



Mémoire de l'Association Eaux-Vives Minganie

**présenté au
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement**

**Concernant le
projet d'expansion du réseau de transport en Minganie –
Raccordement du complexe de la Romaine
par Hydro-Québec Transénergie**

27 mai 2010

Introduction

L'Association Eaux-Vives Minganie (AEVM) est un organisme à but non lucratif permettant la rencontre et les échanges entre les utilisateurs des plans d'eau de la Minganie, en leur donnant également une voix commune en faveur du développement durable* de la ressource eau de cette région. L'organisme a pour objectifs de :

- Promouvoir l'aménagement, la mise en valeur et les utilisations récréatives, culturelles et sportives des plans d'eau de la Minganie, dans le respect de l'intégrité naturelle de ses bassins versants.
- Faire connaître et préserver le caractère exceptionnel de certains lacs et rivières de la Minganie.
- Participer à la planification d'un développement territorial équilibré en Minganie.
- Veiller à la pérennité de la ressource eau et de ses usages.
- Développer des infrastructures facilitant les usages récréatifs, culturels et sportifs des bassins versants de la Minganie.

Avec ces objectifs comme assise, l'AEVM souhaite exprimer ses préoccupations en regard de l'arrivée des ouvrages hydroélectriques de grande envergure en Minganie. Pour ce qui concerne spécifiquement le raccordement du complexe hydroélectrique de la Romaine au réseau d'Hydro-Québec, l'Association aimerait soulever des préoccupations qui touchent :

1. à l'accueil du projet par les communautés locales
2. aux aires protégées
3. à la prise en considération, par le promoteur, de l'impact sur le paysage
4. à la justification du lien proposé entre RO-4 et le poste des Montagnais.

* : Fait référence aux 16 principes de la Loi sur le développement durable du Québec.

1. L'accueil favorable du projet par les communautés locales

Dans le cadre de la présente audience publique, l'AEVM se questionne sur l'acceptabilité éthique des pratiques d'Hydro-Québec qui consistent à signer des ententes avec les élus locaux sur des projets pour lesquels l'étude d'impact n'est même pas encore produite.

L'AEVM a été étonnée de lire dans l'étude d'impact sur le projet de raccordement de la Romaine que l'acceptabilité sociale du projet que vise l'étude est attestée par les ententes qui ont été signées avec les élus locaux en 2008. L'étude d'impact pour le projet de raccordement n'a été rendue publique qu'en 2010! Les ententes avec les communautés locales ont été signées alors que c'est le projet de complexe, et rien que le projet de complexe, qui était en cours d'évaluation et qui était dans l'actualité locale. À cette époque, c'est Hydro-Québec elle-même qui insistait publiquement pour dire qu'il s'agissait de deux projets distincts. Mais pendant ce temps-là, sous le sceau du secret, le promoteur incluait les lignes de transport dans l'entente qui devait alors garantir, à ses dires, l'accueil favorable des communautés locales. Le promoteur se défend en disant que cela fait partie de ses « pratiques d'affaires » et que cette manière de faire est conforme à ce qui s'est fait ailleurs. Cette explication ne rend pas le stratagème plus acceptable. Déjà pour la portion du projet qui concerne les barrages, la signature des ententes avant le processus normal de consultation du public en avait fait réagir plusieurs. Mais au moins, l'étude d'impact visant les barrages avait alors été rendue publique et la population avait eu l'occasion d'y réagir auprès de leurs élus. Dans le cas qui nous concerne, l'information qui avait circulé au sujet des lignes au moment de la signature des ententes était bien trop incomplète pour qu'on puisse affirmer aujourd'hui que le public a eu l'occasion d'accepter le projet en connaissance de cause.

D'après l'AEVM, Hydro-Québec aurait dû s'abstenir de signer quelque entente que ce soit au sujet du projet de raccordement avant que le public ait eu l'occasion de prendre connaissance de l'étude d'impact que concerne ce projet. Par ailleurs, l'AEVM s'interroge sur les clauses mêmes des ententes signées, et qui demeurent secrètes. Les ententes pourraient effectivement avoir des conséquences directes sur la participation des communautés au processus de consultation en cours. En effet, nous croyons comprendre que les ententes empêchent désormais les communautés signataires de remettre en question quelque aspect que ce soit des projets d'Hydro-Québec, sous peine de graves pénalités. Si c'est effectivement le cas, c'est donc dire que les instances régionales sont à toute fin pratique, et pour toujours, muselées par des ententes qui ont été signées prématurément et à l'aveugle. Est-ce cela qu'Hydro-Québec appelle « recueillir les préoccupations du milieu concerné par le projet et les intégrer dans la démarche d'études [de manière à favoriser] une intégration harmonieuse du projet dans le milieu. » ?

L'AEVM se questionne à savoir si la MRC de Minganie et les communautés innues ont aujourd'hui la possibilité de participer librement au processus de consultation mené par le BAPE. Ont-elles la possibilité de faire connaître les préoccupations qui peuvent avoir émergé

depuis 2008 et, surtout, depuis que l'étude d'impact leur a été rendue disponible? L'AEVM est d'avis qu'il est du ressort du BAPE d'apporter un éclairage sur ces questions.

Dans le même ordre d'idée, mais de façon peut-être plus inquiétante encore, l'AEVM se questionne sur le rôle du Ministère des ressources naturelles et de la faune et de notre gouvernement, qui semble cautionner ce type de pratique. « Le Plan Nord se veut un projet exemplaire de développement durable. » (www.plannord.gouv.qc.ca) « ... pour et avec les citoyennes et les citoyens ... Il s'appuiera sur des valeurs de respect, d'ouverture, d'écoute, de solidarité et de partage. » Nos décideurs et notre société d'état souscrivent-elles à ces valeurs?

2. La pérennité des aires protégées sur la Côte-Nord

Le territoire du Québec situé à l'est de la rivière Moisie compte parmi les dernières parties du Québec où nous pouvons donner une place prépondérante à la désignation d'aires protégées dans l'aménagement d'un territoire relativement accessible. Dans le reste du Québec méridional, l'histoire a voulu que les autres affectations du territoire prennent une place si importante qu'il est désormais très difficile d'y désigner des aires protégées de superficie conséquente. Le retard qu'accuse le Québec en matière d'aires protégées, et particulièrement en milieu mixte et boréal, devra en partie être rattrapé grâce à l'existence providentielle de grands territoires sauvages en Minganie.

L'AEVM est perplexe devant le fait que le projet Romaine puisse être aussi facilement soustrait, et ce sans compensation prévue, au principe des terres non-aliénables que sont les aires protégées.

La réserve écologique de Matamec sera traversée par les lignes du raccordement. Cela est très clairement contraire à l'esprit de la loi. C'est une externalité très tangible de ce type de projet. C'est aussi un précédent important. Il importe que la réponse de notre gouvernement à ce précédent soit à la hauteur de la gravité de cette dérogation. Elle devrait démontrer sans équivoque que tous les efforts nécessaires seront faits pour réconcilier le développement hydroélectrique du Nord québécois avec la nécessaire protection de ce territoire. Il est d'ailleurs étonnant, à ce point-ci du débat, que le promoteur n'ait pas encore clairement consenti à une participation dans la nécessaire compensation de cet impact.

Pour l'AEVM, il importe que le territoire perdu, la fragmentation additionnelle et les inconvénients occasionnés par les travaux dans la réserve écologique de Matamec soient compensés par 1) la protection de nouveaux territoires de qualité équivalente et 2) par une participation active d'Hydro-Québec dans des modes de gestion du territoire qui internalisent les coûts des inconvénients occasionnés par son projet.

Le passage de lignes de transport électrique dans la réserve de biodiversité projetée du Massif-des-lacs-Belmont-et-Magpie pose également problème. La proposition d'en soustraire le territoire touché est, on l'admettra, inélégante. De plus, elle s'avère particulièrement inefficace pour contrer l'impact qu'aura le passage des lignes sur l'intégrité de cette aire protégée. La fragmentation des territoires est un problème bien documenté et on reconnaît les avantages, pour la conservation, de maintenir des aires protégées d'un seul tenant. Dans sa mouture actuelle, la réserve a une superficie de plus de 1500 km². Une solution simple au problème de fragmentation pourrait être d'agrandir l'aire protégée de sorte qu'à tout le moins une de ses deux parties (après fragmentation) ait une superficie équivalente à celle qu'avait l'aire protégée avant d'être coupée par la ligne. Des agrandissements ont d'ailleurs déjà été envisagés par le MDDEP pour la portion sud de cette aire protégée, et une solution comme celle que nous proposons irait dans le sens de cette volonté ministérielle.

Enfin, l'AEVM est surprise d'apprendre qu'Hydro-Québec a exclu de sa zone d'étude l'archipel de Mingan (section 4.2.3.3). Le parc national et les eaux qui l'entourent sont pourtant le principal produit d'appel touristique de la région de Duplessis et l'un des joyaux du patrimoine maritime et côtier du Québec. Le projet aura un impact sur le paysage côtier de la Minganie et sur l'appréciation des lieux pour les gens qui fréquentent les îles et le magnifique plan d'eau qu'est le golfe du St-Laurent à cet endroit. Le fait qu'Hydro-Québec n'en tienne pas compte affaiblit considérablement son étude d'impact.

3. La prise en considération, par le promoteur, de l'impact sur le paysage

Il suffit d'ouvrir le *Lonely Planet* du Canada à la section « Mingan » pour savoir que les paysages de la Minganie ont quelque chose de spécial. On y décrit en effet la route comme un voyage dans le temps qui, une fois passé Sept-Îles nous renvoie à un décor de nature primaire intacte. Et pour cause. La Minganie est une des rares régions du Québec où l'arrière-pays n'est pas devenu synonyme de l'exploitation industrielle des ressources. Pourtant la région ne manque pas d'histoire. La Minganie détient des références historiques autochtones et européennes des plus anciennes et des plus diversifiées. À la présence millénaire des Innus s'ajoutent celles des Inuits, des Basques, des Français, Anglais et Acadiens. Mais l'histoire bien particulière de la Minganie, avec son mode de développement axé sur l'accès maritime et les ressources de la mer, couplé à une exploitation extensive des ressources de l'arrière-pays, a su léguer aux générations d'aujourd'hui un paysage remarquablement sauvage. C'est là un trait distinctif de notre région, qui fait partie intégrante de l'identité et de la culture.

On ne peut sous-estimer l'importance du lieu physique et de ses paysages dans la survie de l'identité et de la culture. Le paysage est une expression de la culture, mais il en est aussi un des fondements. Le paysage actuel de la Minganie, encore relativement inviolé, est non seulement un témoignage direct de la culture du passé, mais il continue de nourrir une culture en lien intime avec une nature inaltérée. La vie en Minganie permet l'expérience authentique

et directe du territoire. En cela, le paysage de notre région revêt un caractère particulier, qu'il convient de prendre en considération, et de préserver dans la mesure du possible. Ailleurs au Québec, le paysage n'est plus ce lien direct avec l'histoire et la culture. Ou lorsqu'il l'est, c'est un lien avec un passé industriel. Le lien avec la nature a été coupé par l'altération des lieux. Ici, le lien existe encore. Et c'est une richesse. L'érosion des paysages de la Minganie est un danger que comporte l'arrivée de l'Hydro-Québec dans cette région. Il importe que des tous les efforts nécessaires soient déployés pour préserver le caractère d'exception des paysages de cette région par ce qui devrait être l'exemple du développement de l'avenir au Québec et non pas celui des erreurs du passé qu'on ne ferait que répéter.

Dans le sommaire de l'étude de tracé proposée par le promoteur (Volume 2 de l'étude d'impact), on peut lire :

« La plus grande partie des lignes de la Romaine-1–Romaine-2 et de la Romaine-2–Arnaud ne sera pas visible à partir de la route 138 et des milieux habités de la côte. De courts segments de ligne pourront être perçus par les usagers de la route, mais à une grande distance (de 1 km à plus de 10 km) et seulement pendant de brefs moments. »

Cette affirmation est reprise à plusieurs endroits dans l'étude d'impact et a été réitérée plusieurs fois au moment des diverses présentations publiques faites par le promoteur. Or, cette conclusion exige d'être nuancée.

Hydro-Québec omet de dire qu'il existe un segment de la route où les lignes seront visibles de façon pratiquement interrompue sur une distance de plus de 10 km. Il s'agit de la portion de route qui traverse les tourbières ceinturant le village de Havre-St-Pierre. La portion de la route 138 à cet endroit est remarquablement panoramique. Il est d'ailleurs étonnant que le promoteur ne la classe pas comme tel dans son étude d'impact (carte 4-3). Les tourbières qu'on y trouve sont parmi les plus vastes et les plus développées du Québec méridional, et c'est sans nul doute à cet endroit que la population québécoise a le plus facilement accès à des tourbières sauvages de cette dimension. Or, ce vaste et beau paysage ouvert est encadré, au nord, par le piedmont où Hydro-Québec propose de construire les lignes de transport électrique de la Romaine.

Pour cette portion de ligne, le promoteur avance que :

« Au nord de l'embouchure de la rivière Romaine, les grandes tourbières qui bordent la route sont des milieux ouverts qui favoriseront les vues sur un segment de ligne d'environ 5 km de longueur. L'intensité de cet impact visuel est jugée faible compte tenu de la grande distance qui sépare les observateurs de la ligne (entre 8 et 10 km) et de la présence de monticules boisés qui permettent de filtrer les vues. L'arrière plan montagneux que forme le plateau de Mingan contribuera aussi à diminuer la visibilité des pylônes (voir les simulations visuelles 7-1 et 7-2 à la fin du présent chapitre). L'étendue de l'impact est ponctuelle en raison du faible degré d'exposition visuelle des équipements et de la courte période de perception résultant de la vitesse de roulement des automobilistes. L'impact résultant est d'importance mineure. »

L'AEVM note que la simulation visuelle 7-1 indique que 36 pylônes pourraient être visibles. C'est donc plutôt 18 km de lignes visibles de ce seul point de vue. Quand on connaît les lieux, on comprend facilement que les autres perspectives le long de ce segment de route ouvriront sur de nombreux pylônes additionnels. En effet, les « monticules boisés qui permettent de filtrer les vues » sont passablement rares dans les tourbières de Havre-St-Pierre. Et si quelques-uns des pylônes bénéficieront de l'effet d'absorption que procure le plateau de Mingan, la majorité des lignes se détachera sur le ciel, tant vers l'ouest que vers l'est. Enfin, la période pendant laquelle les lignes seront continuellement visibles dans une partie ou l'autre du champ visuel d'un automobiliste traversant les tourbières serait de plus de dix minutes à une vitesse de roulement de 90 km/h, ce qu'on ne peut pas honnêtement qualifier de « courte période ».

Le promoteur propose des simulations visuelles pour l'impact des lignes sur le paysage. Ces simulations montrent que des dizaines de pylônes seront visibles depuis le tronçon de route qui traverse les tourbières de Havre-St-Pierre. Toutefois, les simulations minimisent de façon importante l'effet qu'auraient les lignes sur ce paysage.

Les simulations faites par le promoteur reposent sur des mosaïques de photographies. Ceci a pour effet de créer une image panoramique dont l'angle de vue, sur le plan horizontal est très large. Dans le domaine de la photographie, une photo dite normale est généralement reconnue comme étant une image ayant un angle de vue de 53° dans sa diagonale (soit plus ou moins 45° dans le plan horizontal, selon le format du film ou du capteur numérique). (<http://www.great-landscape-photography.com/focal-length.html>). En effet, c'est là un angle de vue qui se rapproche de ce que l'œil humain est capable d'avoir comme angle d'observation, soit environ 60° dans le plan horizontal.

(http://fr.wikipedia.org/wiki/Distance_focale#.C2.AB_Grandissement_de_1.27objet_.C2.BB)

Sous la rubrique « Déformation apparente de l'environnement », Wikipedia précise que :

« Il est clair que les vues prises aux très grands angles [...] ont quelque chose de « non-naturel » [...] il n'est pas possible à l'œil d'embrasser le champ total de 75° sans balayer le champ par un réflexe naturel de rotation du globe oculaire. L'image enregistrée sur le film en une seule fois sous 75° est donc très différente de l'impression visuelle. »

Les simulations effectuées par Hydro-Québec offrent des angles de vue trop larges pour traduire fidèlement l'impression visuelle qu'on a sur les lieux. À ce titre, le cas des tourbières de Havre St-Pierre ne fait pas exception. Depuis la route 138, la vue sur les montagnes du lac Okoneo occupe la majeure partie de l'angle d'observation de 60° qu'on a à cet endroit quand on regarde vers le nord (figure 1).



Figure 1 : Vues de la route 138, les montagnes du lac Okoneo (encerclées) occupent une part importante de l'angle de vue (60°) qu'on a à cet endroit quand on regarde vers le nord.

Dans la photo-mosaïque ci-bas (figure 2), tirée de l'étude d'impact, les montagnes du lac Okoneo occupent seulement une petite partie de l'angle de vue dans le plan horizontal. Cela crée un effet d'éloignement important. En effet, la vision humaine reçoit une telle image en l'interprétant comme étant celle issue d'un angle de vue normal d'environ 60° . Or, la portion du territoire qui occupe réellement 60° sur le terrain n'occupe ici que le tiers de la mosaïque. Nous interprétons alors les objets représentés comme étant beaucoup plus éloignés que ce que nous en donnerait l'impression réelle sur le terrain.

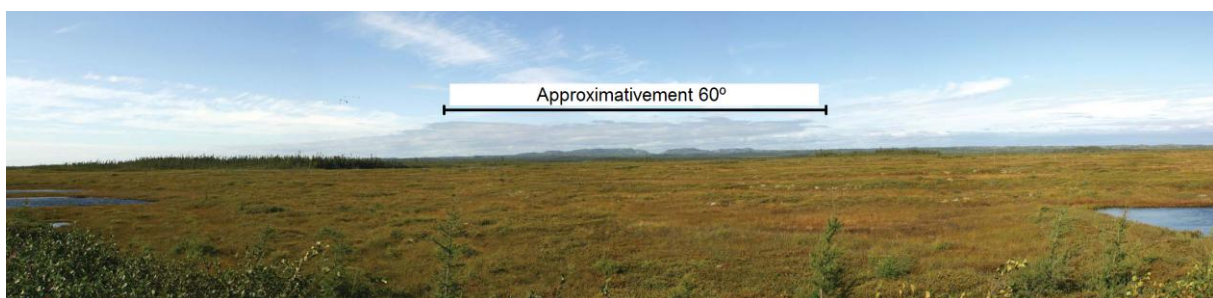


Figure 2 : Les montagnes du lac Okoneo, telles qu'on les voit depuis la route qui traverse les tourbières, occupent un angle de vue de 60° sur le terrain. Elles ne comptent que pour une petite partie de la photo-mosaïque produite par le promoteur et utilisée pour ses simulations de l'impact visuel.

Pour présenter au public des simulations visuelles, il convient par ailleurs de les imprimer à une dimension qui permet de les observer en respectant les angles d'observations naturels de la vision humaine (c'est-à-dire que la portion de territoire qui occupe 60° sur le terrain soit présentée de manière à occuper 60° de l'angle auquel on regarde la simulation). C'est d'ailleurs ce que confirme l'image donnée par le promoteur en réponse à la question QC-1 (document DQ1-1), qui doit être imprimée à 95 cm de largeur. Si l'on respectait ces conditions pour les simulations présentées dans l'étude d'impact, alors la simulation proposée pour la vue depuis les tourbières de Havre-St-Pierre devrait être présentée sur un support de plus de trois mètres de largeur. Au lieu de cela, le promoteur a fait largement circuler des imprimés de dimensions beaucoup plus modestes qui ont pour effet de minimiser l'impact visuel qu'auront réellement ses équipements.

Dans le contexte du présent mandat du BAPE, l'Association Eaux-Vives Minganie encourage le personnel du BAPE à se rendre sur les lieux et à constater *de visu* :

- La beauté et le caractère unique des lieux;
- L'importance du massif du lac Okoneo comme point de repère et comme élément structurant du paysage le long de la route 138 (particulièrement en direction ouest en partant de Havre-St-Pierre);
- L'écart qui existe entre la perception des lieux que donne l'étude d'impact et celle qu'on a sur place.

Hydro-Québec soutient que « La ligne de la Romaine-2–Arnaud n'altérera pas les principaux attraits du paysage régional de cette partie de la Côte-Nord, telles les vues panoramiques sur le golfe du Saint-Laurent, sur l'archipel de Mingan ainsi que sur les chutes et les embouchures de certaines rivières. » Cependant, le fait d'avoir exclu l'archipel de Mingan de la zone d'étude a pour effet de passer sous silence l'impact qu'aura le projet sur cet attrait de première importance dans le paysage régional.

L'archipel de Mingan est un joyau du patrimoine côtier du Québec. Les eaux qui le baignent sont parmi les plans d'eau les plus intéressants de la province pour la plaisance, que ce soit en *speedeur*, à voile, en kayak, pour l'observation de la faune ou pour l'industrie des croisières. Et cela tient en bonne partie au décor, empreint de culture maritime et encore encadré par une nature intacte (figure 3). Vu le tracé proposé pour le raccordement du complexe de la Romaine, il faut s'attendre à un impact non-négligeable du projet sur le paysage qu'offre les eaux et les îles de la Minganie. Pour s'en convaincre, il suffit de visiter l'archipel de Sept-Îles ou encore d'en longer la baie (figure 4).



Figure 3 : Les montagnes du Lac Okoneo telles que vues depuis l'île Niapiskau, dans l'archipel de Mingan. L'île de la Petite Romaine est au centre de l'image. (Imprimée sur une page de format 8,5 x 11, cette image doit être observée d'une distance d'environ 32 cm.)



Figure 4: Prise de la route 138 au point 50°12'N 66°34'W, cette image montre que, même par temps brumeux, des pylônes situés à plus de 18 km du photographe se démarquent assez nettement dans le paysage côtier. Les environs de Sept-Îles peuvent servir d'exemple pour illustrer la visibilité des lignes à haute tension dans une région côtière de faible relief, semblable à celui de la Minganie.

À l'idée de déplacer les lignes au nord des montagnes du lac Okoneo, Hydro-Québec répond que :

« le relief extrêmement accidenté de ce secteur et la présence de nombreux cours d'eau de grande envergure difficiles à contourner (ex. lac Allard, lac Bat-le-Diable, lac Ukoneu, lac Mahkuhiu, par exemple) constituaient des contraintes importantes à la localisation d'un tracé de ligne. » (document DQ1-1)

Il suffit pourtant de tirer deux lignes parfaitement droites pour tracer une alternative raisonnable, qui a l'avantage de passer au nord du massif, tel que l'indique la figure 5. Mis à part la traversée d'une petite baie (qui pourrait être contournée), on évite facilement les grands lacs invoqués comme obstacles par le promoteur. De plus, on profite de la présence de vallées pour éviter les principaux obstacles topographiques. Bien qu'un peu plus accidenté que le tracé proposé au sud, le « tracé alternatif » esquissé ici n'est pas plus « extrêmement accidenté » que la portion du tracé retenu qui se situe entre R0-2 et le chemin de fer de la QIT (figure 6). Il l'est plutôt moins. On notera aussi que certaines portions de lignes ailleurs sur la Côte-Nord traversent des territoires nettement plus accidentés que ceux dont il est question ici. Les lignes situées au nord-est de Manic-2 constituent un exemple qui mérite d'être examiné.



Figure 5 : Deux lignes droites suffisent pour esquisser un tracé raisonnable au nord des montagnes du lac Okoneo. Le tracé indiqué ici évite les obstacles invoqués par le promoteur pour justifier le passage des lignes au sud de ce massif.

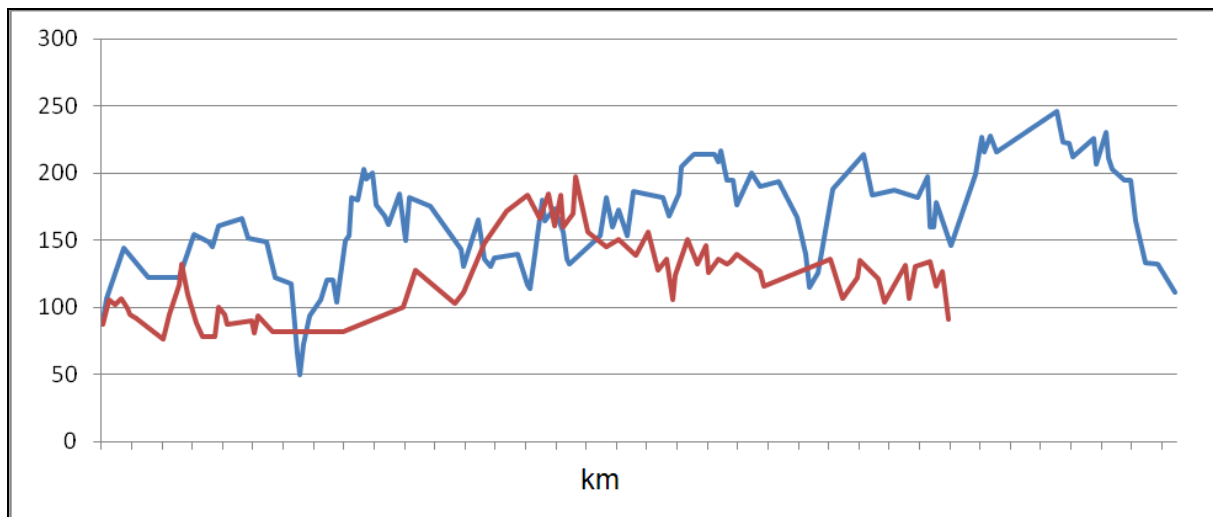


Figure 6 : De gauche à droite, les profils montre :

- En rouge : le relief du terrain que traverse le tracé proposé entre les chemin de fer (QIT) et RO-2
- En bleu : le relief du terrain que traverserait le « tracé alternatif » présenté à la figure 5

On note que le tracé alternatif traverserait un territoire qui n'est pas plus accidenté que celui que le promoteur propose d'emprunter plus à l'est.

Le promoteur poursuit en disant :

« Il serait en effet très coûteux d'aménager des chemins de construction nord-sud pour atteindre la région du lac Ukoneu, et également très difficile d'aménager des chemins de construction dans un axe est-ouest le long de l'emprise pour y transporter le matériel et déplacer les engins de construction nécessaires à la construction des pylônes. »

Nous avons vu plus haut qu'un tracé alternatif raisonnable est possible sans avoir à atteindre le lac Ukoneu (Okoneo), mais en le contournant par le nord. Pour ce qui concerne les chemins, on notera qu'il existe déjà un chemin longeant la rivière Mingan et un chemin se rendant jusqu'au secteur du lac Mahkuhiu. Peu importe le tracé, il serait surprenant que le promoteur aménage de nouveaux accès nord-sud pour la construction de la portion située à l'est de ces accès. L'axe est-ouest, le long de l'emprise, sera probablement privilégié d'une manière ou d'une autre. Or nous avons déjà vu que le « tracé alternatif » emprunterait un terrain en tout point comparable à celui qui rejoint RO-2.

Le choix du tracé Romaine aura une conséquence directe que n'aborde pas le promoteur dans son étude d'impact. En effet, le tracé de la ligne projeté serait à coup sûr celui qu'emprunteraient des lignes additionnelles construites pour raccorder des projets futurs (toutes filières confondues) en Minganie et en Basse-Côte-Nord. Cela s'est vu ailleurs au Québec, et on peut raisonnablement anticiper la même chose pour la Minganie. Dans l'éventualité où des lignes supplémentaires seraient construites le long de l'emprise dont il est question ici, il va sans dire que l'impact sur le paysage en sera augmenté. La possibilité de situer ces lignes à l'abri des regards en est d'autant plus intéressante.

4. La justification du lien proposé entre RO-4 et le poste des Montagnais.

Le promoteur signale que « les mille cinq cent cinquante mégawatts (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. » On nous donne cependant très peu de détails sur cette question.

L'AEVM se demande s'il y a quelque contrainte que ce soit à ce que les 1550 MW des centrales de la Romaine soient transportés le long de lignes parallèles, qui emprunteraient la même emprise, comme c'est le cas pour les lignes qui transportent les milliers de mégawatts produits au Labrador (figure 7). Cette possibilité réduirait énormément les coûts de construction comme d'entretien des lignes et contribuerait à mieux circonscrire ses impacts sur l'environnement. Lors des présentations publiques données à Sept-Îles, le promoteur a beaucoup insisté sur le caractère vierge des territoires que traverserait le lien entre RO-4 et le poste des Montagnais. La construction de ce lien, en plein habitat du caribou forestier, est controversée. Le fait que cette ligne coupe en deux la réserve de biodiversité du Massif des lacs Belmont et Magpie est aussi problématique. La marge de manœuvre financière que dégagerait cette possibilité pourrait par ailleurs être mise à profit pour, par exemple, mieux préserver les paysages.



Figure 7 : Les milliers de mégawatts produits au Labrador sont transportés au Québec par le moyen de lignes parallèles qui empruntent la même emprise (image extraite du site web d'Hydro-Québec Transénergie).

Dans la justification du double lien, Hydro-Québec mentionne que cela « facilitera l'intégration d'une production additionnelle qui est déjà prévue au Plan stratégique d'Hydro-

Québec. ». Le plan stratégique prévoit effectivement deux nouveaux projets hydroélectriques sur la Côte-Nord. Mais ni l'un, ni l'autre ne justifie vraiment qu'un lien aussi coûteux soit construit entre RO-4 et le poste des Montagnais. Pour le raccordement d'un éventuel complexe sur la rivière Petit-Mécatina, la localisation du raccordement de la Romaine importe peu. Le projet qui concerne la rivière Magpie, lui, implique des ouvrages tant au sud du bassin versant qu'au nord. Ceci étant dit, la partie nord du bassin versant est située relativement près du poste de Montagnais. Il est donc difficile de justifier la construction d'un lien aussi long sur la base de ce projet. Par ailleurs, le projet Magpie proposé par Hydro-Québec comporte d'importantes dérivations au cœur de la réserve de biodiversité projetée du Massif-des-lacs-Belmont-et-Magpie. Le fait de justifier la construction d'une ligne sur la base de projets encore préliminaires, voire inconnus, serait de présumer à l'avance de leur acceptabilité environnementale et sociale, ainsi que leur pertinence du point de vue économique. Essaie-t-on de mettre la population devant un fait accompli ? Doit-on plutôt comprendre qu'il existe des projets encore inconnus qui justifieraient la construction de ce lien au nord ? L'AEVM est d'avis que des éclaircissements sont nécessaires sur ce point.

Conclusion

En présentation publique, Hydro-Québec vante son projet de raccordement des centrales de la Romaine comme « un grand projet de lignes et de postes élaboré avec les gens du milieu durant les cinq dernières années, et pour lequel on a visé une intégration optimale dans le territoire. » Au terme d'une volumineuse étude d'impact, elle conclut que « Sur près des cinq cents kilomètres (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 ».

La région de la Minganie est présentement aux prises avec les multiples impacts que comporte l'arrivée d'Hydro-Québec dans cette région. Nombre de ces impacts avaient été anticipés par la population. Aujourd'hui, et comme l'a reconnu la MRC de Minganie, l'expérience démontre que les études produites par Hydro-Québec pour le complexe de la Romaine souffrent de cas importants de sous-estimations des impacts.

L'AEVM salue le travail du BAPE et espère que sa participation aux présentes consultations contribuera à améliorer le sort de sa région dans le respect de son identité, de son territoire et de sa population.