur confirme² que le montant de 20 M\$ est inclus dans le total de 340 M \$, puisqu'il l'est dans l'estimé de 8 mois de 255 M \$ en *Maintien des actifs*. Ainsi le GRAME compare ci-dessous les budgets autorisés avec les investissements correspondants à ces budgets pour l'année 2014.

¹ R-3904-2014, B-0004, Tableau 4, Historique des investissements autorisés par la Régie et réalisés par le Transporteur, p. 11

² R-3904-2014, B-0012, Réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 1 du GRAME, RDDR 1.1

Le Transporteur prévoit donc des investissements totaux inférieurs de l'ordre de 20 M\$ en 2014, que ceux prévus et autorisés par la décision D-2014-018. De plus, le Transporteur prévoit une réduction des investissements en *Maintien des Actifs* en 2014 de 44 M\$, par rapport au budget autorisé.

2014			
Catégorie d'investissement	Autorisé	Total	Différence
Ne générant pas de revenus additionnels			
Maintien des actifs	364	320 (Note 1)	- 44 M \$
Maintien et amélioration de la qualité du service	58	92	+ 34 M \$
Respect des exigences	45	25	- 20 M \$
Généralisant des revenus additionnels			
Croissance besoins de la clientèle	87	97	+ 10 M \$
D-2014-073 : Maintien des actifs	0	+ 20 M \$	+ 20 M \$
	554 M \$	554 M \$	0

Note 1 : Pour les fins de comparaison des budgets autorisés avec les investissements de 2014 correspondants aux budgets autorisés : retrait du montant de 20 M\$ ajouté par le suite à la décision ultérieure D-2014-073.

Le GRAME demandait au Transporteur d'indiquer les raisons pour lesquelles le total pour les investissements en maintien des actifs prévu pour 2014 diffère de 44 M \$ en moins que prévu au budget autorisé, considérant l'ajout de 20 M \$ découlant de la décision D-2014-073.

Le Transporteur ne répond pas³ directement à la demande du GRAME, et n'explique pas la réduction des investissements de l'ordre de 44 M\$ pour 2014 dans la catégorie maintien des actifs. Le GRAME demandait également quels sont les investissements en *Maintien des Actifs* qui n'ont pas été réalisés et l'impact de ces modifications sur l'évolution du risque de défaillance en pérennité des équipements.

Rappelons l'objectif du GRAME, soit la réduction des risques de défaillance des équipements de cette catégorie et que les investissements nécessaires à la réduction de ces risques soient maintenus au niveau prévu par la Stratégie de gestion de la pérennité des équipements.

Un autre aspect de la demande d'autorisation du Transporteur, vise à lui permettre de poursuivre la réallocation des coûts jusqu'à 25 millions de dollars entre les catégories d'investissements⁴. Bien que le GRAME fût favorable par le passé à une telle réallocation entre les catégories, il constate que le Transporteur peut procéder à une telle réallocation et repousser des investissements qui pourraient avoir des conséquences futures sur les incidences de risque de défaillance des équipements de la catégorie visée par le report des investissements.

³ R-3904-2014, B-0012, Réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 1 du GRAME, RDDR 1.2

⁴ R-3904-2014, B-002, par. 8

Le GRAME est d'avis que la réallocation entre catégories peut avoir des effets à plus long terme sur ces risques, via une utilisation prolongée d'équipements qui devaient être traités à plus court terme et qui étaient de fait planifié par le Transporteur via sa Stratégie.

Concernant les indicateurs de performance, le GRAME est d'avis qu'ils ne peuvent être utiles que pour illustrer, de manière relativement limitée, un état actuel des résultats. Par contre, les indicateurs ne permettent pas d'illustrer les résultats pour les années subséquentes, résultats qui découleront des interventions prévues par exemple en 2014 et en 2015.

De l'avis du GRAME, pour ces raisons, il y a lieu de se questionner sur l'opportunité de réviser les termes ou conditions liées à l'autorisation de réallocation de 25 M\$ entre catégories. Nous aborderons cet aspect à la section 1.1.3, et cela, en lien avec le suivi des indicateurs de performance.

Par ailleurs, le Transporteur explique que l'estimé de 2014 *est basé sur un mode de gestion des investissements par portefeuille (en maintien des actifs) plutôt que sur une liste nominale de projets, lesquels sont identifiés au fur et à mesure de leurs confirmations internes*⁵.

Le Transporteur précise qu'il a volontairement fait la substitution des *investissements planifiés par ceux jugés plus urgents liés aux risques de défaillance des transformateurs de courant de modèle IH-765-13*⁶, confirmant qu'il remet à plus tard des investissements qui étaient planifiés selon la Stratégie de gestion de la pérennité, et confirmant aussi que le Transporteur n'intervient pas selon sa Stratégie, mais en fonction des budgets disponibles et des urgences, le cas échéant.

Le GRAME est d'avis que, bien que le Transporteur doit procéder à ces investissements qu'il jugeait plus urgents, cette manière de procéder comporte des risques significatifs d'impacts sur les risques de défaillances des équipements de certaines catégories, bien qu'il soit impossible à court terme de pouvoir les évaluer correctement en utilisant par exemple les indices de performance. Par conséquent, le GRAME recommande de réévaluer la demande de maintien de la réallocation de 25 M\$ entre catégories, ce qu'il aborde à la prochaine section de son rapport.

⁵ R-3904-2014, B-0012, Réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 1 du GRAME, RDDR 1.2.1

⁶ R-3904-2014, B-0012, Réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 1 du GRAME, RDDR 1.2.1

1.1.2 Demande de maintien de la réallocation de 25 M\$ entre catégories

Le GRAME est d'avis qu'il y a une distinction importante à faire entre une réallocation et une substitution d'investissements planifiés entre les catégories.

La première implique une réallocation d'investissements qui s'avèrent non nécessaires suite par exemple à l'amélioration de la gestion ou à la modification des pratiques. , vers une catégorie où ces investissements pourraient être utilisés par exemple pour devancer de quelques mois des projets nécessaires selon la Stratégie de pérennité. Une telle réallocation n'augmenterait pas les investissements nécessaires, puisqu'elle servirait plutôt à les devancer. Le Transporteur pourrait aussi réduire ses budgets subséquents, ou devancer d'autres interventions prévues.

Cependant, une substitution d'investissements planifiés entre les catégories implique, selon le sens utilisé par le Transporteur⁷, le transfert de budgets d'une catégorie, et cela, vers une autre catégorie, pour les fins d'interventions urgentes non-planifiées. Ce qui implique le report dans le temps d'interventions planifiées selon la Stratégie d'intervention initiale, donc une augmentation nette des besoins d'investissements.

Les solutions ne sont pas nombreuses pour résoudre ces constats et le maintien, tel quel, de la réallocation ne semble pas être le choix idéal, bien qu'il soit nécessaire dans certains cas liés à l'efficacité.

Regardons le détail des années antérieures :

Catégorie d'investissement	2011			2012			2013		
	Autorisé	Total	M \$	Autorisé	Total	M \$	Autorisé	Total	M \$
Maintien des actifs	391	381	-10	381	344	-37	423	342	-81
Maintien et amélioration de la qualité du service	45	53	+8	52	41	-11	61	64	+3
Respect des exigences	25	24	-1	33	21	-12	46	36	-10
Croissance des besoins de la clientèle	71	56	-15	98	68	-30	68	42	-26
	532	514	-18	564	474	-90	598	484	-114

Référence : Selon les données fournies au tableau 4 : R-3904-2014, B-0004, p. 11

Nous constatons que le Transporteur a soit systématiquement surévalué ses besoins de 2011 à 2013, ou reporté dans le temps des investissements nécessaires selon la planification de la Stratégie de pérennité, suite par exemple à des problématiques de mise en œuvre qui peuvent notamment être associées à un manque de personnel qualifié, au retard dans la livraison de ses équipements, à des délais dans le maintien des actifs qui peuvent être ajoutés dans la planification intégrée tel qu'HQT en avait fait mention dans des dossiers précédents.

⁷ R-3904-2014, B-0012, Réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 1 du GRAME, RDDR 1.2.1

Dans le cas d'un report des investissements de 2011 à 2013, la croissance des risques de défaillance est à prévoir, de même qu'une détérioration des indicateurs de performance à moyen terme, en plus de l'ajout de coûts aux années subséquentes, coûts déjà autorisés précédemment par la Régie, et pouvant être considérés comme des écarts de rendement.

Le GRAME note également que la Régie se préoccupe de la question⁸ à savoir si la réallocation prévue des investissements implique des investissements que le Transporteur ne prévoit plus faire en 2014 pour les catégories d'investissement en *Maintien des actifs* et *Respect des exigences* et par conséquent implique que ces investissements se sont ajoutés pour la catégorie *Maintien et amélioration de la qualité du service*.

Le GRAME constate de la réponse fournie par le Transporteur⁹ à la Régie, à l'instar de celle qu'il a fournie au GRAME¹⁰, que la réallocation concernant la catégorie *Maintien des actifs* s'explique par le déplacement d'activités et la mise à jour des coûts et ne correspond pas à une réduction des besoins en investissement.

Ainsi, le GRAME suggère de trouver une méthode visant à éviter de créer des écarts de rendement lorsque le Transporteur reporte des investissements. De tels budgets devraient être alors transférés à une année ultérieure.

Par conséquent, le GRAME recommande que la demande de réallocation jusqu'à concurrence de 25 M\$ soit approuvée à condition que celle-ci vise la réallocation d'investissements entre catégories, lorsque les budgets prévus ne s'avèrent plus nécessaires pour l'une de ces catégories.

Dans les cas où des investissements doivent être reportés, le GRAME propose d'établir un compte d'investissements reportés, associé directement au report d'investissements.

En parallèle, le GRAME recommande que le Transporteur soit autorisé à augmenter son budget de l'ordre de 25 M\$ pour parer à des situations d'urgence non-prévisibles associées à la pérennité de ses équipements. Le Transporteur devrait produire au dossier subséquent, le détail ou les projets individuels qui ont nécessité ce dépassement.

⁸ R-3904-2014, A-0005, Question 2.1

⁹ R-3904-2014, B-0012, RDDR 2.1

¹⁰ R-3904-2014, B-0012, Réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 1 du GRAME, RDDR 1.2.1

1.1.3 Maintien des actifs : Les sous-catégories d'équipements

Maintien et Appareillage / Investissements 2015

Le Transporteur prévoit des investissements en *Maintien des Actifs* dans la catégorie *Appareillage* de 161 M \$, dont 133 M \$¹¹ pour les transformateurs et inductances ainsi que pour des interventions planifiées visant le remplacement des équipements considérés à risque, de même que des interventions pour des raisons de sécurité et de fiabilité.

Au Tableau 10¹², le Transporteur nous indique ses investissements prévus en 2015 en Maintien et Appareillage.

Tableau 10
Investissements 2015 en Maintien – Appareillage
(M\$)

	Montant global 2015	Budget Projets < 25 M\$
Équipements d'appareillage (électrique et mécanique)	276	146
• Transformateurs et inductances	133	-
• Disjoncteurs et sectionneurs	117	-
• Autres équipements	26	-
Ouvrages civils	29	15
Total	305	161

Référence : R-3904-2014, B-0004, HQT-1, doc. 1, Tableau 10, p. 17

Cependant, puisqu'il est impossible de comprendre comment la réduction des budgets de la catégorie *Maintien des équipements* affecte celle des équipements d'appareillage, le GRAME demandait au Transporteur de déposer un tableau illustrant les investissements réalisés entre 2012 et 2014, en comparaison avec les budgets autorisés pour la catégorie *Maintien – Appareillage*. Le Transporteur nous réfère aux prévisions budgétaires pour ces catégories d'investissement qui sont fournis dans les dossiers respectifs entre 2012 et 2014 (R-3778-2011, R-3817-2012 et R-3855-2013)¹³, mais ne fournit pas les investissements réalisés pour ces catégories. Le GRAME constate que la Régie demande de l'information en ce sens¹⁴ au Transporteur pour les investissements en maintien d'équipements d'appareillage et en maintien d'automatismes, pour leurs sous-catégories d'investissement respectives.

La réponse du Transporteur à la Régie nous indique que les quantités d'équipements (et leur correspondance budgétaire) devant faire l'objet de remplacement et les investissements requis sont déterminés à l'aide de simulations sans égard au fait que certains remplacements seront réalisés dans des projets au coût inférieur à 25 M\$, ou pour d'autres projets de coût supérieur¹⁵.

¹¹ R-3904-2014, B-0004, HQT-1, doc. 1, Tableau 10, p. 17

¹² R-3904-2014, B-0004, HQT-1, doc. 1, Tableau 10, p. 17

¹³ R-3904-2014, B-0012, Réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 1 du GRAME, RDDR 1.3

¹⁴ R-3904-2014, A-0005, Question 4.1

¹⁵ R-3904-2014, B-0012, RDDR 4.1

Bien que le Transporteur sépare les coûts relatifs aux classes d'équipements selon les investissements de moins de 25 M\$ (exemple : Tableau 10, B-004), il indique ne pas pouvoir suivre l'information en fonction des équipements spécifiques visés¹⁶, ce qui constitue une lacune importante.

Concernant la section *Transformateurs et inductances*, illustrée au tableau 10, comprenant les groupes électrogènes, les transformateurs de puissance et les transformateurs de mesure¹⁷, le GRAME rappelait le programme de décontamination des équipements à gros volumes d'huile mis en place par le Transporteur :

1.14 Avez-vous considéré l'entrée en vigueur, prévue pour le mois de mars 2008, du nouveau règlement fédéral sur les BPC, lors de l'évaluation du nombre d'intervention à réaliser sur cette famille d'équipement ?

R1.14 Le Transporteur a mis sur pied, il y a quelques années, un programme de décontamination des équipements à gros volume d'huile en vue de l'entrée en vigueur du nouveau règlement fédéral sur les BPC.

Référence : R-3641-2007 HQT-4, Doc. 6, p. 9 de 26

À cet égard, le Transporteur nous indique en réponse à une demande du GRAME, que ce programme ne fait pas l'objet d'une demande de budget pour 2015 puisqu'il prévoit, à la satisfaction du GRAME, l'achèvement de ce programme au cours du premier semestre de 2015, conformément à la réglementation applicable.¹⁸

Le GRAME demandait au Transporteur de préciser l'évolution des budgets de cette catégorie par rapport aux investissements entre 2012 et 2015, selon le même format que le tableau 4. Le Transporteur ne fournit pas l'information de manière séparée, bien qu'il indique que *Les investissements relatifs aux transformateurs et inductances font partie des investissements autorisés de la catégorie Maintien des actifs*¹⁹.

Il est donc impossible de suivre l'évolution des investissements réels par sous-catégories, ce qui est une lacune importante dans les procédures mises en place pour déterminer les budgets et puis en assurer la correspondance réelle avec les investissements de l'année en cours.

Le GRAME recommande d'adopter une méthode de suivi plus systématique permettant d'améliorer le suivi des investissements réalisés qui sont associés à des investissements de moins de 25 M\$.

¹⁶ R-3904-2014, B-0012, RDDR 4.1

¹⁷ R-3904-2014, B-0004, HQT-1, doc. 1, p. 16, Maintien – Appareillage

¹⁸ R-3904-2014, B-0012, Réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 1 du GRAME, RDDR 1.7.

¹⁹ R-3904-2014, B-0012, Réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 1 du GRAME, RDDR 1.4

1.1.4 Maintien des actifs / Évaluation des résultats et indicateurs de performance.

Nous avons indiqué la préoccupation du GRAME à l'effet que la réallocation entre catégories peut avoir des effets à plus long terme sur ces risques, via une utilisation prolongée d'équipements qui devaient être traités à plus court terme dans le cadre de la Stratégie de pérennité du Transporteur.

Nous indiquions précédemment que les indicateurs de performance sont utiles pour illustrer un état actuel des impacts, mais ne permettent pas d'illustrer les risques pour les années suivantes qui découleront des interventions qui n'auront pas été effectuées en temps opportun. Ces risques et résultats, notamment les défaillances et leurs impacts sur l'environnement, découleront des choix faits antérieurement. Pour prévenir l'augmentation des risques, le GRAME proposait de réviser les termes associés à l'autorisation de réallocation.

Dans sa décision D-2014-215, la Régie indiquait au GRAME que les indicateurs de performance de la Stratégie de gestion de la pérennité du Transporteur représentent les résultats de l'évolution des différents taux de risque *et non les résultats composant ces indicateurs*. Le GRAME comprend que la Régie nous indique qu'il n'est pas nécessaire d'analyser les résultats des composantes des indicateurs, donc d'analyser ce qui a été utilisé pour déterminer les résultats des indicateurs.

[19] En effet, la Régie précise à l'intervenant que les résultats dont il est fait mention au paragraphe 15²⁰ de la décision D-2014-187 et auxquels réfère le GRAME, sont les résultats des indicateurs de performance de la Stratégie de gestion de la pérennité du Transporteur, tels que l'évolution des différents taux de risque, et non les résultats composant ces indicateurs. Ainsi, il pourrait être opportun d'obtenir des données désagrégées du Transporteur si un indicateur laissait entrevoir l'existence d'un problème, ce qui n'est pas le cas en l'espèce. D-2014-215

Avec égard, le GRAME souhaite souligner qu'il est difficile de prévoir l'évolution des taux de risque en utilisant dans certains cas les indicateurs de performance tels quels, et cela, sans supplément d'informations, puisque certains indicateurs de performance fournissent un nombre limité d'informations ne permettant pas de «laisser entrevoir l'existence d'un problème».

²⁰ [15] Les sujets liés à la Stratégie que les intervenants désirent aborder devront donc se limiter à l'analyse des résultats qu'elle produit. Compte tenu de l'échéance prévue en 2017 pour le bilan, si aucun résultat ne démontre l'existence d'un problème, la Régie estime que la remise en cause des critères et paramètres de la Stratégie n'est pas pertinente à l'analyse de la présente demande.

Exemple sur l'indicateur de gestion des déversements accidentels

Prenons par exemple l'indicateur sur la gestion des déversements accidentels. Le GRAME est d'avis que cet indicateur ne nous qu'il est impossible d'évaluer l'ampleur de la problématique que représente les déversements et les bris et fuites en limitant l'information à leur nombre.

De plus, cet indicateur ne nous permet pas de savoir si ces déversements résultent de bris d'équipements en fin de vie utile, donc s'ils sont en lien avec les résultats de l'état des risques suite à la mise en place de la Stratégie de gestion des équipements.

En effet, dans le tableau suivant, l'indicateur nous indique uniquement un nombre de déversements : s'agit-il d'un accident résultant du déplacement d'un contenant d'huile survenu dans une aire confinée, d'un déversement suite à un changement d'huile, de l'écoulement d'un séparateur d'huiles et graisse, d'un déversement suite à une livraison d'essence à une station de ravitaillement ou encore d'une fuite d'huile provenant du bris d'un gros équipement, donc cette fois-ci liée à la Stratégie de pérennité des équipement.

Regardons maintenant l'indicateur de gestion des déversements accidentels dans l'environnement et le nombre de déversements entre 2001 et 2013 :

Indicateur	Unité	Résultats													
		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010*	2011**	2012***	2013****	Total
Nombre de déversements accidentels	Nb.	33	47	37	51	59	62	40	41	37	38	26	56	35	562

Références :

De 2001 à 2009 : R-3738-2010, HQT-3, Doc. 2, p. 27

* 2010 : Rapport annuel au 31 décembre 2010, pièce HQT-2, doc. 11, page 4

** 2011 : Rapport annuel au 31 décembre 2011, pièce HQT-2, doc. 11, page 5

*** 2012 : Rapport annuel au 31 décembre 2012, pièce HQT-2, doc. 11, page 5

**** 2013 : Rapport annuel au 31 décembre 2013, pièce HQT-2, doc. 11, page 5

Nous constatons premièrement que l'évolution du nombre déversements entre 2001 et 2013 ne permet pas de conclure en une réduction d'un nombre de déversements, ni en une augmentation de ce nombre.

Pour ce qui est des déversements se situant entre 100 litres et 4 000 litres, les marges sont significatives, de sorte que si on tente une estimation de la quantité déversée dans l'environnement on se retrouve avec un tableau de possibilités sur 13 ans représentant entre 19 300 litres et 772 000 litres pour 193 déversements²¹, d'où l'importance de compléter les indicateurs avec de l'information pertinente, soit le nombre de litres déversés et les coûts qui y sont associés.

²¹ Les quantités sont calculées de 2001 à 2009 avec le sommaire présenté au R-3738-2010, (HQT-3, Doc. 2, p. 27), pour les années 2010 à 2013, nous avons utilisé l'indicateur de déversement présenté par le Transporteur dans ses Rapport annuel au 31 décembre 2010, pièce HQT-2, doc. 11, page 4 ou 5 selon le cas.

Exemples de coûts résultants de déversements

L'autre problème, est celui d'utiliser un pourcentage (%) de récupération comme indicateur, puisqu'il ne nous permet pas de connaître l'ampleur de la problématique sur les coûts éventuels de réhabilitation et de récupération des sols et de l'eau souterraine ayant pu être contaminés.

Nous constatons que le taux de récupération peut varier sensiblement et que les coûts de récupération peuvent également varier. Par exemple, le déversement de plus de 4000 litres, dont le Transporteur devait faire état compte tenu de ses indicateurs, comporte des frais de gestion des sols contaminés de 1,3 M\$ pour un seul déversement.

R5.1 La progression du taux de récupération est liée à celle des travaux réalisés pour remplacer les séparateurs eau-huile au site du déversement, dont le Transporteur prévoit l'achèvement en 2014. Compte tenu de la configuration de ce site, le Transporteur estime que seulement une partie du déversement survenu en 2010 pourra être récupérée. Le projet de remplacement de ces séparateurs eau-huile **comporte une somme évaluée à 1,3 M\$ pour la gestion des sols contaminés**. Le Transporteur mentionne que le ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs est en accord avec la démarche du Transporteur pour la récupération de ce déversement et qu'il fournit à ce dernier un suivi annuel de la réalisation des activités. (Notre surligné) (R-3823-2013, C-HQT-0072, HQT-14, Document 1, Réponse à la demande no 1 de la Régie, RDR 5.1)

Les coûts varient non seulement en fonction du nombre de litres déversés, mais également selon le type de contaminants (présence de BPC ou d'huile usée pouvant contenir des métaux), la qualité des sols (perméable ou imperméable), la hauteur de la nappe phréatique, ainsi que l'impact sur les milieux sensibles adjacents.

Le GRAME fournit un exemple relatif à un déversement d'huile contaminée aux BPC sur un site d'entreposage d'une entreprise privée à Pointe-Claire, dont les coûts de récupération seraient de plus de 8 M\$²². Il s'agit d'un déversement accidentel d'un transformateur, suite à l'ouverture d'une valve d'un réservoir, qui aurait entraîné le déversement d'au moins un millier de litres d'eaux huileuses contaminées aux BPC.²³ Les coûts ont été significatifs parce qu'une fois le mélange d'eau huileuse déversé, il aura fallu la récupération d'environ 200 000 litres d'eaux huileuses et d'au moins cinq conteneurs remplis de sols contaminés²⁴.

En comparant avec l'indicateur de performance retenu par la Régie, ce déversement, s'il s'était produit sur un site appartenant au Transporteur, serait apparu dans la catégorie entre 100 litres et 4000 litres.

²² Article paru le 17 septembre 2013 dans *Le Devoir*, section actualité sur l'environnement, par Alexandre Shields, *BPC à Pointe-Claire - Québec se charge de la décontamination, mais qui paiera la facture?*

²³ Article paru le 17 septembre 2013 dans *Le Devoir*, section actualité sur l'environnement, par Alexandre Shields, *BPC à Pointe-Claire - Québec se charge de la décontamination, mais qui paiera la facture?*

²⁴ Article paru le 17 septembre 2013 dans *Le Devoir*, section actualité sur l'environnement, par Alexandre Shields, *BPC à Pointe-Claire - Québec se charge de la décontamination, mais qui paiera la facture?*

Identification des coûts de récupération des déversements

Une question importante se pose, à savoir si le Transporteur identifie ses coûts de réhabilitation aux titres de projets de moins de 25 M\$, ou s'il attribue ces coûts à ses achats de combustible, inclus dans le fonds de roulement annuel pour le Transporteur²⁵, comme le fait le Distributeur en l'incluant dans les coûts afférents à l'achat et l'utilisation des carburants.

Réponse : Le Distributeur évalue à ce jour les coûts associés au déversement d'hydrocarbures à Cap-aux-Meules à un peu plus de 7 M\$. Puisque cette évaluation est préliminaire, le Distributeur n'est pas en mesure de présenter l'information de façon plus détaillée.

La pratique actuelle du Distributeur est de comptabiliser à titre de coûts de combustibles tous les coûts directement liés à l'achat et à l'utilisation de mazout lourd et de diesel qui assurent l'alimentation des abonnés des réseaux autonomes. Considérant que le coût de combustibles doit comprendre tous les coûts afférents à son achat et à son utilisation, le Distributeur ajoutera aux coûts de combustibles ceux associés au présent déversement d'hydrocarbures. (Notre souligné)

Conséquemment, les coûts liés au déversement seront pris en compte lors de l'établissement du compte d'écarts lié aux achats de combustibles.

Référence : R-3905-2014, B-0095, Réponse à la demande de renseignements no 1 du GRAME, R 5.2

La question de l'identification de ces coûts doit être soulevée à ce stade-ci, pour ceux qui n'impliquent pas une remise en état de site pour les fins du remplacement d'un actif.

Le GRAME recommande à la Régie que cette question soit à l'étude au prochain dossier sur les investissements, afin de déterminer s'il y a lieu de considérer ces coûts à titre d'investissements de moins de 25 M\$, puisque qu'ils ne sont pas des coûts d'achat de combustibles, mais plutôt attachés à des déversements et des projets ponctuels individuels.

Les risques des équipements spécifiques du Transporteur

La catégorie *Appareillage* comporte plusieurs équipements à risque, dont les groupes électrogènes, les transformateurs de puissance et les transformateurs de mesure. Au début de l'application de sa stratégie de pérennité des actifs, en 2007, le Transporteur évaluait la moyenne d'âge des transformateurs de mesure à 20 ans. Il déterminait que 17 % de ceux-ci ont dépassé leur durée de vie utile. Puis, le Transporteur indiquait que son réseau de transport comprenait en 2007 approximativement 18 300 transformateurs de mesure.

L'âge moyen des transformateurs de puissance (34 kV et plus) du réseau de transport est de 30 ans. Environ 10 pour cent des transformateurs de puissance de moins de 150 kV, 5 pour cent des transformateurs de puissance de 151 kV à 450 kV et 10 pour cent des transformateurs de puissance de plus de 450 kV ont dépassé leur durée de vie. Au

²⁵ R-3904-2014, B-0021, BASE DE TARIFICATION PROJETÉE 2015 (en milliers de \$), page 3.

total, 8 pour cent des transformateurs de puissance (34 kV et plus) ont dépassé leur durée de vie. (Notre souligné)

(...)

L'âge moyen des transformateurs de mesure est de 20 ans. Environ 17 pour cent des transformateurs de mesure ont dépassé leur durée de vie. (Notre souligné)

Référence : vii. R-3641-2007, HQT-2, document 1 page 16

Alors que nous sommes en début de l'année 2015, en 2007 le Transporteur établissait que 17 % des 18 300 transformateurs de mesure, soit l'équivalent de 3111 se retrouvaient en fin de vie utile, dans une catégorie à risque plus élevé de défaillance.

Equipements de transformation	Nombre approximatif	Durée de vie (ans)
Transformateurs de puissance (151 kV et moins)	1200	40
Transformateurs de puissance (151 - 450 kV)	600	50
Transformateurs de puissance (450 kV et plus)	300	40
Inductances shunt (151 - 450 kV)	15	50
Inductances shunt (450 kV et plus)	300	35
Inductances séries	3300	40
Transformateurs de mesure (12 kV et plus)	18300	30

Tableau 1 – Nombre approximatif et durée de vie des équipements de transformation

Référence : R-3641-2007, HQT-2, Document 1, page 16 (En liasse)

Rappelons que l'interdiction de la fabrication et de l'importation de BPC en Amérique du Nord date de 1977²⁶. Ainsi, puisque la durée de vie de ces transformateurs était de 30 ans, les 3111 transformateurs se retrouvant en fin de vie utile en 2007 ont été acquis avant l'interdiction d'importer et de fabriquer des BCP en 1977 et peuvent par conséquent contenir des huiles isolantes contenant des BPC. Rappelons également que le Transporteur n'est pas en mesure de procéder à des échantillonnages de ces transformateurs pour le vérifier, accroissant ainsi le risque de méconnaissance de la présence de BPC.

1.21 Le Transporteur mentionne qu' « Il prévoit terminer l'élaboration des critères de pérennité des transformateurs de mesure d'ici 2008 ». Avez-vous considéré l'ajout d'un critère sur la teneur en BPC pour l'évaluation de la fin de vie utile de cette famille d'équipement ?

*R1.21 Le Transporteur ne prévoit pas l'ajout d'un critère concernant la teneur en BPC pour les raisons suivantes : **les transformateurs de mesure sont des équipements scellés et les fabricants ne recommandent pas la prise d'échantillon d'huile pour des raisons de fiabilité.** (Notre souligné)*

R-3641-2007 HQT-4, Document 6, Page 12, R1.21

²⁶ «En 1977, l'inquiétude entourant les effets des BPC sur l'environnement a mené à l'interdiction de la fabrication et de l'importation de BPC en Amérique du Nord.» (Site internet Santé Canada: <http://www.hc-sc.gc.ca/hl-vs/iyh-vsv/envIRON/pcb-bpc-fra.php>)

À l'égard de ses équipements, le Transporteur nous indique que bien qu'il prévoit effectuer des interventions sur les équipements à risque élevé, fort et moyen, et que les diagnostics d'état local peuvent aussi intervenir dans ces cas, le niveau d'investissement est plutôt établi à partir de l'outil de simulation.²⁷

Cependant, le Transporteur nous indique que *Ces transformateurs de mesure font l'objet d'une gestion active (en boucle fermée) à risque contrôlé par la planification proactive d'interventions.*²⁸

R1.5.1 Le Transporteur rappelle que les investissements en Maintien – Appareillage, qui comprennent les transformateurs de mesure, sont gérés de façon globale et de ce fait, il présente la grille d'analyse du risque des équipements d'appareillage et des ouvrages civils, incluant les transformateurs de mesure. Le Transporteur prévoit effectuer des interventions sur les équipements à risque élevé, fort et moyen parmi lesquels on trouve notamment des transformateurs de mesure. Les diagnostics d'état local pourraient également être à la source d'interventions. Le niveau d'investissement est établi à partir de l'outil de simulation. Ces transformateurs de mesure font l'objet d'une gestion active (en boucle fermée) à risque contrôlé par la planification proactive d'interventions.

Référence : R-3904-2014, B-0012, Réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 1 du GRAME, RDDR 1.5.1

Bien que le GRAME est satisfait que le Transporteur agisse en gestion active et planification proactive pour ces équipements qui demeurent l'une des préoccupations du GRAME, compte tenu de la présence de BCP dans les équipements dont l'achat date d'avant l'entrée en vigueur de l'interdiction de fabrication et d'importation de BPC en Amérique du Nord en 1977, il réserve sa position finale lorsque le Transporteur déposera le bilan de sa Stratégie en 2017.

Conclusion section 1.1.4

C'est l'application de la Stratégie de gestion qui fera en sorte que les résultats futurs illustrés par les indicateurs démontreront que cette mise en œuvre a effectivement permis la réduction des risques de pérennité des équipements du Transporteur.

[14] Dans un premier temps, la Régie rappelle qu'elle a conclu, dans sa décision D-2012-0124, que l'application de la Stratégie de gestion de la pérennité (la Stratégie) permettait d'assurer la pérennité des actifs du Transporteur et de répartir dans le temps les interventions et les investissements de façon à assurer un impact tarifaire acceptable. Elle a aussi conclu qu'il fallait suivre son application et ses résultats à chaque demande d'autorisation du budget d'investissements annuels. Par ailleurs, elle a accepté la proposition du Transporteur de refaire un bilan de l'application de sa Stratégie en 2017. (Notre souligné) (Réf. : D-2014- 187)

²⁷ R-3904-2014, B-0012, Réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 1 du GRAME, RDDR 1.5.1

²⁸ R-3904-2014, B-0012, Réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 1 du GRAME, RDDR 1.5.1

Bien qu'il n'est pas nécessaire de créer d'autres indicateurs, ni présentement de remettre en cause les paramètres, le GRAME est d'avis que plus d'information et de données seront nécessaires dans les années à venir pour être en mesure de suivre l'application de la Stratégie.

1.2 Investissements en Respect des exigences

Au tableau 4, Historique des investissements autorisés par la Régie et réalisés par le Transporteur, il est constaté que pour la catégorie investissements en *Respect des exigences*, des investissements inférieurs de 12 M \$ en 2012, inférieurs de 10 M \$ en 2013 et finalement inférieurs de 20 M \$ en 2014. Le Transporteur explique ces variations par le fait que les investissements ne sont pas récurrents chaque année, mais plutôt tributaires de besoins qui varient.²⁹ Le Transporteur explique que bien que des écarts de 10 M\$ soient envisagés, basés sur les prévisions établies au 30 avril 2014, *les écarts réels seront expliqués lors du dépôt de la demande d'investissement 2016.*³⁰

1.3 Investissements en Maintien et Amélioration de la qualité du service

1.3.1 Projet de surveillance des transformateurs de puissance

La preuve du Transporteur identifie des projets liés à la conduite du réseau et notamment un projet de surveillance de transformateurs de puissance.

Au dossier R-3823-2012 le Transporteur indiquait que les gains d'efficacité associés à cette pratique se réaliseront progressivement par le développement d'applications spécifiques qui utiliseront l'infrastructure de la plateforme et que puisque cette plateforme est récente, le Transporteur cible maintenant son analyse sur les 241 transformateurs stratégiques afin d'éviter les bris, *les bris évités demeurant le principal gain associé à cette surveillance en continu des équipements.*³¹

Télémaintenance (projet Imagine) : Ce projet consiste à la mise en place d'une plateforme informationnelle qui vise l'implantation de la maintenance automatisée et la gestion de l'information numérique des équipements (d'où son appellation Imagine). L'objectif principal de cette plateforme est d'effectuer un choix plus judicieux sur des interventions en fonction de l'état des équipements en temps réel (dimensions #1 et #3).

Les gains d'efficacité associés à cette pratique se réaliseront progressivement par le développement d'applications spécifiques qui utiliseront l'infrastructure de la plateforme. Étant donné l'implantation récente de la plateforme et la quantité d'information disponible, le Transporteur a pris la décision de cibler son analyse sur 241 transformateurs stratégiques et de développer les systèmes experts associés. À court terme, les bris évités sont le principal gain associé à la surveillance en continu des équipements. » [Nous soulignons]

²⁹ R-3904-2014, B-0012, Réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 1 du GRAME, RDDR 1.6.

³⁰ R-3904-2014, B-0012, Réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 1 du GRAME, RDDR 1.6.1

³¹ R-3823-2012, Pièce C-HQT-0021, p. 8 et 9

Référence : R-3823-2012, Pièce C-HQT-0021, p. 8 et 9

Par ailleurs le projet de surveillance des transformateurs de puissance est significativement important, puisque non seulement il vise l'amélioration de la maintenance pour contribuer à leur durabilité, il a comme objectif de réduire leur taux de bris.

Le GRAME est d'avis que ce genre de projet est structurant et permet d'agir en prévention de manière proactive pour éviter des dommages additionnels sur l'environnement lorsqu'il y a un délai entre la découverte du bris et le moment où celui-ci survient.

Éléments déclencheurs et projets	Améliorations visées (et nature des travaux)	Indicateurs
Projet de surveillance de transformateurs de puissance	<ul style="list-style-type: none">Améliorer la maintenance des équipements afin de contribuer à leur durabilité	Taux de bris des postes et lignes

Référence : R-3904-2014, B-0004, HQT-1, doc.1, Tableau 18, Maintien et d'amélioration de la qualité du service Améliorations visées et indicateurs, p. 25

Concernant l'état d'avancement de la mise en place du projet de surveillance en continu des transformateurs de puissance stratégiques, le GRAME souhaitait savoir si le Transporteur sera en mesure d'identifier les réductions de coûts résultants notamment des réductions de fuites d'huile de ces équipements. Le Transporteur nous indique que les gains relatifs à la surveillance sont démontrés dans la documentation technique.

Le Transporteur donnait quelques informations dans les dossiers précédents sur l'amélioration de la surveillance des transformateurs. L'ajout de sonde permet entre autre de vérifier la température interne des transformateurs et d'éviter les risques de déversement lors d'échauffement pouvant entraîner l'ébullition et la formation de gaz. Elle prévient des anomalies de fonctionnement pouvant entraîner des déversements.

Puisque le Transporteur ne nous fournit pas la documentation technique, nous ne pouvons savoir ce que ces sondes vérifient exactement, par exemple : taux de puissance réelle vs la puissance maximale, maximum de puissance transitée et durée de ce transit max, nombre d'opération des parafoudres, etc.

Le GRAME est d'avis que ces dispositifs de surveillance sont importants et démontrent, à la satisfaction du GRAME, la volonté du Transporteur de prolonger la vie de ces équipements et de diminuer le risque de bris, donc de déversement.

R2.1 La référence (ii) est relative à des interventions pour l'installation de sondes de surveillance des transformateurs de puissance. Les gains liés à la surveillance de l'état et des conditions d'exploitation d'actifs stratégiques, pour éviter de les exploiter dans des conditions défavorables à leur durabilité, sont clairement démontrés dans la documentation technique.

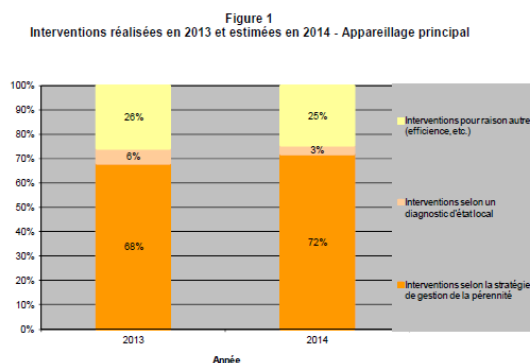
Ces interventions ne sont pas en lien direct avec les chantiers d'efficience, dont le projet IMAGINE, portant entre autres sur les infrastructures requises pour faire la

télesurveillance des transformateurs de puissance stratégiques, dont il a été traité dans le cadre du dossier R-3823-2012 et actualisé depuis lors et dont l'état d'avancement est, entre autres, présenté au dossier tarifaire R-3903-2014.

Référence : R-3904-2014, B-0012, Réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 1 du GRAME, RDDR 2.1.

II Suivi des interventions en fonction du risque 2013 et 2014

La preuve du Transporteur indique que 3 % des interventions réalisées en 2013 et estimées en 2014 pour l'appareillage principal sont faites selon un diagnostic d'état local, 72 % des interventions sont réalisées selon la stratégie de gestion de la pérennité, et 25 % des interventions le sont pour d'autres raisons.³²



R-3904-2014, B-0004, HQT-1, doc. 1, Figure 1, p. 29

À la figure 1, les interventions sur l'*Appareillage principal* ont été réalisées dans 26 % des cas en 2013 et estimées à 25 % en 2014 pour des raisons autres³³. Il est identifié entre parenthèses *efficacité, etc.* De plus, les interventions sur l'*Appareillage principal* ont été réalisées dans 68 % des cas en 2013 et sont estimées à 72 % pour 2014³⁴ selon la stratégie de gestion de la pérennité, puis il est aussi indiqué que les interventions sur l'*Appareillage principal* ont été réalisées dans 6 % des cas en 2013 et estimées à 3 % en 2014 selon un diagnostic local³⁵.

Le Transporteur nous indique que les interventions pour *raison autre*, comme pour les interventions selon un diagnostic d'état local ou selon la Stratégie de gestion de la pérennité sont liées soit à *des remplacements ou des mises à neuf de transformateurs*, ou notamment suite à un diagnostic d'état local (risque diagnostiqué), *de disjoncteurs et de sectionneurs pour des raisons de fiabilité ou de sécurité (problèmes observés sur des*

³² R-3904-2014, B-0004, HQT-1, doc. 1, Figure 1, p. 29

³³ R-3904-2014, B-0004, HQT-1, doc. 1, Figure 1, p. 29

³⁴ R-3904-2014, B-0004, HQT-1, doc. 1, Figure 1, p. 29

³⁵ R-3904-2014, B-0004, HQT-1, doc. 1, Figure 1, p. 29

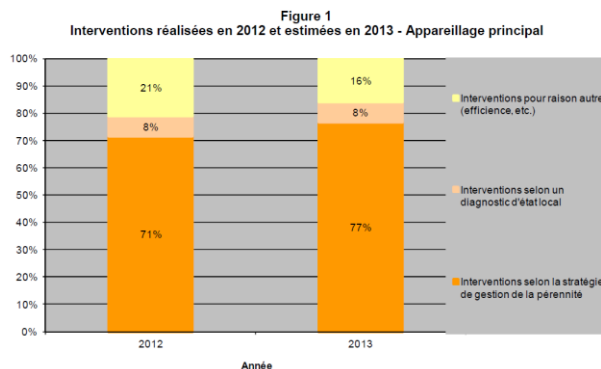
équipements ou bris fortuits) ou réalisés conjointement dans le cadre de projets pour des raisons d'efficacité (optimisation des coûts de réalisation, cohérence technique, etc.).³⁶

Cependant, le Transporteur ne nous précise pas³⁷ pourquoi le ratio concernant les interventions sur l'*Appareillage principal* ont été réalisées dans 6 % des cas en 2013 et l'estimé de 3 % en 2014 selon un diagnostic local a été réduit de moitié entre 2013 et 2014, puisque le Transporteur aurait pu se fier à ses résultats de 2014 pour prévoir et estimer ceux de 2014. Le GRAME se demandait si le Transporteur avait réduit en 2014 ses activités de surveillance et de maintenance effectuées directement, impliquant nécessairement moins d'activités directement liées au diagnostic local, donc suite à une activité de surveillance ou de maintenance.

R8.1 Les écarts entre les pourcentages des interventions estimées et réalisées pour l'année 2013 s'expliquent principalement du fait qu'au début de l'année 2013, des interventions ont été reportées pour les raisons suivantes : la main d'œuvre a été réallouée pour des travaux devant être réalisés en urgence, comme le remplacement de transformateurs de modèle IH-765-13, ou pour des considérations de coordination de travaux avec nos clients.

Le Transporteur souligne qu'il garde le cap sur le contrôle du niveau de risque de ses équipements. R-3904-2014, B-0012, RDDR 8.1

Par ailleurs, le GRAME constate que le Transporteur indique que les différences entre les pourcentages des interventions estimées et réalisées pour 2013 impliquent le report d'interventions prévues selon la *stratégie de gestion de la pérennité*, donc une augmentation de 5 % des interventions pour *raison autre*, bien que la réponse du Transporteur à la Régie semble plutôt indiquer une réallocation de la main d'œuvre **pour des travaux devant être réalisés en urgence** liés au remplacement de transformateurs de modèle IH-765-13.



Référence : R-3855-2013, B-004, Figure 1

³⁶ R-3904-2014, B-0012, Réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 1 du GRAME, RDDR3.1, 3.2 et 3.3

³⁷ R-3904-2014, B-0012, Réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 1 du GRAME, RDDR 3.3.2

On pourrait donc se questionner sur le type d'interventions associées à chacune de ces catégories et sur le mode de classement de ceux-ci.

Le GRAME recommande que soit clarifié le type d'intervention associé, de même que leur mode de classement, et cela, pour chacune des trois catégories de l'appareillage principal, soit les interventions selon la stratégie de gestion de la pérennité, les interventions selon un diagnostic d'état local et les interventions pour raison autre.

Annexe I Article paru le 17 septembre 2013 dans Le Devoir, section actualité sur l'environnement, par Alexandre Shields, BPC à Pointe-Claire - Québec se charge de la décontamination, mais qui paiera la facture ?

Référence : Le Devoir, actualité sur l'environnement,

Titre : BPC à Pointe-Claire - Québec se charge de la décontamination, mais qui paiera la facture?

Auteur : [Alexandre Shields](#)

Date : 17 septembre 2013

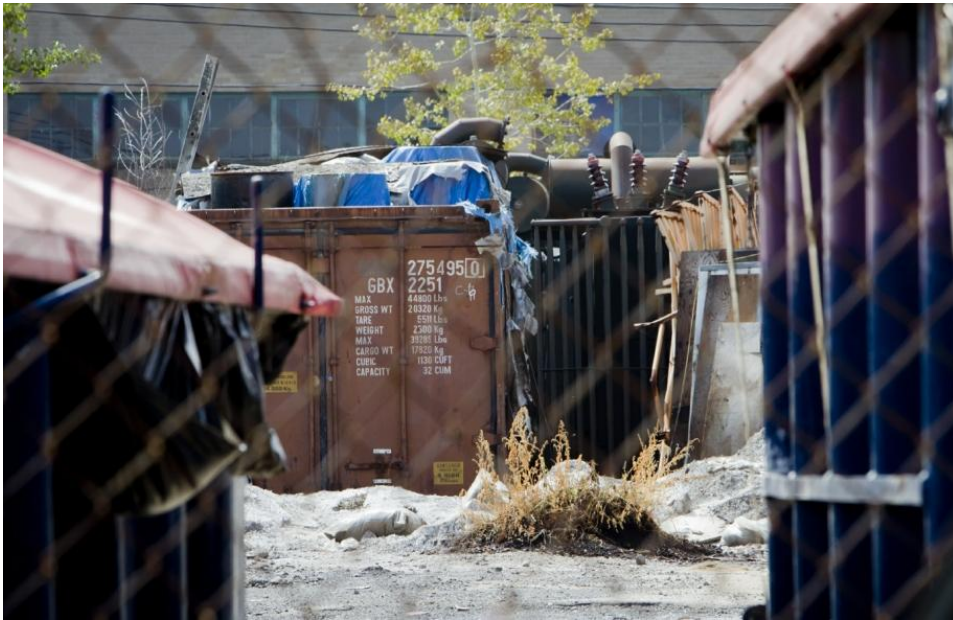


Photo : François Pesant - Archives Le Devoir

Il est bien possible que les Québécois héritent de la facture, qui devrait se chiffrer en millions de dollars. L'entreprise Reliance, qui **entrepouse de vieux transformateurs** et de l'équipement lourd sur le sol, n'aurait pas les moyens financiers pour assumer les coûts du nettoyage.

Québec a épuisé ses réserves de patience et entend désormais se charger de la décontamination du site d'entrepouse illégal de BPC opéré par l'entreprise Reliance à Pointe-Claire. L'État québécois pourrait aussi hériter de la facture.

Le ministre du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs, Yves-François Blanchet, a signifié mardi matin que la compagnie ne s'est pas conformée à plusieurs mesures exigées par l'ordonnance signifiée par le gouvernement le 29 août dernier.

Des inspections effectuées au cours de la fin de semaine ont en effet permis de déterminer que l'entreprise n'a pas respecté la première étape imposée par l'ordonnance concernant l'aménagement sécuritaire du site. L'entreprise avait jusqu'au 13 septembre pour s'y conformer.

«Les premières étapes de sécurisation étaient à la fois simples et assez urgentes à réaliser, a rappelé le ministre Blanchet. Pourtant, Reliance a failli à ses obligations aux termes de la première échéance. Donc, comme je l'avais dit, nous prenons immédiatement en charge les opérations sur le site afin de le rendre sécuritaire et de disposer adéquatement des matières dangereuses qui s'y trouvent. L'environnement et la sécurité doivent être pris au sérieux.»

Déjà, des entreprises sont mandatées pour amorcer les travaux de sécurisation du site. Les travaux visant à réparer la clôture débiteront et des mesures de sécurité additionnelles seront mises en place afin d'éviter toute intrusion sur le site.

La facture aux Québécois?

Reliance devra rembourser l'ensemble des coûts des travaux assumés par le gouvernement, a aussi précisé le ministre. « La capacité financière de l'entreprise pourrait être en cause, a-t-il toutefois reconnu. Nous avons donc également initié une procédure visant à prendre une hypothèque légale sur les actifs de l'entreprise. Si les Québécois se voient imposer une partie de ce fardeau, elle sera la moins importante possible. »

En fait, il est bien possible que les Québécois héritent de la facture, qui devrait se chiffrer en millions de dollars. L'entreprise Reliance, qui entepose de vieux transformateurs et de l'équipement lourd sur le sol, n'aurait pas les moyens financiers pour assumer les coûts du nettoyage selon les informations obtenues par le réseau CTV.

Toute cette histoire a débuté à la fin du mois de mars. **L'ouverture d'une valve d'un réservoir aurait entraîné le déversement d'au moins un millier de litres d'eaux huileuses contaminées aux BPC.** Cette pollution a rapidement migré, atteignant même le lac Saint-Louis. Des substances cancérigènes réputées très persistantes se sont donc retrouvées dans le Saint-Laurent, et ce, en amont de nombreuses prises d'eau de municipalités de la région de Montréal. Même le réseau d'égouts de Pointe-Claire a été touché.

La Ville a d'ailleurs immédiatement prévenu le ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs (MDDEFP). Selon ce qu'ont constaté des fonctionnaires du ministère dépêchés sur les terrains de Reliance, l'entreprise tentait déjà de contenir le déversement. La firme Environnement Rive-Nord, chargée d'effectuer les travaux, a finalement récupéré « environ 200 000 litres d'eaux huileuses » contaminées aux BPC, selon ce qu'on peut lire dans un document du MDDEFP. Au moins cinq conteneurs ont aussi été remplis de sols contaminés.

Silence de Québec

Le ministère de l'Environnement n'a jamais alerté la population de l'existence de ce site, même si Québec était au fait de la situation depuis des mois. Il a fallu que l'affaire soit diffusée par le Journal de Montréal pour que le public soit informé.

Le ministre Blanchet a défendu sa décision de garder le silence. « Nous avons convenu, le ministère et la Santé publique, qu'il n'y avait pas lieu d'aviser les citoyens environnants parce qu'il n'y avait pas de niveau de risque immédiat », a-t-il dit. « Le site n'est pas plus dangereux aujourd'hui qu'il ne l'était il y a deux jours ou il y a deux semaines », a-t-il également affirmé.

Un chimiste mandaté par son ministère a pourtant écrit, dans un rapport officiel datant de juin dernier, que le site situé à Pointe-Claire présentait des risques bien réels. Luc Rivard a ainsi souligné que « ce site a été et demeure susceptible d'être une source de contaminants persistants et toxiques, dont les conséquences sur la qualité de l'environnement et les risques à la santé humaine sont significatifs ». Il a évoqué une « forte contamination en BPC sur le site », ainsi que l'état de « délabrement » des lieux, la « vétusté » des installations et la « dégradation apparente des équipements ».