



Bonsoir mesdames et messieurs.

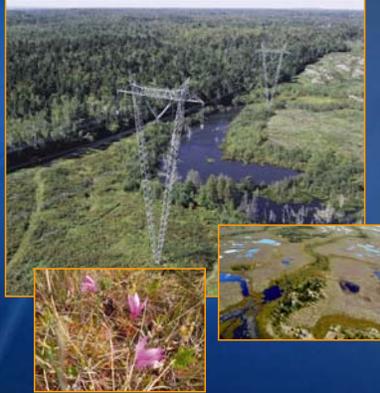
Il nous fait plaisir d'être avec vous ce soir pour vous présenter le projet d'expansion du réseau de transport en Minganie, qui permettra le raccordement des centrales de **la Romaine**, résultat des nombreuses études que nous avons menées, ces dernières années, avec votre participation.

Présentation de l'équipe

■ **Patrick Arnaud**
Porte-parole

■ **Christiane Rompré**
Chargée de projets
Environnement

■ **Bruno Picard**
Ingénieur
Planification du réseau



2

Je m'appelle Patrick Arnaud. Je suis ingénieur et j'agirai ici en tant que porte-parole du promoteur Hydro-Québec.

Les personnes qui m'accompagnent sont :

- madame Christiane Rompré, responsable de l'étude d'impact sur l'environnement de ce projet et
- monsieur Bruno Picard, ingénieur en planification de réseau, le client du projet.

Plan de présentation

1- Aspects techniques

2- Environnement

3- Relations avec le milieu



3

La présentation ce soir sera composée de trois grandes parties :

- D'abord, du point de vue technique, nous verrons la raison d'être du projet, les variantes envisagées, la solution retenue, ainsi que les grandes composantes du projet.
- Ensuite, pour l'aspect environnemental, nous aborderons les études de tracés de ligne et d'emplacements de poste, les impacts et les principales mesures d'atténuation.
- Et pour terminer, nous ferons un survol de nos relations avec le milieu d'accueil, la participation du public et les retombées économiques.

Commençons par les aspects techniques.

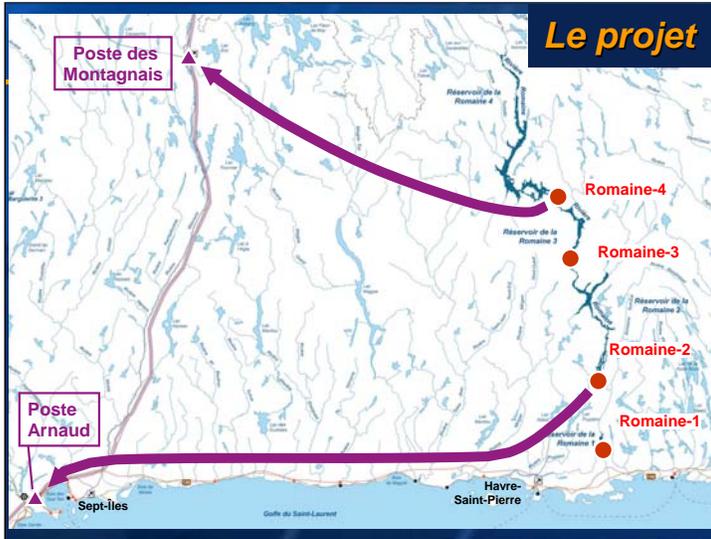
Raison d'être du projet

Expansion du réseau de transport en Minganie

Raccordement des centrales de la Romaine au réseau de transport d'Hydro-Québec

4

La raison d'être du projet est la suivante : par l'expansion du réseau de transport en Minganie, il s'agit de faire transiter la production des quatre centrales de la Romaine situées sur la Côte-Nord, à la hauteur de Havre-Saint-Pierre, vers le réseau d'Hydro-Québec TransÉnergie.

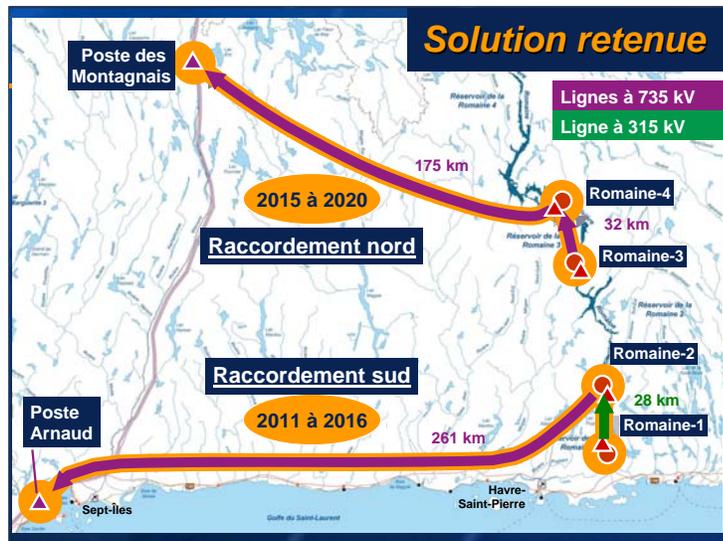


Comme vous le savez, il s'agit des centrales :

- de la Romaine-1,
- de la Romaine-2,
- de la Romaine-3,
- de la Romaine-4

Or, les seuls postes à haute tension de la Côte-Nord qui peuvent recevoir la production de ces centrales sont les postes Arnaud et des Montagnais, situés à quelque 265 km de ces centrales, à la hauteur de Sept-Îles.

Signalons que les 1550 MW des centrales de la Romaine doivent être transportés au moyen de deux liens distincts afin de se conformer aux critères de fiabilité et de stabilité de réseau, ainsi qu'à la réglementation des organismes de régulation nord-américains.

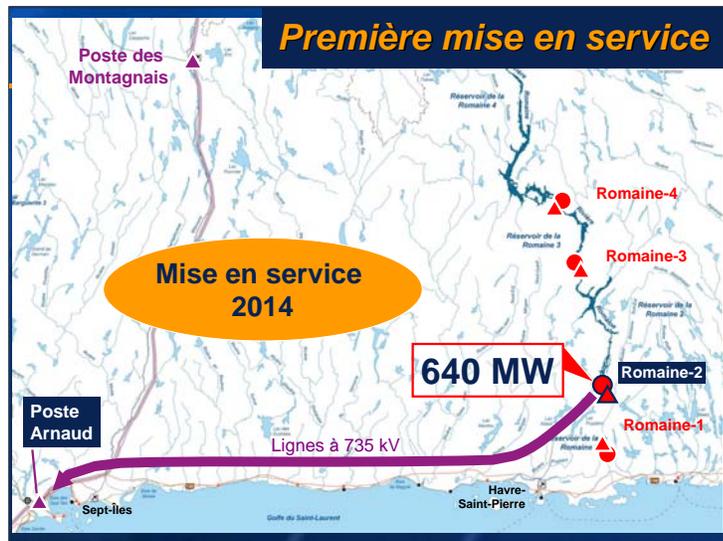


La solution retenue consiste à construire des lignes à 735 kV tout en les exploitant, dans un premier temps, à une tension de 315 kV pour transporter la production des centrales de la Romaine.

Donc nous construirons une ligne à 735 kV entre les postes de la Romaine-2 et Arnaud et une ligne à 315 kV entre les postes de la Romaine-1 et la Romaine-2. Ces lignes constituent le **premier raccordement**, que nous appelons **raccordement sud**, à mettre en place entre 2011 et 2016.

Puis, nous construirons une ligne à 735 kV entre les postes de la Romaine-3 et la Romaine-4 et une autre entre les postes de la Romaine-4 et du poste des Montagnais. Ces lignes constituent le **deuxième raccordement**, que nous appelons **raccordement nord**, à mettre en place entre 2015 et 2020.

Cette solution, tout en permettant d'acheminer la production des centrales de la Romaine vers le réseau de transport existant, facilitera l'intégration d'une production additionnelle, qui est déjà prévue au plan stratégique d'Hydro-Québec. Il s'agirait alors de rehausser de 315 kV à 735 kV la tension d'exploitation, sans aucune modification à ces lignes.



Signalons que la ligne entre les postes de la Romaine-2 et Arnaud sera la première à être mise en service, en 2014, pour sortir la puissance de 640 MW de la centrale de la Romaine-2, qui sera la première et la plus importante à être complétée.

Caractéristiques des lignes

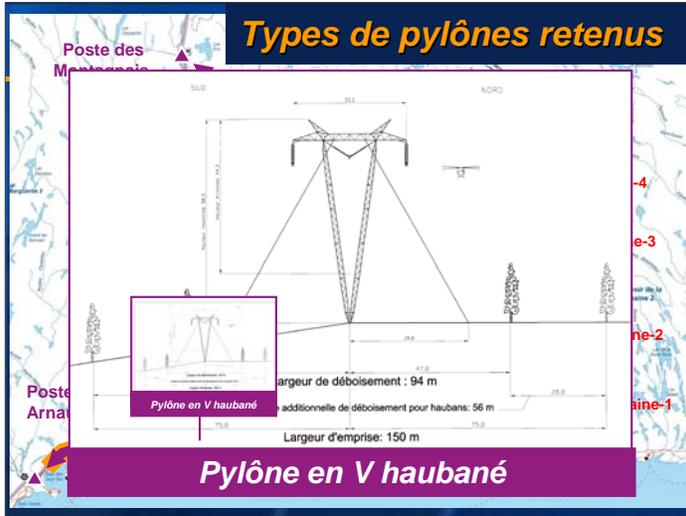
- 496 km de lignes
- Quatre types de pylônes
- Largeur de déboisement variant de 80 à 95 m



8

Comme vous pouvez le voir à l'écran, le projet comprend 496 km de lignes.

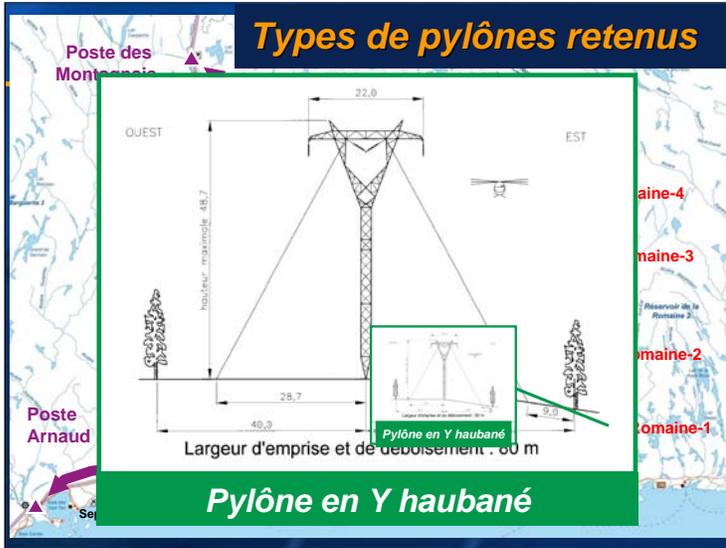
Ces lignes sont supportées par quatre types de pylônes et nécessiteront du déboisement sur des largeurs variant de 80 à 95 mètres.



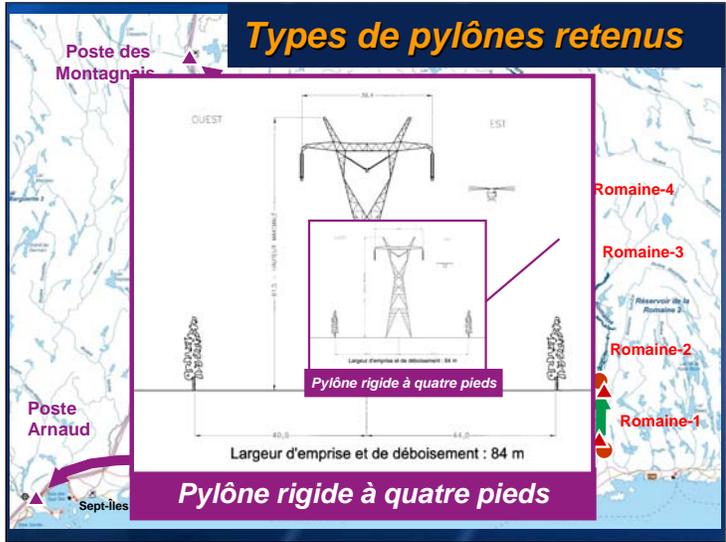
Nos ingénieurs en conception de ligne ont étudié et proposé différents types de pylônes. Ceux-ci sont utilisés en fonction de la topographie du terrain et dans un contexte de construction optimal.

Dans le présent projet, du sud au nord, on trouve :

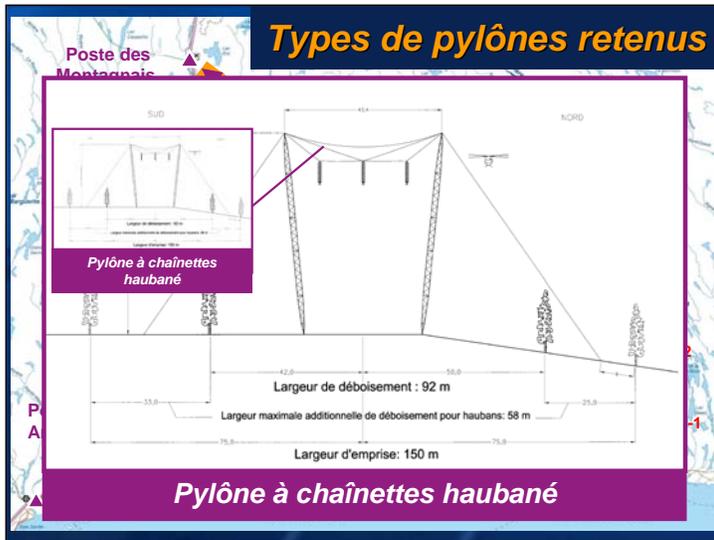
- des pylônes en V haubanés, avec des câbles de part et d'autre.



- des pylônes en Y haubanés



- des pylônes rigides à quatre pieds



- et des pylônes à chaînes haubanés



Pour ce qui est des postes,

- on construira un nouveau poste près de chaque centrale
- et on fera des modifications dans les deux postes existants, soit les postes Arnaud et Montagnais.



Passons maintenant à la question de l'hébergement des travailleurs. Pendant la construction, nous prévoyons héberger nos travailleurs de deux façons.

D'abord, en utilisant les moyens existants à Sept-Îles, Havre-Saint-Pierre et Longue-Pointe principalement.

Puis, à travers des campements temporaires.

Pour le raccordement sud, on utilisera le campement des Murailles et un campement temporaire devra être aménagé à la hauteur du village de Rivière-au-Tonnerre.

Pour la construction du raccordement nord, quatre campements seront requis. On utilisera d'abord le futur campement du Mista prévu pour la construction des centrales de la Romaine-3 et de la Romaine-4, et le campement du poste des Montagnais, qui sera rénové et agrandi. De plus, deux nouveaux campements temporaires seront installés, l'un à une soixantaine de kilomètres du poste de la Romaine-4 et l'autre à la même distance du poste des Montagnais.

Coût du projet

1,29 G\$

- 908 M\$ pour les lignes
- 342 M\$ pour les nouveaux postes
- 44 M\$ pour les postes existants

15

Coût du projet

Le coût de ce projet de lignes et de postes est estimé à 1,29 milliard de dollars, soit 908 millions pour les lignes, 342 millions pour les nouveaux postes et 44 millions pour les postes existants, soit les postes Arnaud et des Montagnais.

Plan de présentation

1- Aspects techniques



2- Environnement

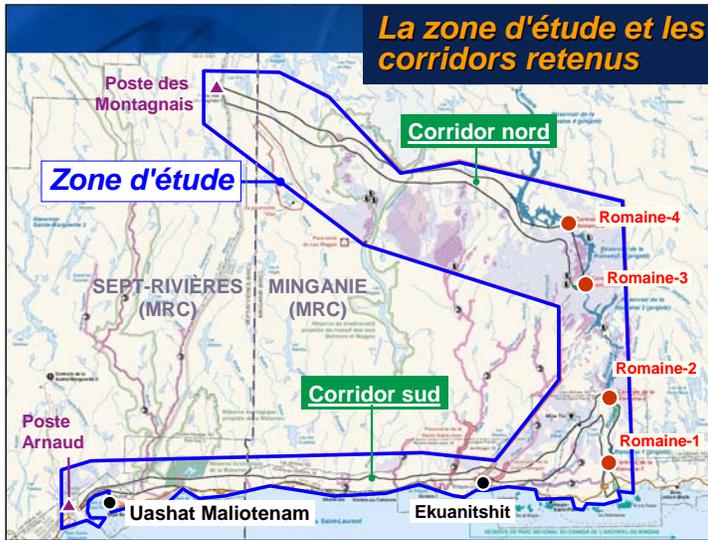


3- Relations avec le milieu



16

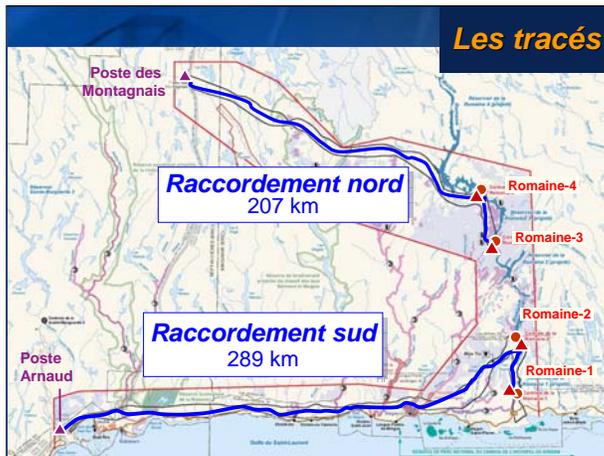
Passons maintenant, mesdames et messieurs, à la deuxième partie de notre présentation, qui fait le point sur nos études environnementales, ainsi que sur les impacts et mesures d'atténuations proposées.



La première étape de l'évaluation environnementale a été de réaliser une étude de corridors à l'intérieur d'une vaste zone d'étude de près de 16 000 km², qui prend la forme d'un fer à cheval reliant les quatre centrales de la Romaine aux postes Arnaud et des Montagnais.

La zone d'étude couvre une partie du territoire des MRC de la Minganie et de Sept-Rivières. Deux communautés innues sont présentes sur ce territoire, soit celles d'Ekuanitshit et de Uashat-Maliotenam.

Des études techniques et environnementales ont permis de dégager deux corridors d'environ 5 km de largeur. Ces corridors correspondent aux espaces les plus propices à la localisation de lignes et de postes sur le plan environnemental et social, mais également sur celui de la construction et de l'entretien du réseau.



Des études environnementales et techniques plus détaillées ont été réalisées à l'intérieur des corridors. Ces études ont permis d'élaborer des tracés de ligne de moindre impact. Ces tracés ont été présentés dans le milieu et ont été ajustés, dans la mesure du possible, en fonction des avis exprimés par les publics consultés.

Au sud, entre les postes de la Romaine-1, de la Romaine-2 et le poste Arnaud, le tracé retenu a une longueur de 289 km. Il est généralement situé à quelques kilomètres au nord de la route 138 et il traverse en grande majorité des terres publiques fréquentées par les Nord-Côtiers et les Innus à des fins récréatives, de chasse ou de pêche. Ce tracé évite les milieux habités présents le long de la route 138 ainsi que les éléments valorisés du paysage côtier.

Au nord, entre les postes de la Romaine-3, de la Romaine-4 et le poste des Montagnais, le tracé, d'une longueur de 207 km, évite les secteurs accidentés des vallées des rivières Fréchette et Magpie, qui sont typiques des contreforts, ainsi que les zones d'accumulation de givre présentes sur les hauts sommets. Le tracé recoupe un milieu très peu fréquenté à l'exception des abords du poste des Montagnais.

Impacts et mesures d'atténuation

- Les impacts sur le milieu naturel
- Les impacts sur le milieu humain
- Les impacts sur le paysage

19

L'étape suivante de nos études environnementales a été d'évaluer les impacts résiduels et de définir différentes mesures d'atténuation destinées à mieux intégrer le projet dans son milieu.

Les impacts se présentent en trois familles :

- Les impacts sur le milieu naturel
- Les impacts sur le milieu humain et
- Les impacts sur le paysage

Nous allons passer en revue ces impacts et les principales mesures d'atténuation qui y sont associées.

Le milieu naturel

Impact

- Perte de végétation dans les emprises de ligne

Mesures d'atténuation

- Préservation de la végétation dans des milieux sensibles
- Récupération du bois marchand

20

Le déboisement des emprises de lignes est l'un des principaux impacts du projet. Il s'agit d'une perte permanente, puisque l'entretien des emprises vise à éliminer la végétation incompatible avec l'exploitation du réseau.



Outre la récupération des bois marchands, Hydro-Québec préservera la végétation dans des milieux sensibles comme les bordures de cours d'eau, les tourbières ou les vallées profondes, ce qui permettra de maintenir un habitat faunique de qualité pour certaines espèces.

Le milieu naturel

Impact

- Perturbation de quelques milieux humides



Mesures d'atténuation

- Répartition adéquate des pylônes pour éviter les milieux humides
- Déboisement et construction en hiver si possible

22

Tant au sud qu'au nord, Hydro-Québec apportera une attention particulière aux tourbières. On cherchera en effet à répartir les pylônes de façon à éviter le plus possible ces milieux. Là où la mise en place d'un pylône sera inévitable, les travaux seront, dans la mesure du possible, réalisés sur sol gelé.

Le milieu naturel

Impact

- Réduction d'habitat pour la grande faune et les oiseaux

Mesure d'atténuation

- Préservation de la végétation en bordure des cours d'eau et dans les vallées




Original



Caribous



Grive à dos olive

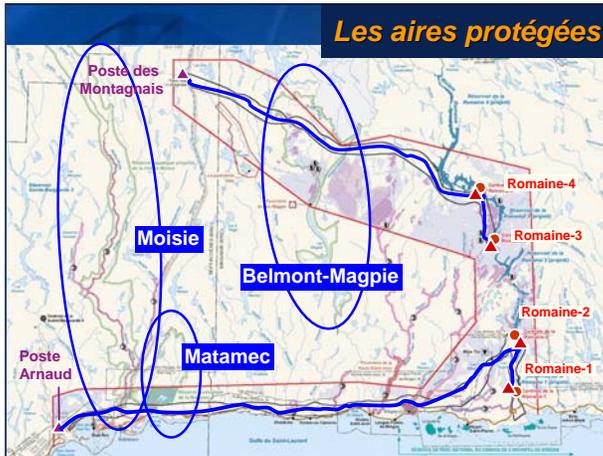
23

Chez la grande faune, le projet entraînera une réduction mineure de l'habitat de l'original, mais sans effet notable sur sa population.

Pour le caribou, le tracé nord recoupe certaines portions intéressantes pour l'habitat hivernal ou de mise bas, mais ce type d'habitat se retrouve en abondance en périphérie des emprises de lignes. Par ailleurs, des études ont démontré que le caribou s'adapte aux infrastructures peu dérangeantes, telles les emprises de lignes.

Le déboisement entraîne également une perte d'habitat de nidification de certaines espèces d'oiseaux forestiers, mais cette activité sera réalisée en grande partie en automne ou en hiver, en dehors des périodes de nidification. Mentionnons que le tracé évite le périmètre de protection établi autour des deux nids d'aigle royal connus.

Ajoutons enfin que cette faune bénéficiera de la végétation préservée en bordure des cours d'eau et dans les vallées.



Trois aires protégées sont recoupées par les tracés de ligne.

Au sud, le tracé traverse la réserve écologique de la Matamec, avec un minimum d'impact, puisque la ligne de la Romaine-2 – Arnaud longe en grande partie le tracé de la ligne à 161 kV qui s'y trouve déjà.

Par la suite, le tracé de la future ligne rejoint le corridor de lignes existantes à 735 kV qui arrivent du poste des Montagnais, pour traverser la Réserve aquatique de la Rivière-Moisie, sans aucun impact sur l'habitat du saumon.

Le tracé de la ligne de la Romaine-4 – des Montagnais traverse quant à lui le territoire de la Réserve de biodiversité projetée du Massif-des-Lacs-Belmont-et-Magpie dans sa partie la plus nordique. Cependant, les inventaires réalisés dans cette réserve ont permis de s'assurer que le tracé évite les principaux éléments naturels qui caractérisent cette réserve, tel que le grand lac Magpie ou les vallées escarpées des rivières Magpie Est et Fréchette.

Le milieu humain

Impacts

- Acquisition d'une résidence et de deux chalets avec bail
- Dérangement temporaire des utilisateurs nord-côtiers et innus pendant les travaux

Mesures d'atténuation

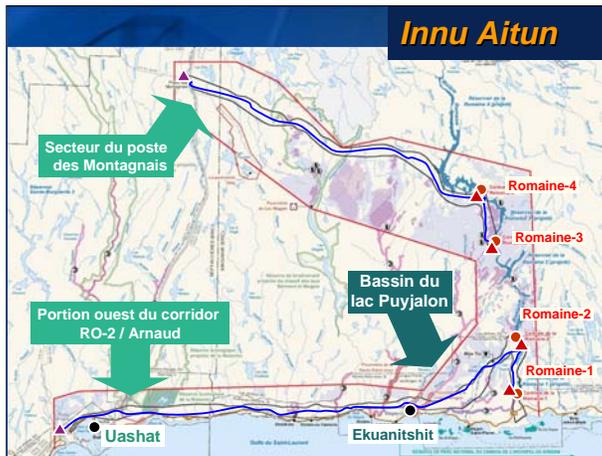
- Modalités d'acquisition et de compensation d'Hydro-Québec
- Échéancier adapté pendant la chasse à l'orignal



25

Sur le plan du milieu humain, Hydro-Québec a cherché à éviter l'habitat qui s'y trouve, généralement constitué de chalets ou de camps de chasse et de pêche, de même que les secteurs exploités pour leurs ressources naturelles. Sur près de 500 km de lignes à construire, le principal impact permanent du projet sur les Nord-Côtiers est lié à l'acquisition d'une résidence dans le secteur de Sept-Îles et de deux chalets avec bail le long du tracé de la ligne de la Romaine-2 - Arnaud. Cependant, des modalités d'acquisition et de compensation seront convenues avec les personnes touchées. Les activités récréatives pratiquées par les utilisateurs du milieu telles la chasse pourraient quant à elles être temporairement dérangées aux pourtours des aires de travaux.

Deux communautés innues fréquentent le milieu d'accueil du projet.



Au sud, les Innus d'Ekuanitshit fréquentent une zone d'exploitation intensive, située dans le bassin du lac Puyjalon pour la pratique d'*Innu Aitun*, c'est-à-dire toutes les activités qui sont rattachées à leur culture et au mode de vie traditionnel.

De son côté, la communauté d'Uashat-Maliotenam utilise la portion ouest du corridor de la Romaine-2–Arnaud pour la pratique des activités traditionnelles. Au nord, quelques familles fréquentent les environs du poste des Montagnais.

Le déboisement et la construction des lignes entraîneront localement le dérangement de la pratique d'*Innu Aitun*, mais de façon temporaire. Après la construction, l'emprise des lignes du sud pourra par ailleurs être utilisée pour certaines activités quotidiennes, notamment pour la chasse au petit gibier et la cueillette de petits fruits.

Le milieu humain

Impact

- Ouverture du territoire liée à la présence des emprises

Mesure d'atténuation

- Enlèvement des ouvrages de franchissement temporaires après les travaux



27

En outre, la présence des emprises des lignes soulève la problématique de l'ouverture du territoire.

Toutefois, aucune route permanente ne sera construite dans le cadre du projet de raccordement et les ouvrages de franchissement temporaires des cours d'eau seront retirés à la fin des travaux de tous les chemins de construction aménagés spécifiquement pour le projet.

Ainsi, il ne sera pas possible de circuler dans les emprises sur de grandes distances, compte tenu du nombre important de cours d'eau à traverser de façon sécuritaire, tant en hiver qu'en été. L'impact de la présence des lignes sur l'ouverture du territoire sera faible.

Le paysage

Impacts

- De courts tronçons de lignes visibles à distance à partir de la route 138
- Quelques tronçons de ligne visibles par certains villégiateurs

Mesures d'atténuation

- Localisation optimale du tracé en fonction des observateurs



28

La protection du paysage a fait l'objet d'une attention particulière dans ce projet. L'impact visuel des futures lignes sera généralement faible, grâce à leur localisation optimale.



De courtes sections des lignes pourront toutefois être perçues brièvement par les usagers de la route 138, mais à une distance variant de 1 à plusieurs kilomètres.

Vous pouvez voir les simulations visuelles à l'arrière de la salle.



De plus, certaines portions de ligne ou encore la partie supérieure de quelques pylônes pourront être vues par certains résidents permanents et villégiateurs à proximité de ces lignes.

Surveillance environnementale

■ Pendant les travaux

- Respect des lois et règlements en vigueur
- Respect des mesures d'atténuation normalisées
- Application rigoureuse des mesures d'atténuation particulières



31

Parlons maintenant de la surveillance environnementale, qu'Hydro-Québec exercera à toutes les étapes du déboisement et de la construction des lignes et des postes. L'entreprise veillera au respect du contexte légal, des mesures d'atténuation normalisées ainsi qu'à l'application rigoureuse des mesures d'atténuation particulières définies au cours de l'étude d'impact.

Études de suivi

■ Participation

- au suivi du caribou forestier
- au suivi du bruit associé à la circulation routière
- à des comités de relations avec les communautés



32

En plus de la surveillance des travaux, notre équipe participera à diverses études de suivi, notamment celui du caribou forestier, du bruit associé à la circulation routière et des impacts sociaux du projet de la Romaine dans le milieu d'accueil.

Nous assurerons également une participation à des comités de relations avec les communautés en présence, dont plusieurs sont déjà sur pied actuellement du côté de la Minganie.

Plan de présentation

1- Aspects techniques

2- Environnement

3- Relations avec le milieu



33

Passons maintenant, mesdames et messieurs, à la troisième partie de notre présentation, qui fait le point sur la participation du milieu et les retombées économiques régionales.

Participation du milieu



34

Dès 2005, Hydro-Québec a mis en œuvre un programme de participation du public centré sur l'information et la consultation des publics concernés par le projet. Tout au long de l'étude d'impact, ce programme a permis d'informer les communautés innues et nord-côtières, et de recueillir leurs préoccupations et leurs suggestions. Grâce à ce processus de rencontres et d'échange d'information, Hydro-Québec a pu valider et améliorer la localisation des lignes projetées. Le public a ainsi participé à l'intégration optimale de ces nouveaux équipements dans le milieu.

Participation du milieu

- **Trois grandes étapes :**
 - Consultation sur les corridors
 - Consultation sur les tracés étudiés
 - Information sur la solution retenue

35

Le programme de participation publique comportait trois grandes étapes : la consultation sur les corridors, la consultation sur les tracés étudiés et l'information sur la solution retenue.

Participation du milieu



- **Publics :**
 - **Communautés innues et nord-côtières**
 - Élus et gestionnaires du territoire
 - Ministères concernés
 - Organismes socioéconomiques et touristiques
 - Groupes environnementaux
 - Propriétaires et utilisateurs du milieu
 - Grand public

36

Les publics rencontrés au cours des études de corridors et de tracés regroupaient les membres des communautés innues et nord-côtières. Ceux-ci étaient représentés par les élus, les gestionnaires du territoire, les différents ministères, les organismes socioéconomiques et impliqués dans le développement du tourisme, les groupes environnementaux, les propriétaires, les utilisateurs du milieu et le grand public.

Moyens de communication

- Tables d'information et d'échanges
- Rencontres personnalisées
- Bulletins d'information
- Portes ouvertes
- Correspondances
- Conférences devant les Chambres de commerce
- Activités de presse
- Participation à des salons commerciaux
- Site WEB



37

Différents moyens de communication ont été utilisés au cours du processus de réalisation de ces études avec les publics. Depuis cinq ans, plus de 75 activités de communication ont été réalisées avec le milieu à différentes étapes.

Mentionnons, notamment, les tables d'information et d'échanges, les rencontres portes-ouvertes, les conférences locales et la participation à des salons commerciaux, qui se sont tenus sur la Côte-Nord durant la réalisation de ces études.

Principales préoccupations

- **Éviter le passage des lignes dans les milieux sensibles**
 - Refuge faunique
 - Sentiers de plein air
 - Paysages valorisés
 - Camps et lacs de villégiature
 - Baux d'exploitation minière

- **Retombées économiques régionales**



38

Durant la consultation, différentes préoccupations ont été émises quant à la localisation des tracés de lignes.

Dans le cas du tracé sud par exemple, plusieurs modifications ont été apportées pour répondre à ces préoccupations.

Exemples: éviter un projet de refuge faunique, éviter des sentiers de plein air, réduire les impacts sur les paysages valorisés, optimiser le passage des lignes près de certains lacs utilisés pour la villégiature, éviter les baux d'exploitation minière pendant la construction.

Les retombées économiques régionales ont également fait l'objet de discussion avec le milieu.

Retombées économiques régionales



Comme elle le fait pour l'ensemble de ses projets d'envergure, Hydro-Québec s'engage à mettre en place diverses mesures pour maximiser les retombées économiques régionales du projet.

Outils pour favoriser les retombées économiques régionales

- **Participation au comité des retombées économiques régionales**
- **Clauses de sous-traitance régionale**
- **Mesures qui favoriseront :**
 - L'attribution de contrats de déboisement à des entreprises régionales
 - L'achat de biens et de services en région
 - Le recours à des entreprises régionales de services professionnels

40

Une des mesures proposées est la participation à un comité des retombées économiques régionales, composé de représentants d'organismes régionaux à vocation économique, des communautés innues touchées et d'Hydro-Québec. Ce comité fera le suivi des appels d'offres et des retombées réelles du projet.

De plus, des clauses de sous-traitance régionale seront intégrées aux contrats majeurs. Hydro-Québec adoptera également des mesures qui favoriseront :

- l'attribution de contrats de déboisement à des entreprises régionales
- l'achat de biens et de services dans votre région
- le recours à des entreprises régionales de services professionnels.

Retombées économiques régionales

128 M\$

- Emploi direct de main-d'œuvre
- Services professionnels
- Location d'équipement
- Achat de matériaux
- Hébergement et services
- Contrats et sous-traitance

41

Les retombées économiques régionales directes liées à la réalisation des lignes et des postes sont évaluées à 128 millions de dollars, qui permettront à une main-d'œuvre régionale ainsi qu'aux entreprises de service et de construction de participer de façon substantielle au projet entre 2011 et 2020.

À ce montant s'ajoute le versement des sommes liées aux ententes de partenariat conclues avec le milieu d'accueil, équivalent à 1% de la valeur admissible du projet.



En conclusion, mesdames et messieurs, ce projet de raccordement des centrales de la Romaine est un grand projet de lignes et de postes élaboré avec les gens du milieu durant les 5 dernières années et pour lequel on a visé une intégration optimale dans le territoire.

C'est donc un projet qui répond aux critères de développement durable, puisque c'est un projet économique, acceptable au niveau environnemental et qui répondra à nos besoins et à ceux des générations futures.

Merci de votre attention.