

**Demande de renseignements no.1 du GRAME à Hydro-Québec Distribution**

**HQD - Demande relative à l'établissement des tarifs d'électricité pour  
l'année tarifaire 2015-2016  
(R-3905-2014, Phase 2)**

---

**I) COMPTE D'ÉCARTS DE COMBUSTIBLE**

**Références**

**i. Décisions D-2015-018, para. 637, 638 et 639**

[637] La Régie rappelle que le compte d'écart de combustible a été créé dans sa décision D-2009-016 pour pallier la volatilité des coûts d'achats de combustible :

*« Compte tenu de la volatilité de cet élément de coût qui s'apparente à un coût d'approvisionnement et sur lequel le Distributeur a un contrôle limité, la Régie lui demande de porter à un compte de frais reportés la différence entre les coûts encourus et ceux autorisés en 2009 pour les achats de combustible.*

*Ce compte de frais reportés protégera le Distributeur et les consommateurs, dès l'année témoin 2009, contre l'évolution à la hausse ou à la baisse des coûts de combustible. Lors du prochain dossier tarifaire, la Régie examinera en détail, sur proposition du Distributeur, les modalités de ce compte »<sup>1</sup>374.*

[638] La Régie est d'avis que le compte d'écart de combustible a été créé pour pallier la volatilité des coûts d'achats de combustible et non pour couvrir des risques liés à des événements imprévisibles. En conséquence, elle n'accepte pas l'inclusion des coûts reliés au déversement de combustible, au montant de 9,8 M\$, au compte d'écart de 2014.

[639] Elle invite toutefois le Distributeur à proposer et justifier, le cas échéant, un mécanisme permettant de récupérer les coûts d'événements imprévisibles qui ne seraient pas couverts, par ailleurs, par le risque d'affaires global de l'entreprise, et dont le montant est important.

---

<sup>1</sup> Dossier R-3677-2008, décision D-2009-016, p. 62.

**ii. R-3905-2014, Phase 1, B-0095, Réponse à la question 5.2 de la demande de renseignements no 1 du GRAME :**

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

**iii. R-3905-2014, Phase 2, B-237, p. 2**

«10. Le déversement d'hydrocarbures de Cap-aux-Meules constitue un événement fortuit pour lequel des travaux importants de confinement des hydrocarbures, de décontamination et de réhabilitation des sols contaminés sont en cours.

11. Par sa nature exceptionnelle et imprévisible, ce déversement accidentel d'hydrocarbures, comme tout autre évènement imprévisible en réseaux autonomes, n'est pas couvert par le risque d'affaires global du Distributeur. »

**iv. R-3905-2014, Phase 2, B-245, 1.2. Traitement des coûts liés au déversement, p. 5 et 6**

«D'emblée, il est important de rappeler que, depuis le dossier tarifaire R-3677-2008 dans lequel avait été reconnu un mécanisme de récupération des charges d'exploitation associées aux pannes majeures, le Distributeur ne comptabilise plus, dans ses revenus requis, de provision pour aléas d'exploitation. Cette provision permettait de couvrir les coûts éventuels résultant d'évènements accidentels ou fortuits survenus dans le cadre des activités du Distributeur. Ainsi, en réponse à la demande de renseignements no 1 du GRAME, puis lors des audiences, le Distributeur a proposé de capter les coûts liés au déversement dans le port de Cap-aux-Meules dans son compte d'écarts relatif aux achats de combustibles, ces coûts étant liés à l'achat et à l'utilisation du mazout lourd et du diesel pour l'alimentation en électricité des clients aux Îles-de-la-Madeleine. » (Notre souligné)

**v. R-3905-2014, Phase 2, B-245, 2.3. Spécificité des risques dans les réseaux autonomes, p. 7**

«De façon particulière, le Distributeur constate que dans les réseaux autonomes, les risques d'évènements imprévisibles sont plus importants qu'en réseau intégré du fait

qu'il est responsable tant de la production que du transport et de la distribution de l'électricité. Par exemple, l'utilisation des combustibles comme source d'approvisionnement des centrales en réseaux autonomes présente des risques particuliers, notamment aux plans de l'alimentation et de l'environnement. »

## Préambule

Le GRAME cherche à savoir si, compte tenu des décisions D-2009-016 et D-2015-018, le compte de frais reportés demandé par le Distributeur doit contenir uniquement les frais pour événements imprévisibles encourus en réseaux autonomes.

Le GRAME cherche à déterminer également la portée et l'ampleur que pourra prendre le compte de frais reportés pour les événements imprévisibles.

## Demandes

**1.1** (Réf. iv.) Selon le Distributeur, avant la décision rendue au dossier R-3677-2008, il utilisait la provision pour aléas d'exploitation afin d'y créditer les coûts de déversements résultant d'évènements accidentels ou fortuits survenus dans le cadre des activités du Distributeur. Veuillez confirmer qu'après l'abolition de la provision, ces coûts ont été comptabilisés dans le compte de frais d'écart relatif aux achats de combustibles ?

**1.2.** De plus, veuillez identifier la valeur des coûts de déversements résultant d'évènements accidentels ou fortuits qui ont été portés au compte de frais d'écart pour combustibles depuis 2009, globalement et pour chacune des années entre 2009 et 2014 ?

**1.3.** (Réf. i) Puisque le compte d'écarts pour l'achat de combustible a été créé pour pallier à la volatilité des coûts d'achats de combustible, veuillez préciser quels types de frais, outre ceux de carburants, sont comptabilisés dans le compte de frais pour les carburant ?

**1.3.1** Plus précisément, seriez-vous en mesure de fournir une liste des types d'évènements imprévisibles qui sont survenus, par exemple cela pourrait être un déversement ou une fuite de réservoir à la pompe d'un poste de ravitaillement d'essence ou de ravitaillement de mazout en réseaux autonomes, un bris de tuyauterie ou un bris de transformateurs par exemple dans un poste de transformation ou de distribution ?

**1.4** Veuillez indiquer si tous ces évènements imprévisibles décrits à la question précédente sont survenus exclusivement en RA ?

**1.4.1** (Réf. i) Si oui, compte tenu de l'orientation de la Régie qui indique dans la décision D-2015-018 que le compte pour événements imprévisibles doit servir à récupérer les coûts qui ne seraient pas couverts, par ailleurs, par le risque d'affaires global de l'entreprise<sup>2</sup>, pourriez-vous indiquer par quel(s) poste(s) budgétaire(s) les coûts relatifs aux événements imprévisibles comme les déversements en réseau intégré sont couverts, outre ceux qui le sont par la dérogation comptable autorisant la capitalisation à la valeur du nouvel actif de remplacement?

**1.5** Y a-t-il des risques d'évènements imprévisibles, comme les déversements, qui seraient associés au réseau intégré, comme pour les postes de transformation et les postes d'alimentation de la flotte de véhicule. Si oui, lesquels ?

## **II) Méthode de comptabilisation des coûts de déversement**

### **Références**

#### **i. R-3905-2014, Phase 2, B-245, 1.1. Déversement aux Îles-de-la-Madeleine, p. 5**

«C'est lors de l'un de ces essais qu'un déversement accidentel d'hydrocarbures est survenu le 12 septembre 2014. La quantité d'hydrocarbures déversée est estimée à 100 000 litres. (...)

À ce jour, les coûts encourus à la suite de cet évènement se déclinent comme suit :

- coûts liés aux mesures d'urgence et à l'arrêt du déversement ;
- coûts liés au confinement et à la récupération des litres d'hydrocarbures déversés ;
- coûts liés à la réhabilitation du site.

Comme présenté dans son Rapport annuel 2014, ces coûts se composent pour le Distributeur de charges de services externes et d'achats de biens, sous la rubrique Autres charges directes, ainsi que de charges de services partagés provenant du Groupe Équipement pour les travaux effectués. » (Notre souligné)

---

<sup>2</sup> Décision D-2015-018, par. 639

**ii. R-3905-2014, B-027, tableau 2, Sommaire des charges de services partagés, p. 6**

**Tableau 2 :  
 Sommaire des charges de services partagés (M\$)**

Fournisseurs	Année historique 2013	2014			Année témoin 2015	2015 vs D-2014-037 ajustée
		D-2014-037	D-2014-037 ajustée	Année de base		
<b>Centre de services partagés (CSP)</b>	<b>160,6</b>	<b>171,0</b>	<b>171,0</b>	<b>174,0</b>	<b>169,8</b>	<b>(1,2)</b>
Approvisionnement et services	158,7	168,0	168,0	171,3	166,7	(1,3)
Rendement sur les actifs	1,9	3,0	3,0	2,7	3,1	0,1
<b>Groupe Technologie</b>	<b>227,1</b>	<b>237,6</b>	<b>237,6</b>	<b>236,1</b>	<b>250,9</b>	<b>13,3</b>
Innovation	22,8	24,6	24,6	21,9	25,1	0,5
Informatique et communications	200,9	208,4	208,4	208,9	217,8	9,4
Rendement sur les actifs	3,4	4,6	4,6	5,3	8,0	3,4
<b>Unités corporatives</b>	<b>130,6</b>	<b>126,5</b>	<b>128,2</b>	<b>127,4</b>	<b>123,3</b>	<b>(4,9)</b>
Finances	26,2	26,4	26,4	26,4	26,5	0,1
Ressources humaines	73,4	69,0	69,0	68,9	66,4	(2,6)
Affaires corporatives et secrétariat général	31,0	31,1	32,8	32,1	30,4	(2,4)
<b>Hydro-Québec TransÉnergie</b>	<b>5,2</b>	<b>4,8</b>	<b>4,8</b>	<b>4,5</b>	<b>5,0</b>	<b>0,2</b>
<b>Hydro-Québec Production</b>	<b>2,2</b>	<b>2,0</b>	<b>2,0</b>	<b>2,0</b>	<b>1,8</b>	<b>(0,2)</b>
<b>Hydro-Québec Équipement</b>	<b>4,7</b>	<b>2,6</b>	<b>2,6</b>	<b>5,1</b>	<b>3,3</b>	<b>0,7</b>
Variation du coût de retraite non réparti par produits	14,4	8,2	8,2	1,7		(8,2)
Compte d'écarts - coût de retraite	(6,6)	7,7	7,7	14,2	(4,8)	(12,5)
<b>CHARGES TOTALES AVEC RENDEMENT</b>	<b>538,2</b>	<b>560,4</b>	<b>562,1</b>	<b>565,0</b>	<b>549,3</b>	<b>(12,8)</b>
Ajustement organisationnel (voir tableau 1)		1,7				
<b>CHARGES TOTALES AVEC RENDEMENT</b>	<b>538,2</b>	<b>562,1</b>	<b>562,1</b>	<b>565,0</b>	<b>549,3</b>	<b>(12,8)</b>

**iii. Rapport annuel 2014, pièce HQD-4, document 3.1, section 6.**

**Tableau 9 :  
 Compte d'écarts – Montant à récupérer par un mécanisme  
 en attente d'approbation (M\$)**

	2014
<b>Solde au 31 décembre 2013</b>	-
<b>Opérations en 2014</b>	
Écart de l'année	11,4
<i>Autres charges directes</i>	5,5
<i>Charges de services partagés</i>	5,9
<b>Solde au 31 décembre 2014</b>	<b>11,4</b>

**Préambule**

Le GRAME cherche à vérifier comment étaient comptabilisés les coûts autres que d'achat de carburant, de même qu'à vérifier si certains de ces coûts étaient comptabilisés via les services partagés provenant du Groupe Équipement, pour les réseaux autonomes et pour le réseau intégré.

**Demandes**

**2.1 (Réf. i.)** Est-ce courant pour le Distributeur de requérir les services du Groupe Équipement pour des travaux de récupération ou de réhabilitation ?

**2.2 (Réf. i, ii, iii)** Concernant le déversement aux Îles-de-la-Madeleine, veuillez préciser si des coûts ont été comptabilisés via les services partagés et notamment le Groupe Équipement ainsi que concilier l'information fournie au rapport annuel 2014 à l'effet que ces coûts proviennent des services partagés ?

**2.3 (Réf. i, ii, iii)** Veuillez indiquer si les frais de réhabilitation en réseau intégré apparaissent dans la section des services partagés des budgets déposés pour approbation à la Régie ?

**2.3.1** Si oui, et compte tenu de la demande d'approbation d'un compte d'écart pour les événements imprévisibles pour les réseaux autonomes, veuillez préciser si les frais relatifs à des déversements en réseau intégré continueront d'être inscrits à même les coûts des services partagés ?

### **III) DÉFINITION D'UN ÉVÈNEMENT IMPRÉVISIBLE ET NATURE DES COÛTS**

#### **Références**

**i. R-3905-2014, Phase 2, B-245, 2.1. Définition d'un événement imprévisible et nature des coûts, p. 6**

«Un événement imprévisible, par définition, comprend les événements inattendus, accidentels ou non récurrents de nature fortuite qui ont une incidence majeure sur les coûts. Ces événements comprennent, entre autres, et sans limitation, une inondation, un tremblement de terre ou un déversement accidentel qui ont une probabilité d'occurrence faible.

Les coûts associés à un événement imprévisible sont ceux nécessaires pour remettre en opération les actifs affectés par les dommages résultant de l'évènement et ceux pour se conformer aux lois et règlements en vigueur. De façon générale, la plupart des coûts liés à de tels événements sont de nature non capitalisable, à l'exception des coûts engagés pour le remplacement complet des actifs. » (Notre souligné)

**ii. R-3905-2014, Phase 2, B-245, 2.4.1. Compte d'écarts pour évènements imprévisibles en réseaux autonomes, p. 7 et 8**

«Compte tenu du fait que :

- le Distributeur n'intègre pas de provision pour aléas d'exploitation dans ses revenus requis lui permettant de couvrir les coûts éventuels découlant de tels évènements ;
- les coûts liés à de tels évènements en réseaux autonomes sont imprévisibles ;
- le Distributeur adhère à la politique actuelle de couverture d'assurance de l'entreprise ;

le Distributeur demande à la Régie, d'une part, de reconnaître les coûts liés aux évènements imprévisibles en réseaux autonomes inférieurs à 50 M\$ lorsque ceux-ci surviennent et, d'autre part, d'autoriser la création d'un compte d'écarts hors base de tarification afin d'y verser l'ensemble des coûts en vue de leur disposition ultérieure dans les tarifs. »

**Préambule**

Le GRAME souhaite dans cette section cibler la définition proposée par le Distributeur, de même que l'ordre de grandeur d'un évènement imprévisible pour les fins du compte de frais reportés.

**Demandes**

**3.1 (Réf. i. et ii.)** Le Distributeur compte-t-il limiter ce compte aux frais de déversement de produits pétroliers ?

**3.2 (Réf. i. et ii.)** Si non, veuillez préciser la nature des autres frais pour évènements imprévisibles qui pourraient être inclus dans ce compte ?

**3.3 (Réf. i. et ii.)** Concernant les frais de récupération de déversements pétroliers, ou frais connexes, le Distributeur compte-t-il limiter ce compte aux frais encourus dans les réseaux autonomes ?

**3.4 (Réf. i. et ii.)** Le Distributeur vise-t-il tous les coûts liés aux évènements imprévisibles relatifs aux déversements de produits pétroliers qui seront inférieurs à 50 M\$ ?

**3.4.1** Sinon, veuillez préciser le seuil à partir duquel ces coûts seront inclus dans le compte de frais reportés pour événements imprévisibles et indiquer le traitement comptable des coûts qui se situent sous ce seuil ?

#### **IV) COÛTS ÉVITÉS**

##### **Demandes**

**4.1** (Réf. i.) En ce qui concerne les es coûts évités en réseaux autonomes, est-ce que le Distributeur tiendra compte des coûts inscrits dans le compte de frais reportés pour événements imprévisibles pour le calcul de ses coûts évités ?

**4.2** Si oui, comment procédera-t-il pour les ajustements requis ?

#### **V) CENTRE D'EXPERTISE AUX ILES-DE-LA-MADELEINE**

##### **Références**

##### **i. R-3905-2014, Phase 2, B-245, 1.1 Déversement aux Iles-de-la-Madeleine, p. 5**

«Conformément au Code de sécurité de la Régie du bâtiment du Québec et en vertu du permis d'occupation émis par Transport Canada à Hydro-Québec, des tests hydrostatiques doivent être régulièrement effectués sur l'oléoduc qui relie le quai de chargement du port de Cap-aux-Meules à la centrale thermique du Distributeur. Ces tests visent à s'assurer de l'étanchéité de l'oléoduc.

C'est lors de l'un de ces essais qu'un déversement accidentel est survenu le 12 septembre 2014. La quantité d'hydrocarbures déversée est estimée à 100 000 litres. (...)»

##### **ii. *Voici la Stratégie maritime du Québec qui devait être présentée, ici.adio-canada.ca, 2 juin 2015***

«Neuf mois après les révélations de Radio-Canada sur [l'absence de préparation face à un éventuel déversement pétrolier](#), le gouvernement ajoute une mesure qui n'était pas dans ses promesses de campagne. Un centre d'expertise sera créé aux Îles-de-la-Madeleine pour se spécialiser dans « la prévention, la préparation et les interventions d'urgence environnementale relativement au déversement maritime de matières dangereuses sur le Saint-Laurent ».

**iii. *Les Îles-de-la-Madeleine auront un centre d'expertise pour les urgences en mer, ici.radio-canada.ca, 3 juin 2015***

«M. Lapierre rappelle qu'après [le déversement de diesel d'Hydro-Québec](#), en septembre 2014, les Îles avaient réclamé un tel centre pour pouvoir réagir en cas d'accident. « On a martelé le message et ça correspond en tous points à nos attentes. »

**Préambule**

Le gouvernement du Québec devrait annoncer, dans le cadre du dévoilement de sa Stratégie maritime, la mise en place d'un centre d'expertise aux Îles-de-la-madeleine qui serait spécialisé dans la prévention, la préparation et les interventions d'urgence environnementale, advenant un déversement maritime de matières dangereuses sur le St-Laurent.

**Demandes**

**5.1** (réf. ii et iii) Le Distributeur a-t-il prévu collaborer ou soutenir financièrement le futur Centre d'expertise?

**5.2** (réf. i) Le Distributeur a-t-il identifié la cause du bris de son oléoduc lors d'un essai hydrostatique?

**5.3** Suite à cette expérience, le Distributeur a-t-il pris des mesures pour éviter les déversements accidentels d'hydrocarbures tels que celui survenu le 12 septembre 2014 aux Îles-de-la-Madeleine?

Les Îles-de-la-Madeleine auront un centre d'expertise pour les urgences en mer | ICI.Rad... Page 1 sur 3



## Les Îles-de-la-Madeleine auront un centre d'expertise pour les urgences en mer

Mise à jour le mercredi 3 juin 2015 à 14 h 47 HAE

60 PARTAGES AA



Les mouvements de navires côtiers seraient 15 fois plus élevés sur la côte est du Canada que sur la côte ouest. Photo: Radio-Canada

La décision du gouvernement Couillard de créer un centre d'expertise en cas de déversement de matières dangereuses dans le fleuve Saint-Laurent est accueillie avec enthousiasme aux Îles-de-la-Madeleine.

Le maire des Îles-de-la-Madeleine, Jonathan Lapierre, se réjouit de cette perspective, même s'il n'a reçu aucune confirmation officielle. Rappelons que l'annonce devait être faite dans le cadre du dévoilement de la Stratégie maritime qui a dû être remis mardi, en raison du décès de l'ex-premier ministre Jacques Parizeau.

« On a toujours dit que par notre positionnement géostratégique, on est très bien placés pour ça. Si un accident se produisait, on est très peu équipés et peu informés sur les façons de contrer un éventuel déversement.

»

— Le maire des Îles-de-la-Madeleine, Jonathan Lapierre



Travaux de décontamination sur la plage de Sandy Hook aux Îles-de-la-Madeleine. Photo: Radio-Canada

M. Lapierre rappelle qu'après le déversement de diesel d'Hydro-Québec, en septembre 2014, les Îles avaient réclamé un tel centre pour pouvoir réagir en cas d'accident. « On a martelé le message et ça correspond en tous points à nos attentes. »

### Le Saint-Laurent, le plus fragile, le plus à risque

Christian Simard, qui est membre du comité d'orientation de la Coalition Saint-Laurent et directeur de la Société pour la Nature et les Parcs du Canada, section Québec,

accueille très positivement cette annonce.

« Notre capacité d'intervention en mer en cas de déversement accidentel est actuellement très déficiente. Ça a été reconnu par le vérificateur général du Canada et Transport Canada », déplore-

1-1 Cliquez cette icône dans la barre des tâches Windows pour accéder plus rapidement au site web de Radio-Canada. En savoir plus

Les Îles-de-la-Madeleine auront un centre d'expertise pour les urgences en mer | ICI.Rad... Page 2 sur 3

Selon M. Simard, les mouvements de navires-citernes sont 16 fois plus élevés sur la côte est du Canada que sur la côte ouest. Le golfe Saint-Laurent est donc l'endroit le plus à risque, le plus fragile au Canada.

« Le déploiement se ferait à partir des ports et le plus près des îles est à Sept-Îles. Les secours prendraient des jours. »

— Christian Simard

« C'est quand même grave, ajoute M. Simard, 3 000 mouvements dans le Saint-Laurent et 25 millions de tonnes de brut et de divers produits pétroliers qui sortent des ports du Québec. On dit qu'un déversement majeur, c'est plus de 700 tonnes de produits pétroliers.



Merle monté sur le bord du Saint-Laurent à l'automne. Photo : Claude Beaudin

« En aucun cas, ça ne peut être un sauf-conduit pour se lancer dans l'aventure pétrolière et augmenter le trafic maritime dans une zone où l'économie dépend de la pêche et où il y a le plus de mouvement de navires pétroliers. »

— Christian Simard

M. Simard rappelle aussi le naufrage du Irving Whale, survenu en 1970 à 60 km de l'île-du-Prince-Édouard et à 100 km des Îles-de-la-Madeleine. La barge transportait 4 200 tonnes de mazout lourd.

#### Militants écologistes contents, mais méfiants

De son côté, l'Association madeleineoise pour la sécurité énergétique et environnementale, l'AMSÉE, se réjouit de la volonté du gouvernement de créer un centre d'intervention pour urgence en mer. Toutefois, les militants se méfient de la volonté du gouvernement de développer l'industrie pétrolière. Ils croient qu'il devrait y avoir d'autres centres ailleurs qu'aux îles.

À lire en complément : Fleuve St-Laurent : des scientifiques soulèvent un manque de connaissances

60 PARTAGES

Important Afin de favoriser des discussions riches, respectueuses et constructives, chaque commentaire soumis sur les tribunes de Radio-Canada se sera dorénavant signé des noms (et prénoms) de son auteur (à l'exception de la zone de discussion). Le nom d'utilisateur (ou surnom) ne sera plus affiché.

En nous soumettant vos commentaires, vous reconnaissez que Radio-Canada a le droit de les reproduire et de les diffuser, en tout ou en partie et de quelque manière que ce soit. Veuillez noter que Radio-Canada se réserve par les opinions exprimées. Vos commentaires seront modérés, et publiés s'ils respectent la charte de la communauté.

Connexion | 5 minutes

0 Commentaires

Écrire un commentaire ici

Soumettre

EN DIRECT Les plus récents

Obtenir cette vidéo dans la barre des tâches Windows pour accéder plus rapidement au site web de Radio-Canada. En savoir plus

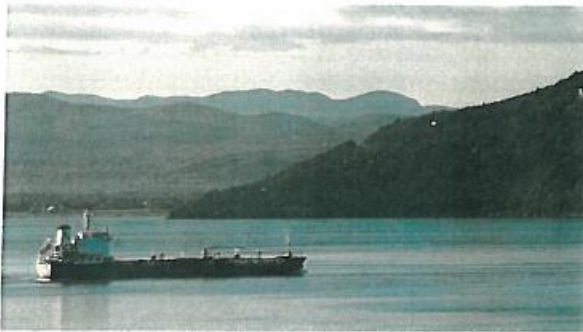
Voici la Stratégie maritime du Québec qui devait être présentée | ICI.Radio-Canada.ca Page 1 sur 4



## Voici la Stratégie maritime du Québec qui devait être présentée





Mis à jour le mardi 2 juin 2015 à 12 h 06 HAE

149 PARTAGES      



Un pétrolier passe entre l'île aux-Coudes et Baie-Saint-Paul. Photo : Thomas Gerbet

Le gouvernement misait beaucoup sur cette annonce, mais le décès soudain de Jacques Parizeau est venu contrecarrer ses plans de communication. La première Stratégie maritime du Québec est considérée par les libéraux comme un pilier de leur plan de relance économique. Voici un résumé de ce qui sera annoncé à une date ultérieure.


Un texte de Thomas Gerbet   avec la collaboration de Davide Gentile  

Le gouvernement promet 30 000 nouveaux emplois directs et des milliards d'investissements privés d'ici 2030, grâce à une meilleure utilisation du Saint-Laurent comme levier économique.

Les faits saillants, sur quatre pages, obtenus par Radio-Canada reprennent en grande partie les promesses faites par Philippe Couillard lors de la campagne électorale, avec certains changements toutefois.



Photo aérienne de l'autoroute 30 et du port Beauportois, au-dessus de la voie maritime. Photo : MRC de Beauportois-Salaberry et ASB Express

 Cliquez ici pour accéder plus rapidement au site web de Radio-Canada. En savoir plus

Voici la Stratégie maritime du Québec qui devait être présentée | ICI.Radio-Canada.ca Page 2 sur 4

Lors de la campagne électorale, il n'était question que de la création d'un pôle logistique, à Vaudreuil-Dorion. Depuis plusieurs mois, les partis d'opposition demandent d'inclure également le site de Contrecoeur, accessible 12 mois par année et lieu d'expansion future du port de Montréal.

Un pôle logistique permet d'améliorer les liens entre les modes de transports pour passer plus facilement du navire au train ou au camion. Contrecoeur et Vaudreuil-Dorion sont bien situés vers le marché américain grâce aux axes routiers (autoroutes 20, 30 et 40) et les chemins de fer (CN, CP, CSX).



Contrecoeur sera l'un des pôles logistiques de la stratégie maritime. Photo : Administration du Port de Montréal

Le document gouvernemental laisse entendre que d'autres pôles logistiques pourraient voir le jour en dehors de la Montérégie. Il a déjà été question de l'arrondissement Saint-Laurent pour relier le transport maritime et aérien (Dorval et Mirabel).

#### Prise de conscience des risques concernant la sécurité

Neuf mois après les révélations de Radio-Canada sur l'absence de préparation face à un éventuel déversement pétrolier, le gouvernement ajoute une mesure qui n'était pas dans ses promesses de campagne. Un centre d'expertise sera créé aux Îles-de-la-Madeleine pour se spécialiser dans « la prévention, la préparation et les interventions d'urgence environnementale relativement au déversement maritime de matières dangereuses sur le Saint-Laurent ».



Déversement de pétrole lourd dans le baie de Saguenay en 2013

Le gouvernement s'engage aussi à soutenir les municipalités riveraines qui adopteront des mesures d'urgence en cas de « déversements d'hydrocarbures sur le territoire maritime du Québec ». Trois millions quatre cents mille dollars seront investis sur cinq ans pour aider « la recherche, l'acquisition de connaissances et l'élaboration d'outils ».

Cliquez cette icône dans le coin des tâches Windows pour accéder plus rapidement au site web de Radio-Canada. En savoir plus

Voici la Stratégie maritime du Québec qui devait être présentée | ICI.Radio-Canada.ca Page 3 sur 4

Québec s'engage à réserver 10 % du territoire maritime à des aires protégées, en accord avec l'engagement international de la Conférence de Nagoya. Lors de la campagne électorale, Philippe Couillard s'était engagé à le faire d'ici à 2015.



Deux rorquals dans le parc marin du Saguenay, seule zone maritime officiellement protégée.

Un rapport dévoilé hier par la Société pour la nature et les parcs du Canada précisait que seulement 1,3 % des aires maritimes du Saint-Laurent sont actuellement protégées.

#### Renforcer la place des ports de Montréal et de Québec

Le gouvernement mise beaucoup sur l'Accord de libre-échange avec l'Union européenne pour augmenter l'activité dans les deux plus grands ports de la province.

« Le gouvernement du Québec renforcera le rôle que jouent actuellement les ports de Montréal et Québec sur les marchés internationaux. »


— Extrait des buts de la Stratégie maritime



Des conteneurs dans le port de Montréal.

Dans le cadre de la Stratégie maritime, le gouvernement annonce également un partenariat avec le Fonds de solidarité FTQ. Une enveloppe de 300 millions (200 de Québec et 100 de la FTQ) sera réservée pour accompagner des investisseurs privés dans les pôles logistiques, notamment en Montérégie.

#### À lire aussi :

 Cliquez cette icône dans la barre des tâches Windows pour accéder plus rapidement au site web de Radio-Canada. En savoir plus