

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT

RAPPORT D'ENQUÊTE
ET D'AUDIENCE PUBLIQUE

RÉSEAU DE TRANSPORT LA GRANDE
TRONÇON LA VÉRENDRYE-DUVERNAY

RAPPORT D'ENQUÊTE
ET D'AUDIENCE PUBLIQUE
RÉSEAU DE TRANSPORT LA GRANDE
TRONÇON LA VÉRENDRYE-DUVERNAY

Volume A - Le rapport

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement,
2360, Chemin Sainte-Foy
Sainte-Foy, QC
G1V 4H2

5199, rue Sherbrooke est, porte 2881
Montréal, QC
H1T 3X1

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT
CABINET DU PRÉSIDENT

Québec, 18 mars 1980

Monsieur Marcel Léger
Ministre de l'Environnement
Hôtel du Gouvernement
Québec, QC

Monsieur le ministre,

Suite au mandat que vous avez confié au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement le 14 janvier 1980, il me fait plaisir de vous transmettre le rapport d'enquête et d'audience publique sur le Réseau de transport La Grande, Tronçon La Vérendrye-Duvernay.

Je vous rappelle que pour les fins de ce mandat, j'avais formé une commission composée de Me Michel Yergeau, de monsieur Gilles Boileau et du soussigné.

Espérant, monsieur le Ministre, que vous trouverez le tout à votre satisfaction, je vous prie d'agréer l'expression de ma haute considération.

Le Président,



Michel Lamontagne

SERVICES DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT
CABINET DU MINISTRE

PROJET DE CONSTRUCTION D'UNE LIGNE DE TRANSPORT
D'ENERGIE ELECTRIQUE A 735 KV DU RESEAU DE
TRANSPORT LA GRANDE, DANS L'AXE DE LANAUDIERE
ENTRE LES POSTES DE LA VERENDRYE ET DUVERNAY

Le ministre de l'Environnement donne avis qu'il a, en vertu des dispositions de l'article 6c de la Loi sur la qualité de l'environnement (Lois refondues, 1977, chapitre Q-2) édicté par l'article 1 du chapitre 64 des lois de 1978, confié au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement le mandat d'enquêter et de tenir des audiences publiques relativement au projet de construction d'une ligne de transport d'énergie électrique à 735 Kv du Réseau de transport La Grande, dans l'axe de LaNaudière, entre les postes La Vérendrye et Duvernay, qui a été soumis au Directeur des Services de protection de l'environnement en date des 15 juillet 1977 et 15 juin 1979 par l'Hydro-Québec en vue de l'obtention d'un certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

Le ministre de l'Environnement



Marcel Léger

Québec, le 14 janvier 1980.

TABLE DES MATIÈRES

VOLUME A - Le rapport

	<u>PAGE</u>
LETTRE AU MINISTRE	v
MANDAT DU BUREAU	vii
TABLE DES MATIÈRES	ix
CHAPITRE 1 : INTRODUCTION	1
1.1 Échéancier	3
1.2 Objet du mandat	5
1.3 Notion d'environnement.....	7
1.4 Plan du rapport	9
CHAPITRE 2 : LE PROJET	11
CHAPITRE 3 : LA RÉGION	21
3.1 Le cadre naturel	23
3.2 Le milieu social	27
3.3 L'économie de la région	30
3.4 Le sentiment d'appartenance	32
3.5 Signes avant-coureurs de détérioration	36
3.6 L'avenir de la région selon l'OPDQ	44
CHAPITRE 4 : MÉTHODOLOGIE DE L'ÉTUDE D'IMPACT ET DE LA RÉVISION TECHNIQUE	47
4.1 Méthodologie de l'étude d'impact	49

4.1.1	Détermination des objectifs	49
4.1.2	Détermination des critères de localisation	49
4.1.3	Inventaires et détermination de la zone d'étude	51
4.1.4	Élaboration des variantes	52
4.1.5	Évaluation comparative et consultation	52
4.1.6	Choix du tracé préférentiel	52
4.2	Méthodologie de la révision technique	53
4.3	Opinions des intervenants sur la méthodologie de l'étude d'impact et sur la révision technique ...	55
4.3.1	Opinions sur la méthodologie de l'étude d'impact	55
4.3.1.1	Inventaires des données	56
4.3.1.2	Ordre de résistance	58
4.3.1.3	Impacts visuels et fonctionnels	60
4.3.1.3.1	Le champ visuel	60
4.3.1.3.2	La pondération des impacts	61
4.3.1.3.3	Zones critiques	62
4.3.1.4	Évaluation des répercussions sociales	63
4.3.1.5	Évaluation des répercussions économiques	64
4.3.2	Réactions de la population face à la révision technique	66
4.4	Analyse et conclusions	67
4.4.1	Approche méthodologique d'Hydro-Québec	68
4.4.2	Objectif et critères pour le choix d'un tracé	69
4.4.3	Examen du territoire et détermination de la zone d'étude	70

4.4.4	Étude d'environnement	72
4.4.5	Étude d'impact	73
4.4.5.1	L'importance du champ visuel	73
4.4.5.2	Les zones critiques	74
4.4.6	Pondération des facteurs	75
4.4.7	Tracé préférentiel	76
4.4.8	Analyse de la méthodologie de la révision technique du ministère de l'Environnement	77
CHAPITRE 5 : LES TRACÉS		79
5.1	Considérations d'ordre général	81
5.2	Scénario 1 : Tracé EST, Utilisation actuelle du territoire	83
5.2.1	Saint-Michel-des-Saints	83
5.2.2	Saint-Zénon	86
5.2.3	Saint-Damien-de-Brandon	93
5.3	Scénario 2 : Tracé EST, Usage potentiel du ter- ritoire	110
5.3.1	Saint-Michel-des-Saints	110
5.3.2	Saint-Zénon	111
5.3.3	Saint-Damien-de-Brandon	114
5.4	Scénario 3 : Tracé OUEST, Utilisation actuelle du territoire	120
5.4.1	Saint-Michel-des-Saints	120
5.4.2	Saint-Émélie-de-l'Énergie	124
5.4.3	Saint-Côme	125
5.4.4	Saint-Alphonse-de-Rodriguez	125
5.4.5	Canton de Rawdon	130

5.5	Scénario 4 : Tracé QUEST, Utilisation potentielle du territoire	132
5.5.1	Saint-Alphonse-de-Rodriguez	132
5.5.2	Canton Rawdon	136
5.6	Usage des herbicides	137
5.6.1	Utilisation des herbicides par Hydro-Québec ..	139
5.6.2	Problèmes potentiels soulevés dans les mères	140
5.7	Conclusions	146
CHAPITRE 6 :	LE PROCESSUS DÉCISIONNEL APPLIQUÉ DANS LE CAS DE LA TROISIÈME LIGNE DE RTBJ	153
6.1	Description de la procédure de décision	156
6.1.1	Modifications apportées par le Règlement général relatif à l'examen des études d'impact	160
6.1.2	Modifications apportées à l'ensemble du processus de décision	162
6.2	Chronologie des événements dans le processus de décision en cours	163
6.2.1	Premier arrêté en conseil	163
6.2.2	Demande de certificat d'autorisation au directeur des SPE	165
6.2.3	Les autorisations sur les autres tronçons faisant partie de la requête	168
6.2.4	Requête complémentaire pour un certificat d'autorisation	171
6.2.5	Rencontre du directeur des SPE avec des représentants de Lanaudière	171
6.2.6	Confirmation de la région de Lanaudière comme voie de passage	172
6.2.7	Demande d'audience publique	172

6.2.8	L'audience publique	173
6.2.9	Les étapes à venir dans le processus	173
6.3	Opinions de la population sur l'application du processus décisionnel menant au choix de la région Lanaudière	173
6.3.1	La liaison La Vérendrye / Duvernay	174
6.3.2	La détermination de l'axe	177
6.3.3	L'urgence de mettre en chantier la troisième ligne RTBJ	183
6.3.4	Le regroupement des trois lignes dans une même emprise	187
6.3.5	Les considérations économiques	189
6.3.6	Les difficultés techniques relatives au passage de la troisième ligne le long des deux premières	192
6.3.7	Les considérations environnementales	193
6.3.8	Conclusions et recommandations formulées par les participants	198
6.4	Opinions sur le rôle des intervenants dans le processus de décision	203
6.4.1	Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement	203
6.4.2	Hydro-Québec	207
6.4.3	Le ministère de l'Énergie et des Ressources	210
6.4.4	Le ministère de l'Environnement	213
CHAPITRE 7 : LES CONCLUSIONS		217
7.1	Conclusions relatives à la méthodologie	219
7.2	Conclusions relatives au processus de décision .	223
7.3	Conclusions relatives aux tracés	229
REMERCIEMENTS		233
ANNEXE I - Sommaire de la revue de presse		235
ANNEXE II - Liste des documents déposés		241

CHAPITRE 1

INTRODUCTION

INTRODUCTION

Le 14 janvier 1980, le ministre de l'Environnement, Monsieur Marcel Léger, confiait au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement mandat d'enquêter et de tenir audience publique relativement à un projet de construction de la 3e ligne de transport d'énergie électrique 735 kV du Réseau de transport de la Baie James (RTBJ) dans la région de Lanaudière, entre les postes La Vérendrye et Duvernay.

1.1 Echéancier

Suite à ce mandat, le 16 janvier 1980, conformément aux règles de procédure du Bureau, monsieur Michel Lamontagne a formé une commission, sous sa présidence, composée du vice-président du Bureau, Me Michel Yergeau et de monsieur Gilles Boileau.

Dans le but de rendre accessible toute l'information afférente au projet de la 3e ligne RTBJ avant la tenue de l'audience, et ce, afin que le public puisse y participer en connaissance de cause, le Bureau a ouvert des centres de documentation à l'hôtel de ville de Joliette ainsi que dans ses locaux de Montréal et de Québec. A chacun de ces endroits, ont été déposés les documents relatifs à la requête d'Hydro-Québec de même que la révision technique réalisée par le ministère de l'Environnement et certains autres documents pertinents.

Pour faciliter la consultation de ces documents, évidemment d'une approche

difficile, des agents du Bureau d'audiences publiques ont été affectés dans chacun des centres de consultation, du lundi au samedi inclusivement à des heures d'ouverture fixées pour permettre aux intéressés de consulter après leurs heures de travail. Les centres de documentation ont été ouverts du lundi, 21 janvier 1980, au vendredi, 22 février 1980.

Evidemment, la seule lecture de ces documents n'aurait su être satisfaisante pour les personnes, groupes ou municipalités susceptibles d'être affectés par la consultation de cette 3e ligne de transport d'énergie électrique du réseau La Grande. En conséquence, le Bureau a retenu à nouveau le principe de l'audience publique divisée en deux parties distinctes. La première partie de l'audience a eu pour but de permettre à la population comme à la commission, pour parfaire leur connaissance du dossier, de poser toutes les questions relatives au projet de l'initiateur. La seconde partie de l'audience a été consacrée exclusivement à la présentation des mémoires et des opinions des intéressés.

La première partie de l'audience s'est déroulée à Joliette, du vendredi, 1er février, au mercredi 6 février 1980, y compris le samedi 2 février, pour un total de huit (8) séances consécutives. La deuxième partie de l'audience s'est déroulée du mercredi 20 février, au samedi 23 février 1980 inclusivement. La période de dix (10) jours qui s'est écoulée entre la première et la seconde partie a été allouée pour que les intéressés aient le temps de préparer leur opinion écrite et leur mémoire à la lumière du supplément d'information qu'ils avaient reçu lors de la première partie de l'audience.

1.2 Objet du mandat

Au niveau de l'objet de l'audience, des intervenants ont soulevé une ambiguïté essentielle du mandat, ambiguïté dont la commission a dû disposer dès le début de ses travaux. La question se posait ainsi: le travail du Bureau pouvait-il porter sur le choix de la région de Lanaudière comme territoire de passage de la 3e ligne RTBJ ou ne devait-il porter que sur la seule étude des deux tracés proposés par Hydro-Québec ?

Rappelons qu'il avait été décidé par le Conseil exécutif, le 10 août 1977, que la 3e ligne traverserait la région de Lanaudière dans une zone d'étude portée à certains plans préparés par Hydro-Québec. Cette décision ayant déjà été arrêtée au début des travaux de la commission, il aurait évidemment été possible de déclarer hors d'ordre toutes les interventions portant sur le choix de la région de passage plutôt que sur le choix de l'un ou l'autre des deux tracés. Cependant, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement ne perçoit pas son rôle de cette façon et ne croit pas qu'il faille lier les intervenants par une procédure rigoureuse de nature judiciaire ou quasi judiciaire. Le libellé même du mandat prête d'ailleurs à interprétation puisqu'il demande au Bureau d'enquêter et de tenir des audiences publiques "relativement au projet de construction d'une ligne de transport d'énergie électrique dans l'axe de Lanaudière". Rien à priori ne permet là de distinguer l'étude de la région de passage choisie de l'étude des tracés proposés. En effet, les mots "dans l'axe de Lanaudière" n'excluent pas d'eux-mêmes l'étude du choix de la région de Lanaudière mais peuvent n'avoir été utilisés qu'à titre d'identification du projet, le choix de la région

étant alors une des variables, un des éléments du "projet de construction d'une ligne de transport d'énergie électrique". Pour ces motifs, parce qu'elles faisaient partie de la requête d'Hydro-Québec, la commission a donc jugé que les considérations relatives au choix de la région comme au processus de décision pour arrêter ce choix étaient aussi de la nature du mandat qui lui était confié. Cependant, le président a dû régulièrement rappeler aux intervenants que l'audience avait pour but premier de connaître l'opinion publique sur les deux tracés, faute de quoi la décision à ce sujet serait arrêtée sans qu'il soit tenu compte des préoccupations locales.

Une telle démarche a dû être abordée avec discernement de façon à bien distinguer les deux volets du problème. En effet, quant à la région de passage, il s'agissait d'évaluer à postériori l'opinion de la population sur le processus ayant conduit à une décision à ce sujet, alors que, quant aux tracés, la discussion devait porter sur la valeur de chacun des deux tracés soumis par l'initiateur de façon à ce que la décision puisse être prise sur cette question en ayant en main toutes les données nécessaires à une juste compréhension du problème.

Incidentement, le débat a porté alternativement ou concurremment sur ces deux aspects du problème tout au long de l'audience. Evidemment, le corollaire en est que les interventions ont largement débordé le cadre des questions ponctuelles pour aborder des notions aussi générales que le processus de décision dans le choix de la région par Hydro-Québec et par le Conseil des ministres, l'aménagement du territoire, le droit des citoyens de se faire entendre non seulement au niveau du choix des tracés mais aussi au niveau du

choix de la région de passage, sans compter des questions d'ordre technologique portant principalement sur le fonctionnement général du réseau de distribution d'électricité dans la région métropolitaine.

1.3 Notion d'environnement

Une telle démarche nous amène à définir immédiatement la notion d'environnement telle qu'exposée par le législateur dans la Loi sur la qualité de l'environnement, L.R.Q., c. Q-2.

Tel que le Bureau l'a déjà dit et répété dans ses rapports antérieurs, étant donné la diversité des questions soulevées, compte tenu des intérêts locaux souvent divergents, le Bureau ne peut pas restreindre la notion d'environnement aux seules questions d'ordre biophysique, mais doit y inclure les préoccupations d'ordre social, économique et culturel. A ce sujet, rappelons que la Loi sur la qualité de l'environnement, dans son article 1 (4e), définit l'environnement comme étant, entre autres, "le milieu ambiant avec lequel les espèces vivantes entretiennent des relations dynamiques". Cette même loi, au paragraphe b) de l'article 31i, permet de déterminer les paramètres d'une étude d'impact sur l'environnement en prenant notamment en considération l'impact, non seulement sur la nature et le milieu biophysique, mais aussi sur les communautés humaines, l'équilibre des écosystèmes, les sites archéologiques et historiques et les biens culturels. De plus, la loi, dans sa section IV intitulée "La protection de l'environnement", prévoit la prohibition de l'émission, du dépôt, du dégagement ou du rejet de tout contaminant dont:

"La présence dans l'environnement (...) est susceptible de porter atteinte à la vie, à la santé, à la sécurité, au bien-être ou au confort de l'être humain, de causer du dommage ou de porter autrement préjudice à la qualité du sol, à la végétation, à la faune ou aux biens".

C'est donc dire que le législateur dans sa sagesse a fait sienne une notion généreuse et globale de l'environnement comme milieu de vie et de travail et que le Bureau, dans l'exercice de ses fonctions, ne peut pas restreindre son champ d'étude et d'enquête aux seules considérations affectant le milieu biophysique en écartant de ses préoccupations l'homme et ses activités. D'ailleurs, le ferait-il que la population ne pourrait accepter qu'un organisme comme le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement puisse exister exclusivement en fonction de la qualité de l'eau, de l'air, de la faune et de la flore sans qu'aucun tel organisme n'existe pour entendre les membres des communautés humaines affectées par un projet.

En conséquence, la commission devait d'abord étudier l'impact prévisible des deux tracés en fonction des zones affectées par chacun de ceux-ci et leurs répercussions sur le milieu naturel et le milieu organisé. Mais compte tenu des paramètres ci-haut décrits, la commission devait aussi inscrire dans ses constatations et se devait d'analyser les questions et les commentaires du public sur la façon dont les décisions quant au choix de la région de Lanaudière ont été arrêtées par Hydro-Québec, par le Conseil exécutif ou par les ministres compétents. La commission se devait enfin de noter que la population de la région de Lanaudière ne comprend pas qu'elle puisse être consultée au sujet d'un éventuel tracé, alors qu'une décision sur le choix

même de la région de Lanaudière ait pu être arrêtée sans consultation et sans que des données environnementales complètes n'aient pu être prises en considération.

Le Bureau s'est donc attaché à cette double tâche et le présent rapport fait état de ses constatations et de l'analyse qu'il en dresse, tant sur le choix du tracé que sur celui de la région de passage.

1.4 Plan du rapport

Le présent document s'emploie d'abord à définir le projet et à en établir la problématique. Dans un second temps, suit une description de la région de Lanaudière tant sur le plan physique que socio-économique. Il est de plus nécessaire de reprendre les grands volets de la méthodologie utilisée par Hydro-Québec ou ses commettants, dans la préparation de l'étude d'impact, de façon à déboucher sur une critique de celle-ci qui pourra, nous l'espérons, être utile dans le futur. Ces prolégomènes étant posés, on verra à dresser les constatations que la commission a faites en cours d'audience au sujet des tracés et l'analyse qui en est faite permettant à la commission de conclure à un tracé de moindre impact. D'autre part, le chapitre V traitera du processus de décision quant au choix de la région de Lanaudière comme région de passage de la 3e ligne RTBJ et analysera critiques et suggestions formulées à ce sujet par les intervenants. Enfin, le dernier chapitre dégagera les grandes constantes de l'audience et intégrera les différents éléments d'analyse de façon synthétique dans le but d'arriver à certaines recommandations générales.

Il faut ajouter pour les fins du présent rapport que le volume intitulé "Intégration de la troisième ligne à 735 kV du Complexe La Grande au réseau actuel. Etude d'environnement. Rapport synthèse. Secteur Saint-Michel-des-Saints / Jonction "J", étude réalisée pour le compte de la direction environnement d'Hydro-Québec, mai 1977", sera désigné par les mots Rapport synthèse; le volume intitulé "Réseau de transport La Grande. Troisième ligne, tronçon La Vérendrye / Duvernay. Rapport complémentaire sur les études d'avant-projet", sera désigné par les mots Rapport complémentaire et le volume intitulé "Réseau de transport La Grande. Troisième ligne, tronçon La Vérendrye / Duvernay. Rapport complémentaire sur les études d'avant-projet. Annexes", sera désigné par le seul mot Annexes.

Les références faites aux mémoires déposés renvoient au Volume II du présent rapport.

CHAPITRE 2

LE PROJET

CHAPITRE 2

LE PROJET

Le projet à l'étude a pour objet la construction de la 3e ligne de transport d'électricité à très haute tension depuis les centrales hydro-électriques du Complexe La Grande jusqu'aux points de consommation dans la grande région de Montréal. Tel que conçu, le Réseau de transport de la Baie James doit compter un total de cinq (5) lignes à 735kV, dont trois (3) ont pour point d'arrivée la région de Montréal. D'autres lignes pourront ultérieurement s'ajouter au Réseau parallèlement à l'établissement de nouvelles centrales au nord du 49e parallèle.

Le 10 août 1977, par arrêté en conseil portant le no 2588-77, le Conseil exécutif du Québec octroyait à Hydro-Québec l'autorisation de procéder aux études et travaux préliminaires à la construction de cette 3e ligne nommée LG2 - Hertel, section Point Z - Hertel, c'est-à-dire la section allant du 49e parallèle au poste Hertel. A cette fin, certains pouvoirs ont été accordés à Hydro-Québec à l'intérieur d'un territoire identifié par une ligne rouge sur le plan no 20076010300201 ETRS, daté du mois de janvier 1974 et révisé le 26 septembre 1976, et sur un plan portant le no PAKRP - 12937, daté du mois d'octobre 1976.

Peu après l'octroi de ce premier arrêté en conseil, Hydro-Québec, appelé aussi "l'initiateur" ou "le requérant" dans le présent rapport, a demandé,

le 15 juillet 1977, au directeur des Services de protection de l'environnement, à l'époque monsieur Gilles Jolicoeur, un certificat d'autorisation entre la limite nord de Saint-Michel-des-Saints et le poste de distribution Hertel, dans la municipalité de Laprairie. Cette demande d'autorisation a été formulée conformément à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement, L.R.Q., c. Q-2 et aux dispositions du Règlement général relatif à l'administration de ladite loi (rég. 75-430, 15 août 1975). A l'appui de sa demande de certificat d'autorisation, Hydro-Québec a déposé une série de documents dont principalement le Rapport synthèse, lequel est daté de mai 1977.

A la page 4 du Rapport synthèse, Hydro-Québec affirme que la 3e ligne de transport devra assurer, via Sorel, le transport de l'énergie vers la rive sud de la région métropolitaine qui sera elle-même desservie par le poste Hertel à Laprairie.

Pour des considérations techniques et des circonstances sur lesquelles nous n'élaborerons pas ici mais au sujet desquelles nous reviendrons dans un chapitre ultérieur, la 3e ligne a dû être détournée de son objectif pour être, par le biais de la Jonction "J", raccordée à la ligne à très haute tension reliant le poste Micoua au poste Duvernay, dans le territoire de ville de Laval. Par cette bifurcation, l'électricité transportée par la 3e ligne RTBJ a pour point d'arrivée le poste Duvernay et non pas le poste Hertel sur la rive sud, bien que tout ce système ait été conçu dans l'objectif d'assurer à ce dernier poste un approvisionnement suffisant d'énergie.

En 1976, après divers travaux d'inventaire et de recherche, Hydro-Québec avait présenté à la population trois (3) tracés possibles à l'intérieur de la région de Lanaudière. Ces trois (3) tracés étaient simplement désignés par les mots OUEST, CENTRE et EST.

Devant les demandes et les pressions de certains groupes et organismes de la région de Lanaudière, l'initiateur élaborait, à l'automne 1976, un quatrième (4e) tracé désigné sous le nom "OUEST-CENTRE" et en faisait son tracé préférentiel.

Après qu'Hydro-Québec, lors d'une rencontre d'information, eût avisé la population de son intention de construire une ligne de transport à l'intérieur de la région de Lanaudière, des réactions ont commencé à se faire sentir et une opposition à tel projet s'est articulée. Devant cet état de fait, avant d'accorder un certificat d'autorisation, le directeur des Services de protection de l'environnement a tenu des audiences publiques sur cette question à Saint-Jean-de-Matha, les 17 et 24 janvier 1978 ainsi que les 14 et 15 février 1978. Au cours de ces audiences, compte tenu de la teneur de la décision de monsieur Gilles Jolicoeur, furent discutés les quatre (4) tracés alors proposés par Hydro-Québec et tout particulièrement le tracé OUEST-CENTRE jugé préférentiel par l'initiateur.

Le 28 mars 1978, le directeur des Services de protection de l'environnement rendait sa décision et refusait l'émission du certificat d'autorisation demandé pour le tracé OUEST-CENTRE, entre la limite nord de Saint-Michel-des-Saints et la Jonction "J", au motif que ce tracé n'était pas

celui de moindre impact.

Environ quatorze (14) mois plus tard, soit le 15 juin 1979, Hydro-Québec a formulé une nouvelle demande au directeur des Services de protection de l'environnement, monsieur André Caillé, en vue d'obtenir un certificat d'autorisation pour la construction de la 3e ligne RTBJ depuis le poste La Vérendrye jusqu'à la Jonction "J". Au soutien de sa demande, Hydro-Québec a déposé certains documents complétant les études déposées en mai 1977. Parmi ces documents, le présent rapport fait surtout référence au Rapport complémentaire et au volume "Annexes".

Dans son Rapport complémentaire, Hydro-Québec s'est principalement employé à compléter ses inventaires, tout spécialement au niveau des champs visuels et à raffiner les trois (3) tracés qu'elle avait déjà présentés en 1977, soit les tracés OUEST, CENTRE et EST. L'initiateur arrête finalement son choix sur le tracé OUEST.

Après que cette nouvelle demande eût été déposée, une nouvelle opposition s'est formée au projet à l'intérieur de la région Lanaudière. Dans le but d'entendre les citoyens quant aux faits nouveaux qui seraient survenus dans ce dossier depuis la décision de son prédécesseur, monsieur André Caillé a convoqué à une séance de travail certains représentants de groupes de citoyens, d'organismes et de municipalités de la région de Lanaudière qui en avaient fait la demande. Cette rencontre s'est tenue à Montréal le 8 novembre 1979.

Le 10 janvier 1980, le Conseil des ministres donnait "son accord à l'axe Lanaudière pour le passage de la 3e ligne du réseau de transport de la Baie James".

Finalement, le 14 janvier 1980, le ministre de l'Environnement confiait au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, mandat d'enquêter et de tenir audience publique "relativement au projet de construction de la 3e ligne RTBJ dans l'axe de Lanaudière, entre les postes La Vérendrye et Duvernay".

Evidemment, plusieurs autres événements se sont produits dans ce dossier qui mériteraient d'être portés à une chronologie complète. Le chapitre 6 consacré au processus de décision reprend une chronologie plus complète des événements. Nous n'avons voulu, dans les pages précédentes, que rappeler la teneur du projet, son objet ainsi que les grandes étapes de son cheminement.

Avant de conclure, la commission doit cependant disposer d'un sujet qui a été repris par un certain nombre d'intervenants tout au cours de l'audience, soit la possibilité d'adopter le tracé OUEST-CENTRE, nonobstant la décision du 28 mars 1978 de monsieur Gilles Jolicoeur. Un certain nombre d'intervenants telles les municipalités de Saint-Zénon, Saint-Michel-des-Saints et Sainte-Émilie-de-l'Énergie, tel aussi le Conseil régional de développement Lanaudière, ont tenu à souligner que ce tracé demeurerait pour eux le plus intéressant et ont suggéré que l'OUEST-CENTRE soit finalement retenu pour la construction de la 3e ligne RTBJ.

A ce sujet, la commission a donc dû adopter une position, laquelle a été communiquée à plusieurs reprises aux intervenants lors de l'audience. Nous la reprenons brièvement dans les lignes qui suivent.

Effectivement, le tracé OUEST-CENTRE fait partie de la demande d'Hydro-Québec visant l'obtention du certificat d'autorisation du directeur des Services de protection de l'environnement. En effet, gardant en mémoire que le Rapport complémentaire est incompréhensible sans le Rapport synthèse de mai 1977, on aura intérêt à revoir les pages 12 et 13 du Rapport complémentaire. Ce dernier n'écarte pas le tracé OUEST-CENTRE mais précise uniquement, à la page 13, qu'il a été convenu de ne pas en actualiser les données.

Cependant, au cours de l'audience, la commission a considéré et considère toujours que le tracé OUEST-CENTRE doit être définitivement écarté.

La première raison en est qu'Hydro-Québec, sans avoir abandonné formellement ce tracé, a renoncé à en faire la mise à jour et l'optimisation comme elle l'a fait pour les tracés OUEST et EST; ceci rend donc impossible toute discussion et toute comparaison entre les quatre (4) tracés puisque l'OUEST, le CENTRE et l'EST ont été optimisés, mis à jour et ont fait l'objet d'études complémentaires quant aux champs visuels alors qu'aucune étude semblable n'a été faite pour le tracé OUEST-CENTRE.

Le second motif de la décision de la commission est de nature juridique. La lecture de la décision de monsieur Gilles Jolicoeur nous amène à con-

clure que ce dernier a procédé, avant d'arrêter sa décision, à une étude comparative des quatre (4) tracés présentés par le requérant en 1977. A titre d'exemple, à la page 2 de sa décision, le directeur affirme, au sujet de l'agriculture, que "le tracé proposé est le plus désavantageux à ce niveau". (Les soulignés sont de la commission). A la page 3 de sa décision, monsieur Jolicoeur écrit, à propos du milieu biophysique, que "le tracé est le plus néfaste pour l'habitat naturel de la faune ongulée et traverserait le meilleur potentiel forestier de la région".

Avec beaucoup de respect pour l'opinion contraire, la commission est convaincue que des éléments de comparaison ont été pris en considération par le directeur pour justifier son refus d'autoriser la construction de la 3e ligne de transport d'électricité selon le tracé OUEST-CENTRE proposé.

Or, cette décision motivée, rendue en vertu des dispositions de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement, était susceptible d'appel auprès de la Commission municipale du Québec, conformément aux articles 96 de ladite loi. Cet appel pouvait être interjeté dans les quinze (15) jours de la signification de la décision et, ne l'ayant pas été, la commission en vient à la conclusion que cette décision du directeur est devenue finale et constitue ce que la langue juridique appelle "chose jugée".

Quant au tracé CENTRE, il doit être définitivement écarté lui aussi, "tant pour des motifs d'environnement que pour des raisons techniques et économiques" tel que l'affirme Hydro-Québec à la page 99 du Rapport com-

plémentaire.

Au moment du début de ses travaux, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement avait donc devant lui deux (2) tracés suggérés par Hydro-Québec, soit les tracés OUEST ET EST, ceux-là seuls ayant fait l'objet d'études complémentaires. De ces deux (2) tracés, Hydro-Québec a opté pour le tracé optimal selon elle, c'est-à-dire le tracé OUEST.

CHAPITRE 3

LA REGION

CHAPITRE 3

LA RÉGION

3.1 Le cadre naturel

Le tronçon La Vérendrye - Duvernay de la 3e ligne du réseau de transport La Grande emprunte sur une bonne partie de son parcours la région de Lanaudière, depuis Saint-Michel-des-Saints jusqu'à son point de rencontre avec la ligne Jacques-Cartier - Duvernay déjà existante, qui traverse elle-même d'est en ouest une partie de la plaine de Joliette.

Ce territoire en bordure sud du Bouclier canadien se partage, pour les besoins du présent projet, entre ce qu'on a convenu d'appeler les Hautes et les Basses-Laurentides.

Avec des massifs dont l'altitude varie entre 1500 et 2000 pieds, les Hautes-Laurentides contrastent visiblement dans le paysage régional avec les Basses-Laurentides dont les hauteurs varient entre 500 et 1500 pieds. En réalité, ces Hautes-Laurentides se rattachent au massif du Mont-Tremblant.

Tout cet espace, fortement boisé, est parsemé de nombreux lacs et sillonné de quelques rivières dont les principales sont les rivières L'Assomption, Ouareau, Mastigouche, Noire et Sauvage. Cette nature, d'une grande beauté, faite de montagnes et de forêts, de lacs et de rivières, a davantage été favorable au développement de la villégiature et du tourisme qu'à la mise

en valeur des ressources primaires traditionnelles, d'où la vocation quasi-monovalente de cette région.

Ce vaste ensemble physiographique se comprend mieux et s'analyse plus facilement quand on peut le disséquer en sous-unités. C'est à partir de cette connaissance de la région que l'on peut établir une certaine hiérarchisation des critères environnementaux susceptibles par la suite de faciliter le choix du tracé le plus conforme aux objectifs du projet et le plus respectueux de l'environnement.

Dans les Hautes-Laurentides, on distingue quatre (4) grands ensembles naturels que l'on peut aussi appeler "unités d'environnement". Chacune de ces entités affiche une originalité propre basée, dans des proportions variables, sur des caractères physiques et humains bien particuliers. A chaque unité correspond en réalité un visage précis et une organisation spatiale bien définie.

Ces unités d'environnement identifiées par Hydro-Québec et reconnues depuis fort longtemps par la population de la région sont les suivantes:

- le couloir de la Matawin
- le couloir de la Sauvage et la percée du Pin Rouge
- la zone des grands sommets
- le plateau des hautes terres

Le couloir de la Matawin dominé par le village de Saint-Michel-des-Saints

occupe une large trouée au coeur du massif montagneux environnant. Zone d'exploitation forestière et à vocation récréative, le couloir de la Matawin est remarquable par sa position géographique et la diversité du milieu écologique ambiant.

Le couloir rivière Sauvage - ruisseau Pin Rouge se rattache intimement à la municipalité de Saint-Zénon. Construit à 1600 pieds d'altitude -- c'est le plus haut village au Québec -- Saint-Zénon surplombe la vallée de la Sauvage dans sa partie appelée "Coulée des Nymphes", sorte de large dépression en forme de berceau. C'est là un paysage d'une grande beauté devenu un attrait touristique majeur dans la région. Par ailleurs, du haut du rang Saint-François -- fort beau en lui-même -- la vue vers la dépression du lac Kaïagamac et son grand marais ainsi que sur les sommets voisins est tout aussi saisissante. Ainsi donc, Saint-Zénon et ses abords sont devenus en quelque sorte un site naturel à protéger.

Par ailleurs, entre Saint-Michel-des-Saints et Sainte-Émilie-de-l'Énergie, à l'ouest de la route 131 principalement, se dresse en ensemble de hauts sommets, assez bien protégés jusqu'à ce jour contre l'envahissement des hommes et de leurs constructions par une accessibilité difficile, en raison justement de la vigueur des massifs et la raideur des pentes. Le couvert forestier est bon et les lacs nombreux. Dans l'ensemble, la nature y est encore à l'état sauvage. Ces montagnes couvrent une partie des réserves de Joliette et de Mastigouche.

En contre-bas et tout autour de ces massifs s'étend le vaste plateau monta-

gneux qui occupe bien la moitié de la superficie de ces Hautes-Laurentides. Piqué de très nombreux lacs et sillonné de rivières poissonneuses, ce plateau, avec ses richesses, supporte l'essentiel de la vie socio-économique des villages de la région, où la villégiature occupe vraiment la première place.

Dans les Hautes-Laurentides de Lanaudière, c'est d'abord la ressource "nature" qui est exploitée.

Au sud de la ligne Saint-Damien -- Sainte-Émilie -- Saint-Côme, les grands massifs disparaissent, la montagne s'adoucit et se laisse apprivoiser plus facilement par les hommes. Ici, dans les Basses-Laurentides, tout un réseau de vallées et d'interfluves compartimente le pays en unités distinctes et contribue à diversifier sa vocation.

Les deux secteurs les plus susceptibles d'être affectés, dans les Basses-Laurentides, par le passage de la 3e ligne RTBJ, seraient surtout ceux du couloir de la rivière Matambin et du village de Saint-Damien d'une part et le secteur de Saint-Alphonse-de-Rodriguez d'autre part.

Le couloir de la Matambin est à la limite des Hautes et des Basses-Laurentides. Il s'agit en réalité d'une vaste échancrure par laquelle la montagne débouche sur la plaine. L'interpénétration des massifs montagneux disposés en un vaste amphithéâtre et d'espaces défrichés donne au paysage un caractère de souplesse et de douceur, d'autant plus que ce paysage est fortement organisé par l'homme.

Plus à l'ouest, le secteur de Saint-Alphonse présente un caractère plus sauvage. La montagne est partout présente et les lacs particulièrement nombreux.

Hydro-Québec décrit ainsi ce secteur, à la page 75 du Rapport synthèse:

"La portion médiane de l'interfluve montagneux Ouareau / l'Assomption a l'allure d'un plateau d'altitude moyenne d'environ 1000 pieds et comprend une forte concentration de lacs à grand potentiel récréatif et de villégiature. Ce secteur des Basses-Laurentides est le terrain de jeu et de récréation de Montréal et des villes environnantes. Rawdon en est la porte d'entrée et le centre de services. Tous les lacs sont occupés ou par des chalets ou des colonies de vacances ou par des terrains de camping. La pression de la villégiature est à ce point forte qu'elle amène la création de lacs artificiels et même l'ouverture de territoires récréatifs sans autres attraits que le relief et la forêt".

3.2 Le milieu social

À l'intérieur de la zone envisagée pour implanter la 3e ligne du réseau de transport La Grande, on retrouve une dizaine de communautés humaines dont Saint-Michel-des-Saints et Saint-Zénon dans les Hautes-Laurentides et Saint-Damien, Sainte-Émélie-de-l'Énergie, Saint-Côme, Saint-Jean-de-Matha, Sainte-Béatrix, Saint-Alphonse-de-Rodriguez et Rawdon (village et canton) dans les Basses-Laurentides.

L'essentiel de la vie socio-économique des deux villages des Hautes-Laurentides repose sur l'exploitation du capital "nature". Villégiateurs et touristes, par leur apport économique, donnent à la région une vitalité bien-

faisante et nécessaire. D'autre part, la chasse et la pêche sportives attirent dans la région un très grand nombre d'adeptes qui laissent sur place des sommes importantes, d'autant plus que les Z.E.C. Lavigne et Colin sont parmi les plus fréquentées au Québec. Saint-Michel-des-Saints tire en outre une partie de ses revenus de l'industrie du bois.

Dans l'ensemble, les Hautes-Laurentides n'ont jamais connu d'occupation humaine intense. L'extrême rareté des terres agricoles et la vigueur du relief n'ont pas permis la colonisation agricole alors que l'exploitation de la forêt fut assez timide.

Les dix (10) paroisses de la région ont connu une croissance démographique médiocre au cours des années 1951-1976 comme le démontre le tableau suivant. La croissance globale n'y fut que de 20% durant ce quart de siècle, la population permanente passant de 12 414 à 14 905 seulement.

ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE DE 1951 A 1976

	<u>1951</u>	<u>1956</u>	<u>1961</u>	<u>1966</u>	<u>1971</u>	<u>1976</u>
Saint-Michel-des-Saints	1652	2107	2213	2183	1983	1966
Saint-Zénon	1179	1169	1173	988	814	775
Saint-Damien	1093	1065	1052	931	963	1126
Sainte-Émélie-de-l'Energie	1152	1170	1120	1099	959	1044
Saint-Jean-de-Matha	1744	1673	1709	1712	1842	2031
Saint-Côme	1406	1411	1471	1402	1413	1371
Sainte-Béatrix	801	824	753	713	803	900
Saint-Alphonse-de-Rodriguez	778	731	729	785	852	1071
Village de Rawdon	1912	2049	2388	2539	2740	2808
Canton de Rawdon	697	731	702	883	1300	1813

Dans l'ensemble de ces villages et municipalités, l'accroissement naturel fut donc assez faible sauf à Rawdon où dans le village et le canton, l'augmentation des effectifs fut de 77% en 25 ans.

Compte tenu de l'excédent normal des naissances sur les décès, on peut parler sans crainte, pour la plupart des paroisses, d'un bilan migratoire négatif. Les départs y ont sans doute été presque partout, sauf à Rawdon, plus nombreux que les arrivées.

Par ailleurs, il faut aussi souligner que l'évolution démographique de ces petites unités a pu être marquée à l'occasion, à la hausse ou à la baisse, par l'annexion ou la perte de quelques morceaux de territoire.

Les municipalités des Basses-Laurentides, tout comme celles des Hautes-Laurentides, comptent énormément sur le tourisme et la villégiature pour assurer leur existence. Leur plus grande proximité de la métropole leur amène évidemment un apport extérieur plus important. Il est même considérable.

La présence d'une telle population flottante a des conséquences sociales mais surtout économiques. Il arrive quelques fois que des résidences secondaires deviennent des lieux d'habitat permanent et que l'apport d'éléments nouveaux au sein de la population locale puisse provoquer des modifications de comportement ou d'habitudes au sein de la société et des groupes. Cependant, c'est surtout la vie économique qui bénéficie de la venue dans la région de cette population "temporaire".

La plupart des intervenants ont insisté, au cours de l'audience, sur la très étroite dépendance de toutes les municipalités vis-à-vis le tourisme et la villégiature. Il n'y a qu'à consulter les nombreux mémoires pour s'en convaincre.

3.3 L'économie de la région

Il suffit de procéder à une analyse sommaire de l'économie de cette région et même de la parcourir à quelques reprises pour découvrir le caractère monovalent de son économie. Dans cette région où la principale richesse apportée par la nature demeure avant tout la beauté du paysage, on ne rencontre aucune activité économique de type primaire traditionnel sauf quelques moulins-à-scie s'alimentant dans les forêts voisines.

L'homme a donc su composer avec la nature et l'exploiter à son avantage. La montagne, la forêt, les lacs, les rivières sont devenus facteurs de développement et, du même coup, sources de revenus. A ces éléments naturels il faudrait aussi ajouter tout simplement la qualité exceptionnelle du paysage. Ces qualités intrinsèques viennent s'ajouter à la proximité de la région métropolitaine. Deux heures suffisent en effet pour aller de Montréal à Saint-Michel-des-Saints. La région est donc devenue au cours des dernières années une partie de ce que l'on pourrait appeler "la lointaine banlieue de plein air de Montréal". Les Hautes et les Basses-Laurentides ont cependant été touchées à des degrés divers par ce mouvement.

Dans les deux cas, la nature est devenue un capital dont il fallait profiter

mais surtout qu'il fallait exploiter de la façon la plus rationnelle possible. Au cours des années, touristes, villégiateurs, voyageurs ont découvert la région. Après y être venus quelques fois, un certain nombre ont choisi d'y demeurer en permanence. Dans l'ensemble cependant cette économie est basée sur la récréation de plein air et c'est la ressource "nature" qui contribue à garder vivant ces villages et ces municipalités.

La vocation de la région est avant tout et presque uniquement touristique. Certains secteurs sont favorisés en raison surtout de la courte distance les séparant de Montréal et la présence de nombreux plans d'eau dans les limites des municipalités. C'est d'abord le secteur des Basses-Laurentides qui est privilégié. Citons trois exemples seulement. A Saint-Damien, alors qu'en 1979 la population permanente était évaluée à 1300 personnes, les villégiateurs eux étaient plus de 6500. A Saint-Alphonse, pour une population d'environ 1200 personnes, on recensait l'été dernier 5800 villégiateurs avec résidence. A Rawdon, la Chambre de commerce a dénombré un peu plus de 1800 chalets de villégiature. A Saint-Jean-de-Matha, les villégiateurs sont aussi fort nombreux. Dans tous ces cas, il s'agit d'une villégiature qui a su profiter de la présence de nombreuses rivières mais aussi de quelques lacs particulièrement remarquables, au point que quelques-uns d'entre eux ont déjà atteint un maximum de densité.

Plus au nord, en gagnant Saint-Zénon et Saint-Michel-des-Saints, les villégiateurs ont aussi profité de la présence de quelques lacs magnifiques mais ont aussi opté pour la forêt. D'anciens rangs et chemins de campagne sont en train de revivre grâce à la venue de villégiateurs qui ont récupéré un

certain nombre de maisons et bâtiments jadis consacrés à l'agriculture. Les deux municipalités de Saint-Zénon et Saint-Michel-des-Saints sont par ailleurs au centre d'une région fortement reconnue pour la qualité de la chasse et de la pêche qu'on y pratique. La tenue, en octobre, du "Festival de l'orignal" à Saint-Michel-des-Saints est très significative à cet égard.

Il n'est pas facile d'évaluer avec exactitude ce que représente dans l'économie de la région, et aussi dans l'économie de chacune de ces municipalités, l'apport économique des villégiateurs et des touristes. Il semble cependant que 60% à 70% des revenus ou des taxes recueillis par les municipalités auprès des contribuables viennent justement de ces propriétaires de résidences secondaires. Un fait demeure certain cependant: si l'économie de cette région ou plus précisément de ce secteur de la région de Lanaudière est axée presque totalement sur le tourisme et la villégiature, il faut reconnaître du même coup que toute entrave à cette activité perturberait sérieusement le développement de ces municipalités et et en compromettrait même l'avenir.

3.4 Le sentiment d'appartenance

Pour de multiples raisons, la population de Lanaudière est fortement attachée à sa région. Cet attachement est souvent proportionnel à la durée de l'appartenance au pays de Lanaudière. Les liens qui unissent à leur terre les habitants de ce coin du Québec plongent souvent fort loin dans le temps et c'est justement la profondeur de ces racines qui explique le degré

d'attachement. Il peut s'agir d'un attachement individuel, isolé, mais très souvent aussi c'est l'ensemble d'un groupe ou d'une collectivité qui se réclame d'une telle fidélité.

Dans son mémoire présenté au Bureau, monsieur Jules Lafortune écrit:

"Je suis né à Saint-Damien. Je possède un tout petit terrain sur lequel je construis moi-même depuis deux (2) ans, un chalet encore inachevé. J'ai choisi un site merveilleux pour sa tranquillité et sa beauté naturelle, dans les environs du IX^e rang, rebaptisé depuis peu "Chemins des Cascades". Ceux qui ont déjà fait le trajet dans le IX^e rang partageront avec moi l'avis qu'il s'agit d'un endroit d'une rare beauté. La beauté est sans doute l'une des principales ressources naturelles de ce milieu". (mémoire 1, p.9).

Monsieur Georges-Henri Durand, du chemin Brossard, à Saint-Zénon, réagit de la même façon et fait appel aux mêmes arguments. Après avoir appris que l'un des deux tracés pourrait passer sur sa terre, il écrit:

"Vu que cette terre vient de mon père et je veux qu'elle aille un jour à mon fils, je tiens à lui laisser comme mon père me l'a donnée, soit une terre cultivée, avec une partie boisée, rivière, sablière."

Vu qu'ici je ne suis pas de passage mais que je reste ici depuis 52 années, je suis né ici sur la terre défrichée par mon père. Je veux rester jusqu'à ma mort". (mémoire 17, p. 140).

Le sentiment d'appartenance à la région n'est pas le fait unique de ceux qui sont nés et ont été baptisés dans l'une ou l'autre des paroisses des Hautes ou Basses-Laurentides. En réalité, une très grande intimité s'est

aussi créée entre les arrivants de la dernière génération et ce pays. La terre d'adoption est alors devenue la terre à laquelle on appartient, la terre à partir de laquelle on élabore des projets d'avenir ou de retraite. C'est le cas par exemple de monsieur et madame Gérard Alarie qui ont acquis un terrain boisé à Saint-Côme, il y a 22 ans.

"Lorsque nous avons pris possession, ma femme et moi, de cette terre, c'était dans l'espoir de pouvoir se payer une retraite bien méritée. Nous n'étions pas riches, loin de là, mais nous pensions tout de même qu'il valait la peine de se priver et de bûcher des années durant afin de réaliser notre rêve. Nous avons passé plusieurs années difficiles afin de faire face aux paiements que l'achat de cette terre exigeait. Je me souviens encore de ces 20 années pendant lesquelles je cumulais deux emplois..."

"Plus le seuil de la retraite approchait, plus nous sentions que nos projets allaient enfin pouvoir se réaliser... Malheureusement, nous apprenons, à trois(3) ans de la retraite, que l'Hydro-Québec a des projets de construction d'une ligne de transport à 735 kV qui traverserait notre terrain juste à côté du lac, à quelques pieds seulement de l'endroit où nous projetions nous installer..."

Je ne sais pas jusqu'à quel point vous pouvez vous imaginer l'impact de ce projet dans nos vies... Il ne sera plus possible de vivre à cet endroit envahi par des pylônes qui détruisent l'harmonie, la qualité et les bienfaits de la nature". (mémoire 48, p. 582).

Résident du rang Saint-François, à Saint-Zénon, monsieur Guy Pageau se retrouve lui aussi dans une situation semblable à celle de monsieur et madame Alarie.

"Depuis longtemps déjà, ma femme et moi connaissons et fréquentons Saint-Zénon et notre beau rang Saint-François, étant les premiers arrivés comme touristes, nous y sommes très attachés".

"...Je m'étais proposé, lors de ces acquisitions de prendre ma retraite à 55 ans et de venir vivre en cet endroit que j'aime beaucoup avec ma famille aussi attachée que moi à ce coin de pays. Si nous avons investi dans le fonds de terrain, c'était en vue de nous assurer un revenu non dévalué au moment de la retraite..."

"Nous craignons beaucoup la dévalorisation de ce site qui représente pour nous l'investissement d'années de travail et d'économies, l'espoir d'une retraite heureuse, paisible et encore active...". (mémoire 44, p. 546).

De nombreux témoignages apportés lors de l'audience ont fait état de ce sentiment d'appartenance, qui chez plusieurs intervenants prenait la forme d'une véritable histoire d'amour. Écoutons à ce propos, les citoyens du rang Saint-François...:

"Ce n'est pas simplement le hasard qui nous a amenés ici, c'est surtout un choix personnel. C'est le coin où certains d'entre nous sont nés; c'est le coin où certains vivent en permanence; c'est le coin où d'autres viennent depuis 20 ans, d'autres, depuis 5, 10, 12 ans. C'est le coin où aspirent vivre d'ici quelques années, plusieurs d'entre nous. Nous ne sommes pas "gens de passage".

"Nous ne prétendons pas être des pionniers. Ceux-ci ont vieilli, la plupart d'entre eux sont partis. Certains reviennent régulièrement avec beaucoup de souvenirs et de nostalgie. Le paysage paisible s'ouvre toujours sur un immense arc de forêt. C'est un même amour, une même fascination pour ce coin sauvage, qui nous réunit dans ce rang. Nous avons à coeur de garder leur héritage et de protéger cet environnement". (mémoire 19, p. 162).

Qu'ils aient fait, de la région de Lanaudière, leur "pays d'adoption" ou qu'ils y soient nés, les citoyens d'aujourd'hui y sont tous profondément attachés.

3.5 Signes avant-coureurs de détérioration

Le caractère sauvage et le degré de conservation du cadre naturel de la région sont deux réalités auxquelles la plupart des intervenants ont fait de fréquentes allusions. Cependant, entre la perception de cette région par la population et la réalité, il peut y avoir une marge appréciable.

La région de Lanaudière a été ouverte à la colonisation et au peuplement à une date relativement récente, surtout dans le secteur des Hautes-Laurentides. Depuis ce moment, les grands secteurs d'activités n'ont guère changé. L'exploitation récréative des ressources naturelles est venue s'ajouter à l'exploitation et à la mise en valeur de la forêt, même si la chasse et la pêche y étaient pratiquées depuis fort longtemps.

Au fur et à mesure que les hommes ont pénétré la région et qu'ils y ont développé leurs entreprises, ils ont en même temps plus ou moins modifié la nature du milieu en fonction du degré d'intensité de ces activités et de la diversité du peuplement.

En raison justement de la nature du relief et de l'intensité du couvert forestier, le territoire situé au nord d'une ligne Saint-Damien -- Sainte-Émélie -- St-Côme a peu souffert des "effets" de la civilisation. Les conséquences de l'occupation humaine n'ont guère altéré le paysage sauf en quelques points précis du territoire, notamment sur le pourtour de certains lacs où la densité de l'habitat et le déboisement des rives sont nettement visibles.

En outre, il découle de cet attachement une profonde connaissance de la région. Et cette connaissance est d'autant plus profonde que l'enracinement spatial remonte loin dans le temps. Ainsi, dans son mémoire, le comité de citoyens de Rawdon insiste sur l'excellente et profonde connaissance que possède la population face à sa propre région. Cette connaissance intuitive du territoire aurait pu être utilisée avec profit par Hydro-Québec, dans sa recherche du meilleur tracé:

"Car à titre de citoyens, nous sommes convaincus que nul technicien peu importe son degré de compétence, ses titres, ses études universitaires ou autres, son honnêteté professionnelle, aucun technicien ne possèdera jamais la connaissance que nous avons de notre territoire". (mémoire 30, page 400)

Par ailleurs, cette connaissance de la région, à la fois par le coeur et la raison, donne encore plus de poids au sentiment d'appartenance.

"...Mais elle ne sera jamais comparable à celle d'individus qui sont nés sur ce territoire, ou qui ont choisi à un moment de leur vie de s'y établir par choix, qui connaissent le territoire qui les entoure baigné de la luminosité d'un soleil ardent ou de la réflexion d'un clair de lune sur les collines enneigées, de sons étouffés par une abondante chute de neige ou du bourdonnement de ses habitants affairés à des travaux jardiniers, horticoles, agricoles ou sylvicoles". (idem)

C'est parce que cette région est chère que les citoyens n'acceptent pas que sa qualité puisse en être diminuée par le passage d'une ligne de transport d'énergie électrique.

En un mot, le caractère naturel du secteur des Hautes-Laurentides a été assez bien protégé.

La zone charnière entre les Hautes et les Basses-Laurentides ainsi que les Basses-Laurentides elles-mêmes, en raison de la nature du terrain et du voisinage de Montréal, a davantage été touchée par l'occupation humaine.

L'ouverture de plusieurs routes, le défrichement d'espaces boisés, la mise en valeur des terres agricoles, l'aménagement de sites récréatifs, la construction de milliers de résidences secondaires, la croissance des villages et les développements domiciliaires autour de nombreux lacs ont non seulement modifié le caractère du milieu mais ont surtout déclenché un processus inévitable de dégradation des espaces naturels.

Entre la mise en valeur d'un milieu et son développement d'une part, et la protection ou la conservation de ce même milieu d'autre part, il est difficile, voire même impossible, d'atteindre un sage équilibre. Cette notion d'équilibre correspond d'ailleurs à un jugement fort subjectif des groupes concernés et demeure surtout le résultat d'un choix politique ou philosophique des individus et de la société. Il est difficile de vouloir à la fois exploiter et protéger le même milieu naturel.

Au cours de l'audience, plusieurs intervenants ont insisté sur le fait que la région de Lanaudière avait su conserver en bonne partie son environnement naturel.

Le mémoire de l'Association touristique régionale (Tourisme Lanaudière) est significatif et résume assez bien l'opinion générale:

"La qualité de l'environnement naturel dans Lanaudière est un facteur déterminant de notre développement récréo-touristique actuel de plein air, au sens large..." (mémoire 10, p. 69).

"... De Lanaudière, dans sa partie au nord de la plaine est en fait le dernier secteur où l'environnement naturel et le décor traditionnel sont relativement intacts..." (mémoire 10, p. 71).

La bonne exploitation de la ressource "nature" constitue un excellent facteur de développement, c'est sûr. Il faut reconnaître avec l'A.T.R. que "le sous-développement relatif qu'a connu la région est en voie de devenir la source d'une économie récréo-touristique pour le mieux-être de la population de la région". (mémoire 10, p. 72).

De nombreux dangers de sur-exploitation de ce capital nature existent cependant. En effet, au fur et à mesure que la clientèle touristique augmente, la pression que subit le patrimoine naturel s'accroît également. La trop grande fréquentation des mêmes lieux peut provoquer la dégradation de ces lieux de diverses façons. Il peut sembler paradoxal de promouvoir le développement et la progression économique d'une région en misant d'abord sur "la conservation et l'exploitation du patrimoine actuel".

Il semble que ce soit là le très difficile défi que veuille tenter de relever la région de Lanaudière.

Villégiateurs, touristes, campeurs et voyageurs abondent dans la région. Chaque été, la population de Saint-Damien-de-Brandon et de Saint-Alphonse-de-Rodriguez est multipliée par cinq (5) ou six (6). Une telle affluence, même de courte durée, procure des ressources appréciables à chacune des municipalités. Le même phénomène se répète d'ailleurs dans les autres paroisses et villages de la région, de la bordure sud du Bouclier jusqu'à Saint-Zénon et Saint-Michel-des-Saints.

Comment, devant pareilles densités de population, peut-on concilier développement et conservation ?

Un certain nombre de municipalités ont adopté des plans d'urbanisme et des règlements de zonage, ou sont en voie de le faire. De tels instruments peuvent s'avérer efficaces à la condition cependant que leurs exigences soient sévères et qu'on tolère le moins d'entorses possible.

Durant l'audience, plusieurs organismes (municipalités et chambres de commerce surtout) ont affirmé leur volonté bien arrêtée de contrôler leur développement:

"La villégiature et le tourisme sont en pleine expansion chez nous attirés par la beauté de notre paysage, par le développement modéré et harmonieux autour des lacs et aussi le long des rivières..." (mémoire 14, Corporation municipale de Saint-Jean-de-Matha, p. 114).

"... Saint-Alphonse connaît un essor considérable en raison du fait que son territoire ne soit pas zoné agricole et que nous disposons largement de coins non ravagés par le modernisme de la civilisation..." (mémoire 23, Corporation municipale de la paroisse de Saint-Alphonse-de-Rodriguez, p. 247).

"La Corporation du village de Rawdon tente par différentes réalisations de mettre en valeur les beautés et les attraits de la nature de son territoire et de permettre à des centaines de milliers de visiteurs annuels d'apprécier, grâce à un développement harmonieux et respectueux, le caractère sauvage de notre environnement..." (mémoire 25, Corporation du village de Rawdon, p. 362).

On pourrait multiplier les exemples. Malgré toutes ces bonnes intentions, il n'en demeure pas moins vrai qu'à l'heure actuelle certains secteurs des Hautes et des Basses-Laurentides ont atteint un tel degré de saturation et d'occupation humaine que l'environnement - en certaines zones précises - se retrouve au seuil de la dégradation.

Il n'est pas dans notre intention de porter quelque jugement que ce soit mais il serait quand même utile de souligner tout au moins quelques contradictions qui laissent songeur quant à la possibilité d'un développement en accord avec les principes élémentaires de la conservation du cadre naturel. Nous ne citerons que quelques exemples, en commençant par le cas de Saint-Alphonse-de-Rodriguez.

Dans son mémoire, la Corporation municipale de ce village rappelle qu'elle dispose largement de coins non rayagés par le modernisme de la civilisation. Elle parle ainsi de "centaines de personnes qui sont à la recherche d'un endroit tranquille où l'on peut profiter à souhait de la nature" (mémoire 23, p. 247). En conclusion, les auteurs du mémoire déclarent catégoriquement, à la page 10 de leur mémoire, (p. 251 du Volume II):

"Nous ne permettrons à qui que ce soit d'amener chez

nous la ruine progressive et inévitable de notre environnement physique et humain".

De telles affirmations répondent à de grands objectifs de qualité de vie et sont bien compréhensibles. Par contre, le même mémoire renferme des passages qui semblent venir en contradiction avec ces grands principes.

Ainsi, le mémoire 23 affirme, à la page 5, (p. 246 du Volume II) que... "les lacs naturels Crépeau, à Foin et Curly sont les seules zones de Saint-Alphonse non saturées par une forte concentration humaine et constituent par le fait même un puissant potentiel de développement". Et pourtant, il y a 32 lacs naturels sur le territoire de Saint-Alphonse. Peut-on alors parler de "conservation de l'environnement physique et humain" s'il n'y a plus "que trois zones lacustres non saturées". Sans doute a-t-on utilisé des termes imprécis. Il aurait peut-être fallu parler de "conservation de possibilités de lotissement dans un cadre naturel non davantage perturbé".

En toute honnêteté, il faudrait peut-être chercher à découvrir dans quelle mesure la conservation et la protection d'un milieu naturel est compatible avec les diverses formes de développement.

En effet, l'argument du développement domiciliaire potentiel que nous ont servi les villages suivants: Saint-Zénon, Saint-Alphonse, Rawdon et Saint-Damien n'a pas manqué d'inquiéter les membres de la commission qui ont cru y déceler une volonté démesurée d'attirer le tourisme au prix de compromis inquiétants au niveau de la planification du développement du territoire de

leur municipalité. Pour avoir visité plusieurs des municipalités éventuellement affectées, cette interrogation s'est posée et se pose encore aux membres de la commission. Vaut-il la peine de souhaiter le développement domiciliaire à tout prix dans les zones encore vierges pour exercer l'implantation de la ligne ? A la limite, qu'est-ce qui est le plus dommageable: le passage de la ligne à proximité de ces zones et l'éventualité conséquente d'y freiner le développement domiciliaire ou bien le développement domiciliaire à tout prix pour y retarder le passage du tracé ? A Saint-Alphonse par exemple, n'est-il pas préférable de prévoir, à la limite ouest de cette municipalité, une zone tampon et en préserver le caractère sauvage, dans le but de réserver ainsi la zone périphérique aux résidents et villégiateurs actuels pour leurs activités de plein air sans avoir à craindre l'entassement relatif des lacs Louise, Rouge ou Vert, pour ne citer que ces exemples.

Et d'abondant, la municipalité de Saint-Alphonse insiste sur le fait que l'apport touristique à l'économie de la région est concentré pendant les mois d'été, forçant la vie économique de la municipalité à entrer en léthargie pendant les mois d'hiver. Nous ne parvenons pas à comprendre en quoi le développement des lacs encore inexploités pourrait avoir pour résultat de répartir plus équitablement la fréquentation touristique de la région pendant tous les mois de l'année. Nous croyons plutôt qu'un développement accru de même que l'ouverture de nouveaux lacs à la construction domiciliaire n'auront, pour seul effet, que d'augmenter la fréquentation estivale sans influencer de façon substantielle la vie touristique pendant les mois d'hiver.

Le mémoire présenté par l'Association des propriétaires et locataires du lac Corbeau est tout aussi troublant à ce sujet:

"Le lac Corbeau, dit-on, est une magnifique étendue d'eau de 160 acres autour de laquelle sont construites quelques deux cents habitations de grande qualité et pour laquelle sa population lutte depuis plus de dix ans contre toute espèce de pollution..." (mémoire 8, p. 41).

Il semble bien que ce secteur soit en pleine expansion et que le développement ne soit pas à la veille de s'arrêter ...

"Le secteur du village de Saint-Damien, qui comprend les trois lacs mentionnés (c'est-à-dire Corbeau, Matambin et Lachance) est un véritable champignon qui a une croissance économique et touristique qui est comparable à nulle part dans la région de Lanaudière", (mémoire 8, p. 42).

Encore là, comment pourra-t-on arriver à concilier croissance économique et qualité de vie ? Ainsi plusieurs municipalités et organismes - dont quelques chambres de commerce - parlent tout autant de conservation d'espaces naturels et de qualité du milieu que de développement, de croissance et d'expansion.

C'est dans ce contexte troublant que s'inscrit le projet de la 3e ligne La Grande du RTBJ.

3.6 L'avenir de la région selon l'OPDQ

Le secteur de Lanaudière fait partie intégrante de la grande région admi-

nistrative de Montréal (c'est-à-dire région 06). L'Office de planification et de développement du Québec, dans une recherche consacrée aux nouvelles orientations du développement régional de Montréal, recommande justement de mieux orienter et de mieux contrôler la croissance de cette grande région et de ses composantes.

A cette fin, on reconnaît à la région de Lanaudière un rôle important dans le domaine de la récréation de plein air et de la villégiature. On utilise d'ailleurs le terme plus significatif de "ressource récréative". Il s'agit donc de la confirmation officielle d'une vocation ancienne et reconnue dans les faits depuis fort longtemps.

Toujours selon l'OPDQ, le grand ensemble Laurentides-Lanaudière s'impose d'emblée comme le premier secteur récréatif de la région de Montréal -- région qui regroupe environ 55% de la population de tout le Québec -- s'appuyant pour cela sur un potentiel riche et varié où alternent montagnes, forêts, lacs et rivières.

Compte tenu que les besoins en récréation de plein air sont sans cesse plus nombreux, aussi bien dans le temps que dans l'espace, la région de Lanaudière est heureusement en mesure de faciliter une plus grande accessibilité à cette ressource. Elle le fait assez bien et de plus en plus par le moyen particulier que constitue la résidence secondaire ou le chalet de villégiature.

L'objectif de mise en valeur optimale de la ressource récréative dans la grande région de Montréal devrait donc avoir des suites dans la région de

Lanaudière où l'insistance sera mise sur la restauration de la ressource aquatique et riveraine. Dans les territoires non-développés, cette mise en valeur se fera dans la mesure du possible par l'élaboration d'un plan d'aménagement et par le développement de plus en plus poussé de terres publiques à des fins récréatives.

En réalité, l'OPDQ ne fait que reconnaître une vocation que la région possédait déjà depuis fort longtemps.

C'est l'ampleur et le bien-fondé de cette vocation que les citoyens de Lanaudière craignent de voir restreindre par le passage d'une nouvelle ligne de transport d'énergie électrique à travers leur territoire.

CHAPITRE 4

MÉTHODOLOGIE DE L'ÉTUDE D'IMPACT
ET DE LA RÉVISION TECHNIQUE

CHAPITRE 4

MÉTHODOLOGIE DE L'ÉTUDE D'IMPACT ET DE LA REVISION TECHNIQUE

4.1 Méthodologie de l'étude d'impact

Dans un premier temps, il faut résumer la démarche méthodologique générale de la localisation de la 3e ligne RTBJ suivie par Hydro-Québec dans le cadre de sa demande de certificat d'autorisation. L'initiateur expose sa démarche principalement dans le Rapport synthèse et le Rapport complémentaire.

Cette démarche méthodologique comprend les étapes suivantes: détermination des objectifs, détermination des critères de localisation, détermination de la zone d'étude et inventaires, élaboration des variantes, évaluation comparative et consultation, choix du tracé préférentiel.

4.1.1 Détermination des objectifs

La démarche tient compte de deux objectifs: minimiser le coût économique de la ligne de transport et minimiser les impacts négatifs sur l'environnement.

4.1.2 Détermination des critères de localisation

Ces objectifs visent à définir un ensemble de critères pour délimiter la

zone d'étude et régir l'élaboration des variantes de tracés. Ces critères identifient les éléments qui excluent, par leur nature, le passage de la ligne, ceux qui offrent une certaine résistance à son implantation et les endroits compatibles avec cette implantation.

Afin de minimiser le coût économique de la ligne, Hydro-Québec retient les critères suivants:

- minimiser la longueur du tracé;
- minimiser le nombre d'angles;
- éviter les grandes étendues d'eau (lacs naturels, réservoirs);
- franchir les cours d'eau dans leur section la plus étroite pour éliminer les pylônes de traversée;
- éviter les zones de forte érosion et les sols de faible capacité portante (tourbières, marécages...);
- éviter les grands sommets pour réduire les risques de bris liés aux facteurs climatologiques (verglas, givre, vent).

Quant aux critères de localisation pour la protection de l'environnement, ils visent la sauvegarde des ressources du milieu et s'appuient sur les lois qui en régissent l'équilibre et le développement. Ces ressources sont regroupées selon trois domaines: le biophysique, l'humain et le visuel.

Dans le cas du milieu biophysique, les critères retenus visent à:

- éviter les habitats fauniques rares et les zones à haut potentiel (grands ongulés, sauvagine);
- éviter les grands ensembles forestiers à haute valeur écologique;

- éviter les zones à haute densité lacustre et assurer une zone tampon de 200 pieds autour des lacs.

Quant au milieu humain, il faut:

- éviter les agglomérations urbaines;
- éviter les parcs, les zones de villégiature et les zones de concentration d'équipements récréatifs et touristiques;
- éviter les zones agricoles, les plantations et les érablières;
- profiter de l'orientation du cadastre pour éviter de morceler les utilisations actuelles et potentielles;
- tenter d'utiliser les zones industrielles et les zones d'exploitation forestière;
- profiter des terres à tenure publique;
- profiter des corridors existants et favoriser le regroupement des lignes de transport d'énergie tout en assurant la sécurité du réseau.

Quant à l'aspect visuel, il faut:

- éviter les zones où la qualité du paysage risquerait d'être perturbée par la ligne de transport;
- profiter de la capacité d'absorption de la végétation et de la topographie.

4.1.3 Inventaires et détermination de la zone d'étude

Les critères précédemment définis, les points du réseau électrique à relier et l'examen du territoire à traverser permettent de définir la zone d'étude à l'intérieur de laquelle seront élaborées des variantes. Cette zone d'étude fait alors l'objet d'un programme exhaustif d'inventaires et de cartographie précisant l'utilisation actuelle et potentielle des

différentes ressources. L'analyse de ces inventaires permet d'identifier et d'évaluer les contraintes qui conditionnent l'élaboration des variantes de tracés.

4.1.4 Elaboration des variantes

Par l'application de ces critères de localisation à l'intérieur de la zone d'étude, des variantes de tracés sont élaborées. Leur nombre de variantes est fonction de la présence des ressources et de l'homogénéité de leur distribution à l'intérieur de la zone d'étude. Cependant, lorsqu'un milieu présente une grande diversité de ressources, il est alors nécessaire d'établir un ordre hiérarchique dans les critères de localisation selon les caractéristiques dominantes du milieu en question.

4.1.5 Evaluation comparative et consultation

L'évaluation des variantes élaborées et leur comparaison permettent à l'initiateur de choisir celle qui correspond le mieux à ses objectifs. Par ailleurs, selon Hydro-Québec, l'évaluation et la comparaison sont faites en tenant compte d'une consultation des principaux organismes de la région.

4.1.6 Choix du tracé préférentiel

Le choix du tracé préférentiel découle de l'optimisation de l'ensemble des données recueillies tant aux étapes de l'inventaire, de l'analyse

que de la consultation. En dernière étape, la variante retenue est examinée en détail afin de déterminer précisément la localisation du tracé final.

4.2 Méthodologie de la révision technique

A la page 1 du rapport de révision technique du ministère de l'Environnement, il est mentionné;

"Le présent document constitue une analyse des connaissances sur le projet et sur le territoire dans lequel cette ligne est susceptible de s'implanter. Il présente une révision technique des études réalisées et une appréciation du projet".

La méthodologie de révision technique choisie par le ministère de l'Environnement consiste à;

- procéder à l'analyse systématique des documents;
- valider les données utilisées;
- valider les méthodes d'identification des impacts;
- les évaluer et apprécier l'ensemble des répercussions du projeté

Pour remplir adéquatement ce mandat, le ministère de l'Environnement requiert l'aide d'une équipe multidisciplinaire.

Dans le cas du présent projet, cette équipe a procédé plus particulièrement à l'analyse du Rapport complémentaire, des Annexes (mai 1979) et du Rapport synthèse (mai 1977) qui a servi de document de référence.

D'autre part, les représentants du ministère de l'Environnement ont fait mention qu'un exercice de validation fut réalisé par des visites sur le terrain permettant de recueillir des informations supplémentaires.

Ces nouvelles données recueillies en partie chez la population interrogée se sont ajoutées aux éléments pris en considération par l'équipe de révision. De plus, on a tenu compte des réponses d'Hydro-Québec aux questions du directeur des Services de protection de l'environnement.

Concernant la procédure de révision technique, le rapport du ministère de l'Environnement spécifie cependant que:

"La procédure de révision technique établie depuis janvier 1980 implique une série de directives qui sont émises par le ministère de l'Environnement, avant que ne soit réalisée l'étude d'impact. Ces directives traitent de la forme et du contenu de l'étude d'impact à réaliser et servent de référence lors de la révision technique".

On ajoute par contre que:

"Dans le cas du projet de la 3e ligne La Vérendrye-Jonction "J", la nouvelle procédure n'était pas appliquée et par conséquent, aucune directive n'a été envoyée à l'initiateur. Cette révision technique ne peut donc se référer à une directive préalable". (Rapport de révision technique, pages 5 et 6, ministère de l'Environnement, janvier 1980).

4.3 Opinion des intervenants sur la méthodologie de l'étude d'impact et sur la révision technique

4.3.1 Opinions sur la méthodologie de l'étude d'impact

Pour un spécialiste de l'environnement, la méthodologie d'étude d'impact utilisée par Hydro-Québec peut paraître accessible. Cependant, pour le profane, la compréhension d'une méthode comprenant plusieurs paliers d'analyse est un exercice de taille. Il s'agit de se reporter à la période de consultation et d'information organisée par le Bureau pour saisir toute l'importance de ce problème.

En effet, les citoyens qui ont consulté les documents se sont interrogés sur la façon du promoteur de réaliser son étude d'impact et d'évaluer les conséquences de la ligne de transport sur le territoire de Lanaudière. Bien souvent, la population éprouvait une nette difficulté à saisir toutes les nuances de la méthode et de son utilisation.

On peut résumer ces difficultés par cette phrase entendue à plusieurs reprises:

"Ce sont là des discussions très techniques qui dépassent notre entendement et celui de la très grande majorité de nous tous". (Corporation du Canton de Rawdon, mémoire 24, p. 314).

C'est pourquoi, afin d'apporter des arguments bien étoffés, certaines municipalités ont choisi de confier à des firmes spécialisées l'analyse de

l'évaluation environnementale d'Hydro-Québec pour préparer leur position devant le Bureau.

Ainsi, les Corporations municipales de Saint-Alphonse, du Canton de Rawdon et du village de Rawdon ont retenu les services de la firme Lise Cormier, architecte-paysagiste, pour exécuter ce travail. La Corporation municipale de Saint-Damien a utilisé, pour sa part, les services de la firme Lecours, Miller et associés Inc., de Saint-Eustache.

Il apparaît donc à la commission que les études d'impacts réalisées par les initiateurs de projets devraient, dans le cadre des consultations publiques et des audiences, être accompagnées de documents résumant clairement les principaux chapitres des rapports déposés.

4.3.1.1 Inventaire des données

L'inventaire des données constitue la base même de toute méthodologie d'étude d'impact. L'initiateur d'un projet peut se prévaloir d'une méthode rigoureuse et même sophistiquée, mais si l'application de cette méthode est appuyée sur des données biophysiques ou socio-économiques inadéquates ou incomplètes, les conclusions de son étude en souffriront.

Cette prémisse fut bien saisie par la population de Lanaudière. En effet, les citoyens consultés ont insisté sur l'importance de la validation des données, exercice auquel doivent se soumettre l'initiateur et les ministères. A cet effet, selon plusieurs intervenants, des visites fréquentes sur le

terrain et des rencontres avec les personnes touchées par le projet sont des mesures efficaces de validation.

Citons, par exemple, monsieur Michel Lauzon de Saint-Damien qui considère que l'on "doit aller sur le terrain dans le but précis de faire un exercice de visualisation dans l'espace avant la réalisation d'un projet, quel qu'il soit". (mémoire 9, p. 50).

De même, monsieur Jacques Lecours, urbaniste-conseil, parlant au nom de la Corporation municipale de Saint-Damien, croit "qu'il est essentiel de bien évaluer les champs et les impacts visuels sur le terrain" (mémoire 36, p. 485).

Au sujet des inventaires d'Hydro-Québec sur le projet de la 3e ligne RTBJ, les citoyens ont souligné certaines erreurs dans les données. En effet, selon monsieur André Dallaire de Saint-Jean-de-Matha, il appert que "dans le tracé EST par exemple, on avait sauté à pieds joints par-dessus les impacts possibles sur la vallée de la Kaiagamac".

De plus, monsieur Henri-Louis Bourdages du Comité de citoyens de Rawdon, a fait remarquer à la commission que l'on pouvait douter de la validité des données colligées par Hydro-Québec puisque:

"Sur un peu plus de trois (3) milles de tracé dans le canton de Rawdon, monsieur Jacques Côté a fait état devant vous, messieurs, d'au moins quatre erreurs ou omissions". (mémoire 20, p. 172, note 2)

A ce problème de données erronées, le Comité des citoyens de Rawdon, de même que la Corporation du canton de Rawdon, apportent une nuance importante et peut-être même une solution possible concernant les inventaires:

"... à titre de citoyens, nous sommes convaincus que nul technicien, peu importe son degré de compétence, ses titres, ses études universitaires ou autres, son honnêteté professionnelle, aucun technicien ne possédera jamais la connaissance que nous avons de notre territoire..."
(mémoire 30, p. 400)

"... cette connaissance sera toujours limitée au mandat confié auxdits techniciens par leur supérieur, à l'intérieur d'une période de temps limitée". (mémoire 30, p. 400)

A ces remarques, le mémoire de l'Association des propriétaires et locataires du lac Corbeau ajoute que:

"Si nous avons été impliqués plus tôt, les manques d'Hydro-Québec et du ministère de l'Environnement auraient pu être corrigés et ce sujet serait aujourd'hui clos". (mémoire 8, p. 44)

Cette proposition rejoint d'ailleurs une recommandation formulée par l'UPA de Joliette qui considère qu'il faut:

"Obliger Hydro-Québec à mettre au courant les populations et spécialement les organismes accrédités dont l'UPA, dès qu'une zone d'étude est choisie en donnant les motifs de cette zone". (mémoire 33, p. 441)

4.3.1.2 Ordre de résistance

Concernant la notion d'ordre de résistance, monsieur Michel Lauzon mentionne:

"Je ne peux m'empêcher de sourire à la pensée que la présence d'un ravage de chevreuils dans la zone concernée aurait suffi à freiner tous ces projets alors que nous, habitants de la vallée devons lutter pour préserver notre territoire". (mémoire 9, p. 52).

A maintes reprises en cours d'audience, a-t-on fait état de cette crainte que ne soit accordée priorité à la faune plutôt qu'à l'homme. Cependant, il y a lieu d'apporter certaines nuances à cette impression puisque souvent l'habitat faunique n'est considéré qu'en raison de son exploitation par l'homme.

Ces remarques étaient soulevées par l'attitude d'Hydro-Québec à considérer les parcs et les réserves susceptibles d'être protégés comme des résistances de deuxième ordre. Cependant, le comité de révision technique affirme que:

"L'ordonnance des résistances est apparue discutable surtout en ce qui concerne les résistances de deuxième et de troisième ordre. Nous croyons en effet que la contrainte habitat humain peut être tout aussi importante que celle d'une réserve de chasse et pêche actuelle ou projetée". (Rapport de révision technique des SPE, p. 12).

De même un certain nombre de citoyens croient aussi que l'ordre de résistance est discutable. Ainsi, madame Lucie et monsieur Denis Julien de Saint-Zénon considèrent:

"Que dans votre ordre de priorité que l'habitat est votre troisième obstacle, est-ce que pour vous l'homme est moins important que la bête ?" (mémoire 16, p. 135).

De même, monsieur Jacques Lecours déclare:

"Que l'habitat humain doit être privilégié" (mémoire 36, p. 481)

et il ajoute:

"Qu'il est important que l'on tienne compte des projets domiciliaires connus et non pas seulement des zones actuellement habitées". (idem)

4.3.1.3 Impacts visuels et fonctionnels

Un nombre limité des nombreux mémoires présentés à la commission fait mention de la méthode utilisée pour identifier et évaluer les impacts. Parmi ces intervenants, on retrouve les firmes Lise Cormier (architecte-paysagiste) et Lecours, Miller et associés Inc., (urbanistes), représentant la Corporation municipale de Saint-Alphonse, le village de Rawdon et canton de Rawdon et la Corporation municipale de Saint-Damien. Chez les citoyens, messieurs André Dallaire de Saint-Jean-de-Matha et Jules Lafortune de Saint-Damien font aussi mention de cette méthode.

D'une façon plus spécifique, la critique touche la définition et l'utilisation du champ visuel, l'application des critères de pondération des impacts, la détermination des zones critiques et l'absence d'un système adéquat de pointage.

4.3.1.3.1 Le champ visuel

Selon la firme Lise Cormier, il semble y avoir un paradoxe entre la définition du champ visuel lors de l'inventaire et son utilisation pour l'évaluation réelle des impacts. On prend surtout l'exemple de Saint-Damien

où le tracé engendre un impact visuel lorsqu'il évite pourtant le champ visuel défini. De plus, la firme Cormier note que:

" Le rôle des champs visuels dans la phase d'évaluation des impacts n'est pas explicite. Les impacts sont-ils mesurés à partir de zones ou de points ? "
(mémoire 23, p. 298).

4.3.1.3.2 La pondération des impacts

a) Les impacts visuels - c. - les impacts fonctionnels

Pour la Corporation municipale de Saint-Damien, un impact visuel est aussi un impact fonctionnel puisque la "présence d'une ligne 735kV perturberait le milieu naturel et compromettrait la progression de l'activité économique". (mémoire 36, p. 485).

Hydro-Québec n'a pas établi dans sa méthodologie une pondération entre les impacts visuels et les impacts fonctionnels. Il est donc plus difficile d'évaluer les véritables effets de l'impact visuel sur une municipalité telle que Saint-Damien.

b) Les impacts fonctionnels d'égale intensité

Quant à la Corporation municipale de Saint-Alphonse, elle trouve surprenante la façon dont Hydro-Québec classifie à l'intérieur de son analyse les impacts de semblable intensité. Elle s'explique ainsi à ce sujet:

"Il est tout à fait aberrant de constater de quelle façon Hydro-Québec classifie l'intensité des impacts à l'intérieur de son analyse... notre société d'état considère

d'égale intensité (faible) l'impact fonctionnel créé par le passage d'une ligne à proximité d'une zone à potentiel de villégiature ou de récréation mais dont la valeur n'est prévisible qu'à long terme et lorsqu'elle traverse des zones perturbées (telles sablières, dépotoirs)". (mémoire 23, p. 247).

c) Critères de pondération

Toujours selon Saint-Alphonse, les critères de pondération utilisés sont "révélés non seulement superficiels, mais incomplets et arbitraires comme dans le cas des distances de perception, par exemple, qui ne reposent sur aucune base". (mémoire 23, p. 262).

D'autre part, la firme Lise Cormier considère que les limites d'intensité fixées ne tiennent pas compte de la réalité puisque l'intervalle entre deux intensités peut ne pas paraître significatif.

Sur le même sujet, monsieur André Dallaire mentionne que les "points d'impacts qui tombent morts à 1 000 ou 1 500 pieds pour nous, c'est une définition qui est carrément subjective". (ref. enregistrement sonore).

4.3.1.3.3 Zones critiques

La définition et les informations fournies par Hydro-Québec sur la zone critique soulèvent certaines remarques des intervenants. En effet, monsieur André Dallaire, lors de son intervention, mentionne que "la définition d'une zone est très très élastique et très très subjective". D'autre part,

La firme Lise Cormier aborde dans le même sens que monsieur André Dallaire.

Considérant qu'Hydro-Québec a classé le lac Saint-Sébastien zone critique, on peut se poser les questions suivantes: comment se fait-il que le lac Sauvage ne soit pas considéré zone critique ? Quelles sont les raisons qui amènent Hydro-Québec à considérer l'ensemble géographique formé du village de Saint-Damien et des lacs Corbeau et Matambin comme une seule zone critique ?

D'autre part, à ce sujet, monsieur Jules Lafortune signale que: "Pourtant, les études officielles mentionnent toutes les deux Saint-Damien comme une zone critique monolithique. C'eût été une belle occasion pour une équipe de révision, de faire ressortir la disproportion qualitative et numérique d'une zone comme Saint-Damien, comparée à une autre comme le lac Saint-Sébastien, par exemple". (mémoire 1, p. 5)

4.3.1.4 Evaluation des répercussions sociales

Comme tout autre projet d'envergure, une ligne de transport à 735kV entraîne inévitablement des conséquences sur les milieux sociaux. Malheureusement, ce facteur est souvent négligé et monsieur François L. Laurier fait état de ce sujet dans les termes suivants:

"Qu'est-ce qu'on a fait des facteurs psychologiques ? (....)

"Nous sollicitons donc que des études sérieuses soient entreprises sur ce sujet pour que l'on puisse parler des vrais problèmes qui nous concernent tous et sur lesquels nous sommes adéquatement documentés pour nous prononcer". (mémoire 12, p. 96).

D'autre part, monsieur Laurier, "pour faire réfléchir les gens d'Hydro sur le sujet", suggère une série d'interrogations auxquelles des réponses scientifiques devraient être apportées.

Considérant les interventions à cet égard lors de l'audience, la commission est d'avis que les répercussions sociales sont l'objet d'une préoccupation certaine de la population et qu'il devrait en être tenu compte lors de l'élaboration d'un projet.

4.3.1.5 Evaluation des répercussions économiques

Plusieurs mémoires relèvent un manque de données et d'analyse des impacts économiques entraînés par le passage de la 3e ligne RTBJ. A ce sujet, les représentants du camp d'été Autour du Monde déclarent ce qui suit:

"Il nous est apparu comme flagrante l'absence de renseignements sur l'impact économique que représenterait l'installation du "tracé EST" de la ligne électrique d'Hydro-Québec". (mémoire 5, p. 32).

D'une manière générale, les interventions sur cet aspect peuvent être regroupées sous trois chefs:

- a) la cessation de certaines activités économiques et la disparition d'immeubles;
- b) le ralentissement ou l'arrêt du développement de la région;
- c) la possibilité de dévaluation des habitations situées près de la ligne.

Concernant la vocation touristique régionale, l'Association touristique régionale (Tourisme Lanaudière) déclare:

"La préoccupation manifeste du passage de la ligne 735kV dans Lanaudière s'inscrit dans le mouvement de prise en charge du développement régional par le milieu lui-même, les citoyens et leurs représentants voulant éviter les erreurs permanentes qui se sont produites ailleurs, par manque de considérations environnementales à long terme". (mémoire 10, p. 73).

La Chambre de commerce de Rawdon renchérit en déclarant:

"La Chambre de commerce de Rawdon consciente de la nécessité (s'il y a lieu) de transport hydroélectrique pour suffire aux demandes grandissantes, aurait aimé voir des études sérieuses de la part de l'environnement, où l'on aurait, le plus objectivement possible, établi un tracé qui aurait été de moindre impact pour l'environnement et l'économie des municipalités sur lesquelles Hydro doit établir ses pylônes". (mémoire 26, p. 370).

La région de Lanaudière est sans contredit une région à vocation récréative et touristique. L'évaluation environnementale d'Hydro-Québec reconnaît ce fait. Cependant, la commission considère que si un jugement devait être apporté sur les conséquences de la ligne 735kV proposée dans cette région, nous n'aurions pas les éléments nécessaires pour établir sérieusement

l'intensité et l'envergure de ces conséquences.

D'autre part, plusieurs interrogations ont été soulevées concernant la dévaluation des propriétés adjacentes à la future ligne hydro-électrique. Encore là, aucune évaluation ou étude pertinente ne fut réalisée sur ce sujet. Nous traitons de ce problème dans le chapitre portant sur les tracés.

4.3.2 Réaction de la population face à la révision technique

A plusieurs reprises dans ce rapport, nous avons discuté du rôle du ministère de l'Environnement et du rapport de révision technique. Sans reprendre une à une les argumentations des intervenants, nous pouvons ressortir quelques interventions qui résument bien le sentiment général exprimé par la population lors de l'audience. Premièrement, concernant les moyens du ministère de l'Environnement, la Corporation du canton de Rawdon déclare:

"Les Services de protection de l'environnement ne possédaient pas les moyens techniques nécessaires pour effectuer une contre-analyse complète de l'étude effectuée par le promoteur et qu'ils devaient, par conséquent, se contenter d'effectuer une telle contre-analyse à partir des données mêmes de l'initiateur". (mémoire 24, p. 311).

Monsieur Jules Lafortune poursuit dans le même sens en mentionnant:

"Une révision implique l'approfondissement et l'élargissement d'une étude, non pas une simple recollection de sa nomenclature et de sa méthode". (mémoire 1, p. 4).

Enfin, l'UPA recommande au ministère de l'Environnement:

"De contre-expertiser les données d'Hydro-Québec d'une façon sélective tout au moins". (mémoire 33, p. 441).

4.4 Analyse et conclusions

Avant de procéder à l'analyse de la méthodologie utilisée par Hydro-Québec pour réaliser son étude d'impact, il convient de rappeler les exigences de la Loi sur la qualité de l'environnement, L.R.Q., c. Q-2, en regard des projets de lignes électriques, la loi exige d'Hydro-Québec, un certificat d'autorisation du directeur des Services de protection de l'environnement. Les conditions pour obtenir ce certificat figure au Règlement général relatif à l'administration de ladite loi (règ. 75-430, 15 août 1975). Selon ce règlement, à l'article 7:

"La demande de certificat d'autorisation doit, cependant, être accompagnée d'une étude des alternatives au tracé proposé pour ledit projet,

ainsi que:

les conséquences de ces tracés alternatifs sur l'environnement et les différents usages que l'on peut faire de celui-ci".

De l'avis de la commission, Hydro-Québec a fourni les informations requises par la loi à l'appui de sa demande d'autorisation. La commission considère en effet qu'Hydro-Québec a présenté des alternatives au tracé proposé et que ces alternatives ont fait l'objet d'une identification et d'une évaluation de leurs conséquences sur l'environnement et sur les

différents usages que l'on peut faire de celui-ci.

Dans les lignes qui suivent, nous procéderons à l'analyse des différents thèmes élaborés dans le chapitre 4.1 concernant la méthodologie de l'étude d'impact réalisée par Hydro-Québec.

4.4.1 Approche méthodologique d'Hydro-Québec

Dans son analyse de l'approche méthodologique d'Hydro-Québec, la commission se devait de considérer les exigences de la Loi sur la qualité de l'environnement et les intentions fort justifiées d'Hydro-Québec de procéder à la construction de différents ouvrages telles que les lignes hydro-électriques, en tenant compte de leur intégration harmonieuse dans le milieu environnemental.

Dans un document intitulé "Les lignes de transport et l'environnement", déposé devant le Conseil consultatif de l'environnement en mai 1974, Hydro-Québec présente un certain nombre d'objectifs, de politiques et de règles de conduite qu'elle entend mettre de l'avant de façon à mieux intégrer le réseau de lignes de transport à l'environnement humain et naturel.

Après avoir défini de façon générale la notion d'environnement, Hydro-Québec dit vouloir intégrer, au stade de la planification d'un projet, les aspects environnementaux au même titre que les aspects techniques et économiques.

La commission est d'avis que ces déclarations d'Hydro-Québec sont hautement louables. Cependant, on doit constater qu'il y a peut-être discordance entre ces principes généraux de planification et la planification particulière du projet La Vérendrye-Duvernay. En effet, il apparaît que les éléments environnementaux n'ont peut-être pas été pris en considération au même titre que les aspects techniques et les aspects économiques lors des premières étapes de la planification du projet.

On souscrit généralement à l'approche suivant laquelle il ne suffit pas qu'un projet réponde à des besoins identifiés pour qu'il soit déclaré acceptable mais aussi que ce projet soit la meilleure approche technique, économique et environnementale répondant aux besoins à satisfaire.

4.4.2 Objectifs et critères pour le choix d'un tracé

Avant de procéder à l'élaboration d'un projet de ligne, Hydro-Québec définit un ensemble d'objectifs dans le but de réduire le coût économique des lignes de transport, d'assurer la fiabilité du réseau et de protéger l'environnement.

L'objectif de minimiser le coût économique des lignes, de même que les critères définis pour atteindre cet objectif vont de soi. Il en est de même pour l'objectif de fiabilité du réseau. Cependant, le critère voulant qu'on ne passe pas plus de deux lignes dans un même corridor nous apparaît beaucoup plus discutable. Ce critère permettrait, selon Hydro-Québec, de réduire les risques de perte de circuit dans les cas de torna-

des, de verglas, de chute d'aéronefs ou encore de sabotage. La commission considère que la fréquence de ces incidents de même que la probabilité de leur conjonction atténuent considérablement la portée que l'initiateur a cru bon leur donner.

L'objectif de protection de l'environnement d'Hydro-Québec fait appel à des notions selon lesquelles le territoire peut offrir un certain nombre de résistances plus ou moins importantes au passage d'une ligne hydro-électrique. Hydro-Québec considère que la hiérarchisation des ordres de résistance n'est pas chose simple. Cependant, comme nous l'avons déjà expliqué dans des chapitres antérieurs, la détermination de ces ordres de résistance fait partie de la méthodologie retenue.

Considérer les réserves de Joliette et de Mastigouche comme des territoires à protection absolue même si ceux-ci ne sont protégés en vertu d'aucune loi, semble discutable aux yeux de la commission. Celle-ci comprend, cependant, que, lors de la réalisation des études environnementales d'Hydro-Québec, la politique québécoise concernant les parcs et réserves était moins précise qu'elle ne l'est aujourd'hui.

Enfin, la commission déplore le fait que la méthodologie d'Hydro-Québec n'ait pas différencié les aménagements actuels ou futurs de même que les potentiels des terres publiques par rapport aux terres privées.

4.4.3 Examen du territoire et détermination de la zone d'étude

La zone d'étude correspond au territoire devant faire l'objet d'inven-

taires détaillés. Ce territoire doit être proportionnel à l'ampleur du projet envisagé.

Dans le but de déterminer cette zone d'étude, Hydro-Québec mentionne que la 3e ligne RTBJ doit répondre à l'accroissement des charges du centre-ville et de la rive sud de la région de Montréal, lesquelles seront desservies par le poste Hertel. On dit, à la page 15 du dossier Rapport synthèse:

"La troisième ligne (3e) requise pour le 1er juin 1981, répondra à l'accroissement des charges du Centre-Ville et de la Rive Sud de la région de Montréal qui seront desservis par le poste Hertel".

"A partir du poste de manoeuvre La Vérendrye, la troisième (3e) ligne doit se diriger vers le poste Hertel afin de raffermir le sud-est du réseau de ceinture de la région métropolitaine en passant par la région Contrecoeur-Sorel et y raccorder le nouveau poste de transformation Carignan 735-230kV"

On comprend que la 3e ligne devrait aboutir au poste Hertel, c'est-à-dire là où le besoin a été identifié. On comprend aussi que cette 3e ligne doit raccorder un futur poste à construire près de Sorel.

Techniquement, cependant, le point d'arrivée de la 3e ligne n'est pas Hertel. Par un jeu de dérivations et de jonctions des lignes existantes, Hydro-Québec répond aux besoins identifiés à Hertel ainsi qu'à Carignan. Pour répondre aux besoins de ces deux postes, elle crée un déficit au poste Duvernay. En effet, avant que le système ne soit élaboré système de jonctions, deux lignes à 735kV parvenaient au poste Duvernay. Après

dérivation, une seule ligne parviendra à ce dernier poste. L'objectif de la 3e ligne n'est plus de répondre aux besoins de Hertel en passant par Carignan, mais bien de combler le déficit créé au poste Duvernay par la dérivation d'une de ses lignes d'alimentation. Le nouveau projet consiste donc à relier le poste La Vérendrye au poste Duvernay, à l'intérieur d'une problématique visant à assurer au poste Hertel un approvisionnement énergétique suffisant.

La commission constate que la zone d'étude a été déterminée comme si la 3e ligne devait se rendre au futur poste Carignan pour ensuite continuer au poste Hertel, alors qu'en fait la 3e ligne doit se rendre au poste Duvernay. La commission se doit de conclure que la zone d'étude n'a pas été déterminée selon les règles de l'art puisqu'elle n'englobe pas le poste Duvernay.

4.4.4 Etude d'environnement

Concernant ce chapitre, nous n'avons pas l'intention d'élaborer très longuement mais il y a lieu de considérer qu'une collaboration plus étroite entre le personnel chargé des inventaires biophysiques et socio-économiques d'Hydro-Québec et les organismes municipaux et régionaux, aurait eu pour avantage de mieux préciser les composantes du territoire étudié ainsi que, d'une manière générale, les projets de développement envisagés par les collectivités locales.

Nous avons déploré qu'Hydro-Québec n'ait pas poussé plus loin l'analyse de certains projets de développement qui leur avaient été signalés lors

de leur inventaire.

Même si nous considérons que cette pratique peut s'avérer fort délicate et complexe, il y aurait lieu d'en tenir compte davantage.

4.4.5 Etude d'impact

4.4.5.1 L'importance du champ visuel

Nous admettons au départ que la notion de champ visuel est très importante dans la détermination des impacts. Hydro-Québec définit le champ visuel comme étant une superficie de paysage accessible au regard de l'observateur et faisant abstraction des obstacles ponctuels. Cette profondeur de champ se limite donc à 2 000 pieds. Hydro-Québec considère qu'au-delà de 2 000 pieds, le champ visuel n'est plus affecté.

Cette méthode nous semble, à première vue, fort discutable, compte tenu de toutes les possibilités que l'on peut retrouver dans une zone aussi accidentée que la région Lanaudière.

La commission considère qu'Hydro-Québec a tout de même fait un effort considérable pour mettre au point cette méthode d'identification des champs visuels. Elle l'encourage à raffiner ses techniques à ce sujet, compte tenu de la portée de ce type d'impact en milieu de villégiature.

Plusieurs intervenants ont souligné que le passage d'une ligne électri-

que à la vue d'une population de villégiateurs et de touristes, pourrait éventuellement affecter le développement récréo-touristique de cette région.

En effet, Hydro-Québec distingue formellement un impact visuel d'un impact fonctionnel. A cet égard, l'initiateur déclare que l'implantation d'une ligne 735kV à proximité d'une zone habitée ne constitue qu'un impact visuel. Cette dichotomie a pour effet qu'un impact ne peut être considéré comme fonctionnel même si un tel impact peut perturber la fonction et l'usage d'un territoire touché.

4.4.5.2 Les zones critiques

A la page 83 des Annexes, Hydro-Québec mentionne que:

"Les points critiques d'impact sont regroupés partout là où ils forment une concentration particulière. On identifie ainsi les zones où les impacts de la ligne projetée affectent le milieu qui dépassent une entité foncière particulière et qui s'étendent à un ensemble de lacs, de chemins, de rangs ou encore, à une municipalité ou à un village".

Suite à cette définition, on peut facilement constater que la région de Saint-Damien constitue une véritable zone critique puisque la ligne de transport aurait un impact sur les lacs, les chemins, les rangs ou encore, sur le village de Saint-Damien.

Par contre, cette définition semble moins juste dans le cas du lac

Saint-Sébastien considéré par Hydro-Québec comme zone critique. Il est vrai, cependant, que la ligne affectera possiblement 20% des propriétaires riverains de ce lac. L'emploi des mots "entité foncière particulière" n'aide d'ailleurs en rien à la bonne compréhension de la méthode.

Nous considérons qu'Hydro-Québec, par cette notion de zone critique, ait voulu ajouter un deuxième palier de comparaison des points d'impact mais nous considérons tout de même qu'il y aurait lieu de préciser cette notion et de l'utiliser avec la plus grande prudence.

4.4.6 Pondération des facteurs

A ce sujet, la commission s'interroge sur la nécessité et l'efficacité d'un système de pondération des éléments qui caractérisent la nature des impacts, leur envergure, leur intensité, de même qu'au niveau de la combinaison intensité-envergure.

Dans sa méthodologie, Hydro-Québec n'a pas eu à établir une pondération entre les impacts visuels et les impacts fonctionnels. Cependant, il faut se demander si une telle pondération est nécessaire et, si oui, est-il possible de la rendre opérationnelle ?

Il appert à la commission que plusieurs intervenants auraient souhaité voir Hydro-Québec utiliser semblables facteurs de pondération par lesquels il aurait été plus facile d'apporter des conclusions d'ordre ma-

thématique.

L'emploi par Hydro-Québec de termes tels que régional, local, sous local comme fort, très fort, moyen ou faible pour qualifier l'envergure et l'intensité des impacts, constitue une forme de pondération qualitative qui s'apparente à l'analyse comparative de ces points d'impact.

Cependant, il faut sérieusement se demander si, par exemple, une ligne 735kV traversant la route 131 crée véritablement un impact régional ?

De même peut-on s'interroger sur l'importance de la présence ou de l'absence d'activités humaines dans la détermination de l'envergure et l'intensité des points d'impact.

Si nous considérons, tel qu'Hydro-Québec le mentionne, qu'un impact est très fort lorsqu'un individu se trouve à moins de 200 pieds de la ligne de transport et que cet impact se réduit à fort lorsque l'individu se situe entre 200 et 2 000 pieds, nous ne pouvons que souscrire à l'affirmation d'un représentant d'Hydro-Québec lors de l'audience, que ces chiffres de 200, 2 000 et 4 000 pieds sont basés beaucoup plus sur l'expérience que sur une relation mathématique. Un tel degré d'abstraction ne nous semble pas tenir compte de la topographie d'une part, et d'autre part, de préoccupations que la subjectivité ne permet pas de réduire à semblables prémisses.

4.4.7 Tracé préférentiel

Dans cette dernière étape de sa méthodologie, Hydro-Québec évalue d'une manière plus précise les impacts prévisibles qu'une ligne de transport entraînerait sur le milieu environnemental de manière à ce que des ajustements puissent être apportés dans sa localisation avant d'en amorcer sa construction.

Cette dernière étape du choix du tracé préférentiel conduit à l'élaboration de mesures de mitigation nécessaires à l'optimisation d'un tracé acceptable.

La commission considère que cette étape est extrêmement importante et que plusieurs impacts sectoriels peuvent être passés inaperçus lors de l'évaluation environnementale. Il est donc impérieux que des mesures de protection et d'aménagement minimisant ces conséquences locales soient adoptées.

Après élaboration de ces mesures de mitigation, la commission croit, cependant, qu'il y aurait lieu d'évaluer les répercussions dites résiduelles que pourrait entraîner un tel projet sur l'environnement. Cette pratique contribuerait d'une manière appréciable aux efforts d'harmonisation d'un projet de développement avec le milieu naturel.

4.4.8. Analyse de la méthodologie de la révision technique du ministère de l'Environnement.

La révision technique réalisée par le ministère de l'Environnement a pour objectif d'analyser les conséquences environnementales des projets

qui lui sont soumis pour approbation et de valider les informations contenues dans l'étude d'impact de l'initiateur.

Compte tenu de la difficulté de départager le rôle du ministère de la méthode utilisée, la commission a préféré réserver son opinion à ce sujet au chapitre sixième du présent rapport.

CHAPITRE 5

LES TRACÉS

CHAPITRE 5

LES TRACÉS

5.1 Considérations d'ordre général

Prenant en considération l'ensemble de l'information accumulée et les opinions émises au cours de l'audience, reprenant d'autre part l'analyse détaillée des documents déposés par Hydro-Québec à l'appui de sa requête, analyse à laquelle le Bureau s'est livré depuis que le mandat lui a été confié par le ministre de l'Environnement, le présent chapitre sera consacré à l'étude des tracés EST et OUEST par élaboration de divers scénarios.

Avant d'aller plus loin, il est nécessaire de préciser brièvement pourquoi la commission a opté pour ce procédé. Au cours de l'audience, un effort particulier a été fait dans le but d'identifier les critères discriminants permettant à la commission de hiérarchiser ou de jauger les impacts provoqués par chacun des tracés proposés. On a vu, dans le chapitre consacré à la méthodologie, les carences des méthodes utilisées par Hydro-Québec en ce sens. Les scénarios que la commission a dressés visent essentiellement à sérier les problèmes selon les tracés et selon que l'impact identifié affecte soit l'utilisation actuelle du sol, y compris le milieu biophysique, soit son utilisation potentielle prévisible. Pour ce faire, la commission a repris chacun des impacts identifiés par Hydro-Québec de même que les impacts relevés par les personnes, groupes ou municipalités qui se sont adressés à la commission lors de l'audience. La commission a ainsi dégagé qua-

tre scénarios, soit deux par tracé, un premier scénario considérant les utilisations actuelles du territoire pouvant être affectées par le passage de la ligne de transport d'énergie d'électricité et un second scénario considérant les potentiels d'utilisation du territoire, dans la mesure où ces utilisations potentielles avaient déjà fait l'objet de plans ou de démarches préliminaires et non pas d'un simple exposé d'intention. Cette façon de procéder a ainsi permis à la commission d'avoir un portrait de l'impact global que pourraient avoir et le tracé EST et le tracé OUEST tant sur le territoire tel qu'il est présentement que sur le territoire tel qu'il devrait être dans les années à venir, compte tenu des projets en cours d'élaboration et compte tenu, lorsque tel est le cas, des plans de zonage adoptés ou en voie d'adoption. Ce type de portrait rend alors plus facile la comparaison entre chacun des deux tracés.

Précisons immédiatement que la commission a dû procéder à des vérifications dans le but de valider certaines informations fournies lors de l'audience. En effet, le processus de l'audience constitue en soi une méthode de validation en ce que les données et les impacts identifiés par l'initiateur sont susceptibles d'être, et sont effectivement, critiqués, corrigés, révisés ou complétés par les propos et les commentaires des intervenants au cours de l'audience. D'autre part, par le jeu du recoupement des interventions en cours d'audience sur un même sujet, il est possible de procéder à la validation des informations supplémentaires données à l'audience et qui n'avaient pas été soulevées par l'initiateur dans son étude d'impact. Malheureusement, une partie de ces dernières données reste invérifiée, et parfois malheureusement aussi invérifiable, à la fin de l'audience. C'est donc sur ces der-

nières que le Bureau a principalement fait porter son effort de vérification et de validation.

Avant d'entreprendre la description détaillée de chacun des scénarios, il faut de plus mentionner, pour la bonne compréhension du lecteur, qu'il s'est avéré nécessaire de subdiviser les tracés proposés en un certain nombre de tronçons équivalant approximativement aux limites des municipalités éventuellement touchées. A l'intérieur de ces mêmes tronçons, au besoin, les tracés ont été subdivisés en unité d'environnement ou secteur regroupant plusieurs impacts.

5.2 Scénario 1: Tracé EST. Utilisation actuelle du territoire

Les municipalités touchées par le tracé EST sont les suivantes: Saint-Michel-des-Saints, Saint-Zénon et Saint-Damien-de-Brandon,

5.2.1 Saint-Michel-des-Saints

A Saint-Michel-des-Saints, l'impact le plus septentrional identifié par Hydro-Québec affecte le chemin Saint-Donat reliant Saint-Michel-des-Saints à Saint-Guillaume (impact no 71, Annexes, page 164). Hydro-Québec a qualifié d'impact visuel local fort le passage du tracé perpendiculairement au chemin Saint-Donat. Monsieur Marcel Champagne, maire de la Corporation municipale de la paroisse de Saint-Michel-des-Saints, dans son intervention orale lors de la deuxième partie de l'audience, a mitigé l'importance accordée à cet impact par Hydro-Québec en rappelant que la ligne 735 kV

dans son tracé EST ou son tracé OUEST ne dérangerait aucun villégiateur ou résident par le seul fait de la traversée de cette route. Pour les membres de la commission, ce chemin étant relativement peu utilisé, sa traversée ne constitue qu'une entrave mineure à l'utilisation actuelle du sol.

Sous l'impact no 72 des dossiers d'Hydro-Québec, un ravage d'originaux serait traversé sur une distance d'environ 2700 pieds, créant ainsi un impact fonctionnel local fort. Effectivement, il s'agit là du ravage connu sous le nom de "ravage de la Matawin nord", qui s'étend depuis la rivière Matawin vers le sud-ouest, jusqu'aux environs du lac à la Dame. Ravage de grande importance composé d'une trentaine de sujets, le tracé EST proposé empiéterait sur la pointe nord-est de celui-ci. Bien que le tracé n'affecterait que la zone limitrophe de ce ravage de grande étendue, l'intensité "fort" attribuée à cet impact par l'initiateur nous semble des plus pertinentes, compte tenu du fait que l'emprise constituerait le premier accès au ravage, accès d'autant plus lourd de conséquences que seulement 1500 mètres séparent, à cet endroit, les abords du ravage du chemin Saint-Donat.

Des autres impacts identifiés par Hydro-Québec et par les intervenants dans la région de Saint-Michel-des-Saints, le plus important pour les membres de la commission est celui du lac England, portant le numéro 75, page 165, volume Annexes. A cet effet, les autorités de la municipalité de Saint-Michel-des-Saints confirment l'information déjà fournie par l'initiateur à l'effet que ce lac constitue la source d'approvisionnement en eau potable de la mu-

nicipalité. On peut évaluer que le tracé EST passerait dans le bassin versant du lac England à moins de 500 mètres de sa pointe sud-ouest à l'intérieur du champ visuel de celui-ci, à une élévation de 425 mètres, soit quatre (4) mètres au-dessus du niveau du lac et à environ 50 mètres à l'extérieur de la zone identifiée par l'initiateur comme étant une résistance de troisième ordre faible, c'est-à-dire, un habitat faunique intéressant et présentant un potentiel de développement récréatif intégré bien que non aménagé à l'heure actuelle. Si ce tracé devait être choisi, des mesures particulières devraient être prises pour éviter que les épanchages éventuels d'herbicides, nécessaires à l'entretien de l'emprise, endommagent la qualité de l'eau du lac England et n'affectent ainsi l'approvisionnement en eau potable de Saint-Michel-des-Saints. Cet usage du lac England est de la plus haute importance considérant les difficultés nombreuses qu'ont, en général, les municipalités à préserver la qualité de leurs réserves en eau potable. Il faut donc prendre en considération ce point d'impact avec une attention toute particulière.

Plus au sud, des intervenants de Saint-Zénon comme de Saint-Michel-des-Saints, ont insisté sur le fait que le tracé traverserait, sur toute sa longueur, un développement domiciliaire identifié par Hydro-Québec comme étant l'impact 328 (Annexes, page 165), sis dans la paroisse de Saint-Michel-des-Saints mais contigu à la limite nord de la municipalité de Saint-Zénon, à l'ouest de la route 131. Vérification faite auprès de la municipalité de Saint-Michel-des-Saints et du bureau d'enregistrement, il s'agit là du lot 48 du rang VI du canton Provost, propriété de monsieur René Robillard. Depuis que la paroisse de Saint-Michel-des-Saints a commencé à émettre des

permis de construction, soit en 1976, aucun tel permis n'a été accordé sur ce lot. D'autre part, une visite des lieux nous a permis de constater que le lot avait été subdivisé, que des rues avaient été ouvertes mais que la végétation y avait progressivement repris ses droits, sans qu'aucun pavage n'ait été effectué et sans qu'aucun édifice n'ait été érigé, à l'exception d'une résidence sise à la limite du lot, propriété de monsieur Andrew Toth. Bien que tel développement serait irrémédiablement compromis par l'implantation du tracé EST à cet endroit, la commission constate que ce projet de développement domiciliaire n'a connu qu'un début de réalisation qui semble avoir été abandonné par la suite, compte tenu de l'aspect actuel du lot. La subdivision étant déjà portée sur la carte topographique établie par le ministère fédéral de l'Énergie, des Mines et des Ressources, en 1974, et compte tenu du fait qu'aucun permis de construction n'a encore été émis à cet endroit, la commission ne partage pas l'opinion de l'initiateur à l'effet qu'il faille classer cet impact comme étant fonctionnel, local, très fort. En terme d'usage actuel du territoire, la commission en vient à la conclusion que le tracé EST proposé n'aurait aucune incidence sérieuse sur le lot 48 du rang VI du canton Provost. Il en va de même des lots 48-a et 48-b sur lesquels est situé le camping "Belle étoile".

5.2.2 Saint-Zénon

A la limite des municipalités de Saint-Michel-des-Saints et de Saint-Zénon, la ligne à 735 kV traverserait la route 131 en diagonale, en milieu découvert. Il s'agit là de l'unique endroit où un des deux tracés proposés fran-

chit la route 131, laquelle constitue le seul axe routier permettant d'accéder aux municipalités des Hautes-Laurentides de la région Lanaudière, soit Saint-Zénon, Saint-Michel-des-Saints et Saint-Ignace-du-Lac. Considérant qu'il s'agit là du croisement de routes le plus important et le plus significatif des tracés EST ou OUEST, la commission est totalement d'accord avec l'initiateur et avec le mémoire de la Corporation municipale de Saint-Zénon pour accorder à cet impact la mention: visuel, régional, fort.

On ne saurait passer sous silence l'impact sur l'utilisation actuelle du sol à proximité de la route 131, dans la partie nord de Saint-Zénon, considérant que le tracé traverserait, dans cette zone, une vingtaine de terres en tenure privée. A cet effet, il faut relever les mémoires de monsieur G.-Henri Durant (mémoire 17) cultivateur né sur sa terre, ainsi que le mémoire de madame Lucie et monsieur Denis Julien (mémoire 16) installés depuis peu sur une terre voisine de celle de monsieur Durand. Quant au mémoire présenté par madame Rachelle Morin, son intervention orale nous a porté à croire qu'elle était aussi propriétaire d'une terre contiguë à celles de messieurs Durand et Julien, mais, vérification faite, nous avons constaté qu'elle était en réalité propriétaire d'un immeuble sis à environ deux (2) kilomètres de l'emprise. Des témoignages donnés lors de la deuxième partie de l'audience par les propriétaires ou résidents de terrains sis à proximité du croisement de la route 131 et du tracé EST proposé, il appert que plusieurs de ceux-ci sont d'anciens citadins qui ont décidé d'acheter un lot dans la vallée de la rivière du Sauvage avec l'intention d'y faire de l'exploitation agricole ou de l'élevage. Cependant, peu de ces projets d'ex-

exploitation se sont actuellement réalisés et le passage de la ligne aurait sans doute plus d'effets dans un scénario touchant le potentiel de développement que l'utilisation actuelle du sol. D'autre part, il n'en demeure pas moins que le tracé EST marquerait d'une cicatrice un décor qui a souvent été le principal motif d'établissement à cet endroit. Malheureusement, on ne révèle aucune telle constatation dans la déclaration d'impact de l'initiateur, à l'annexe 7 du volume Annexes.

Après avoir traversé la route 131 et avoir chevauché les terres en tenure privée dont il est fait mention ci-haut, le tracé EST bifurque vers le sud-ouest pour emprunter dans sa plus grande partie, la vallée des rivières du Sauvage et du Pin Rouge, dans les limites de la municipalité de Saint-Zénon, coupant ainsi à angle droit les chemins Champagne et du rang Saint-François. Il a été maintes fois fait mention en cours d'audience, de la beauté saisissante et du caractère bucolique de cette vallée, orientée nord-sud depuis la pointe sud-est du lac Kaiagamac jusqu'au chemin du rang Saint-François, soit une distance d'un peu moins de dix (10) kilomètres. Le tracé EST entrerait dans cette vallée par son côté ouest pour la suivre longitudinalement pendant environ six (6) kilomètres et demi. L'observateur qui se place à l'extrémité du chemin du rang Saint-François, par exemple, devant la maison de monsieur Guy Pageau, embrasse du regard l'ensemble de la vallée, y compris le lac Kaiagamac et la municipalité de Saint-Michel-des-Saints à l'arrière plan. Cette vue d'ensemble est rendue possible par le fait que la vallée est inclinée légèrement mais régulièrement du sud-est vers le nord-ouest, de la cote 490 mètres à la cote 364 mètres, à l'élévation du lac Kaiagamac.

Sur le chemin du rang Saint-François lui-même, on dénombre une douzaine de résidents alors qu'à l'intérieur du bassin de la Sauvage, on retrouve une partie de la route 131 avec les terres agricoles dont nous avons traitées précédemment, le lac Brochet, le chemin Champagne et le rang Saint-Joseph. C'est sur ce dernier chemin qu'est situé le plus grand nombre de constructions domiciliaires de la vallée, soit en tout une vingtaine. Cependant, les résidents du rang Saint-Joseph n'auront éventuellement pas vue directe sur la ligne, bien que celle-ci coure parallèlement au chemin, du côté ouest, à une distance variant entre 1500 et 2000 mètres. Quant au chemin Champagne, on n'y retrouve aucune construction domiciliaire, ce chemin ayant principalement une vocation d'accès à la réserve de Mastigouche ainsi qu'aux lacs Saint-Stanislas, Poisson, du Nord, Riendeau et Provost de même qu'aux clubs Morocco et Canot d'Ecorce. Cependant, nous n'avons pu obtenir plus d'informations concernant l'impact réel que pourrait avoir cette ligne sur les usagers de ce chemin puisqu'aucune statistique n'existe sur le nombre d'utilisateurs du chemin Champagne. Reste le lac Brochet où deux chalets auront vue sur la ligne.

Des résidents du chemin du rang Saint-François, la commission a eu l'occasion de recevoir des mémoires de monsieur Guy Pageau, d'un groupe de citoyens du rang Saint-François ainsi que de madame Josette Trépanier et de monsieur Pierre Gagnon.

Les mémoires versés lors de l'audience comme les représentations orales à l'appui de ceux-ci ne font que confirmer l'impression très forte qu'a laissée aux commissaires la visite du rang Saint-François et de la vallée de la

rivière du Sauvage. Nous nous étonnons d'ailleurs du type d'identification d'impact qui a été fait au sujet de cette zone. En effet, l'initiateur n'y mentionne des impacts fonctionnels ou visuels qu'aux numéros 326, 321, 322 et 323 de sa Déclaration d'impact, à la page 166, volume Annexes. Certes, Hydro-Québec a de plus fait du couloir de la Sauvage une des trois zones critiques du tracé EST, tel que porté à la page 74 du Rapport complémentaire. Cependant, ni la description de cette zone critique, ni les impacts ci-haut énumérés, ne tiennent compte de la remarquable unité de paysage que l'observateur est à même de saisir depuis le belvédère naturel que constitue le chemin du rang Saint-François. A titre d'exemple, l'impact numéro 323 mentionne que le tracé traverserait le chemin Saint-François "perpendiculairement en milieu boisé à proximité de bâtiments". D'autre part, cette vallée n'est identifiée comme zone critique que compte tenu du fait qu'en bordure de celle-ci s'est développé le seul axe de peuplement entre Saint-Zénon et Saint-Michel-des-Saints, le long de la 131. Ces évaluations ignorent la vallée des rivières du Sauvage et du Pin Rouge dans son ensemble pour ne retenir que des aspects ponctuels, morcellant le territoire sans l'aborder dans sa totalité. Le mémoire déposé par un groupe de citoyens du rang Saint-François et présenté par madame Carmen Gignac est une illustration sans doute plus sensible mais certainement plus éloquente du caractère grandiose de ce site qui a su conserver jusqu'à ce jour son unité et son équilibre.

Pour la commission, le couloir des rivières du Sauvage et du Pin Rouge constitue un site d'un intérêt et d'une importance égaux à la vallée dite de la Coulée des Nymphes, immédiatement à l'ouest de Saint-Zénon. Pour les mêmes

raisons que celles exprimées par Hydro-Québec pour écarter le tracé CENTRE afin de ne pas empiéter sur la Coulée des Nymphes, nous considérons que la vallée de la rivière du Sauvage devrait absolument être évitée par quelque tracé que ce soit, afin d'en protéger l'équilibre actuel.

Sur un plan fonctionnel, pour reprendre la terminologie d'Hydro-Québec, le tracé EST, à la traverse du chemin du rang Saint-François, passerait à proximité immédiate des résidences de monsieur Guy Pageau à l'ouest et de monsieur Pierre Gagnon et de madame Josette Trépanier à l'est, ces deux résidences étant distantes l'une de l'autre d'environ 150 mètres. Non seulement, le tracé endommagerait-il de façon irrémédiable la qualité du milieu de vie de ces deux résidents mais il compromettrait un développement de villégiature déjà entrepris par monsieur Guy Pageau. Ce dernier, lors de son intervention orale du vendredi 22 février, a longuement décrit à la commission, plan à l'appui, le type de développement qu'il a planifié autour d'un lac de barrage, situé au sud de sa propriété et identifié par Hydro-Québec comme étant l'impact numéro 327. Vérification faite, il appert que le tracé EST serait tangent à ce lac, en longerait la rive sur une courte distance et compromettrait de façon définitive cet aménagement, compte tenu de la proportion entre la surface relativement réduite du lac et la hauteur des pylônes qui le borderaient du côté est. S'il fallait que le tracé EST soit implanté dans cette zone, des mesures de mitigation devraient être étudiées de façon à suivre une ligne 120 kV existante, en direction de la réserve de Mastigouche et dont nous reparlons ci-après. Ce pis-aller aurait pour effet d'éviter de perturber directement la vie de ces résidents du rang Saint-François.

Pour conclure sur ce sujet de la vallée de la Sauvage, il a été fait mention de l'inquiétude que soulève l'usage éventuel des herbicides qui pourraient entraîner des problèmes d'intoxication des milieux aquatiques riches que constitue une zone à marécages d'environ 1500 mètres de longueur et de 1000 mètres de largeur, sise à la partie sud du lac Kaiagamac, à l'embouchure de la rivière du Sauvage.

L'enquête a révélé assez peu de choses nouvelles entre le chemin du rang Saint-François et la limite septentrionale de la vallée de la Matambin, soit la majeure partie du tracé EST. Cependant, il faut noter plusieurs observations de résidents de Saint-Zénon à l'effet d'emprunter le couloir déjà existant d'une ligne à 120 kV, à l'intérieur de la partie nord de la réserve de Mastigouche. Pour ces personnes, il y aurait lieu de déplacer légèrement à l'est, le tracé proposé au niveau des alignements B6116 et B6101. Bien que l'initiateur ait classé les réserves provinciales dans les résistances de deuxième ordre (c'est-à-dire qu'Hydro-Québec s'est imposée de ne pas empiéter sur les espaces susceptibles d'être protégés), il a été admis, en cours d'audience, par l'ingénieur Jacques Rouleau, qu'il n'existait aucune contrainte légale en ce sens et que telle proposition de passer à l'intérieur de la réserve de Mastigouche présentait même des avantages sur le plan technologique. Incidemment, quant à la contrainte légale, la Loi sur les parcs, L.R.Q., c. P-9, à son article 7 (d), stipule que "le passage d'un viaduc, de gazoduc, et de ligne de transport d'énergie est interdit à l'intérieur d'un parc". Il n'est fait mention nulle part de telles interdictions pour les réserves, les réserves fauniques ou les zones à exploitation contrôlée. La réserve de Mastigouche ne tombant pas sous la définition de "parc" telle que portée aux

articles 1(b) et 2 de la Loi sur les parcs, il n'existe donc aucune interdiction légale d'emprunter ce territoire. Quant à la Loi sur la conservation de la faune, L.Q. 1969, chapitre 48, modifiée par L.Q. 1977, chapitre 71, elle ne crée aucune telle contrainte applicable aux réserves fauniques.

Plus au sud, à proximité de la ligne séparant les municipalités de Saint-Zénon et Saint-Damien, le long de l'alignement B6102, se trouve le lac à la Pluie, lequel est actuellement inoccupé mais fait présentement l'objet d'un projet de lotissement par le ministère de l'Energie et des Ressources. Ce potentiel d'utilisation récréative du territoire sera analysé dans le scénario 2 en rapport avec l'utilisation potentielle du territoire.

5.2.3 Saint-Damien-de-Brandon

Une grande partie de l'audience a porté sur la zone densément peuplée de la municipalité de Saint-Damien, zone délimitée par le village de Saint-Damien, le lac Lachance, le lac Matambin et le lac Corbeau.

La municipalité de Saint-Damien a déposé auprès de la commission un document substantiel, réalisée par la firme d'urbaniste Lecours, Miller et Associés Inc., lequel document dresse essentiellement un portrait géographique, social et économique de la municipalité de Saint-Damien et comprend une évaluation prospective des futurs développements qui sont pris en considération dans l'élaboration d'un plan de zonage qui devrait être adopté prochainement. De plus, cette étude analyse plus spécifiquement le chapitre d'Hy-

dro-Québec concernant l'évaluation des points d'impact à l'intérieur du territoire de Saint-Damien.

Selon les autorités municipales, il y a environ 3000 propriétaires de terrains à Saint-Damien, soit 370 propriétaires de résidences permanentes et 1603 propriétaires de chalets, ceux-ci étant des habitations à occupation saisonnière ou permanente. La population de Saint-Damien est de 1300 habitants à laquelle s'ajoute une population estivale d'environ 6500 personnes. Le tracé EST occuperait environ 400 arpents de terre à bois, lesquels représentent, au taux actuel, une évaluation municipale de 9,600,00\$ et 80 arpents en milieu de villégiature, représentant une évaluation municipale, au taux actuel, de 48,000,00\$. L'implantation de la ligne à très haute tension occasionnerait donc des pertes annuelles, en termes de taxes foncières, qu'on peut évaluer à environ 170,000,00\$, ce qui, de l'aveu même de la municipalité, est évidemment très peu. Ce qui inquiète cependant beaucoup plus les édiles municipaux comme la population de Saint-Damien en général, ce sont les pertes pouvant être occasionnées par une diminution de la valeur marchande des immeubles situés à proximité de l'emprise de la ligne ou ayant vue sur celle-ci.

Il est pertinent d'ouvrir ici une parenthèse afin de préciser la position de la commission sur cette question. En effet, ce problème a été soulevé tout au long de l'audience par une foule d'intervenants. Dès la première séance de l'audience, c'est-à-dire le vendredi 1er février 1980, des questions ont été posées à ce sujet, entre autres, par monsieur André Martin (volume 1 de la transcription, page 74). Hydro-Québec a demandé à mon-

sieur André Larochelle, évaluateur attaché à la division des propriétés immobilières d'Hydro-Québec de traiter de cette question. Or, à la page 83 des transcriptions, ce dernier affirme qu' "on ne peut pas répondre aussi catégoriquement que par oui ou par non" à cette question. Et il ajoute:

"Les facteurs qui dévaluent ou qui établissent la valeur d'une propriété sont nombreux et il n'est pas possible de les partager, de dire que quelqu'un a payé ce prix là pour une propriété parce qu'il aimait un aspect plutôt qu'un autre".

Toujours selon monsieur Larochelle, il est impossible de répondre affirmativement ou par la négative à une question sur ce sujet compte tenu de l'état actuel des études sur cette question. Et monsieur Larochelle de conclure qu'il y aurait peut-être lieu de trouver d'autres méthodes permettant d'arriver à des conclusions plus probantes.

Pour les fins de l'enquête, la commission a consulté les études suivantes:

- Bigras, Roland. Real Estate Values Unaffected by High Tension Power Lines, Right of Way, avril 1974;
- Brown, J.A. The effect of Power Line Structure and Easements on Farm Land Value, Right of Way, décembre 1975 et janvier 1976;
- Canadian Real Estate Research Group. High Voltage Electric Transmission Lines and Property Values, 1973;
- Kinnard, Charles W.. Tower Lines and property values, The Appraisal Journal, avril 1967;
- Layton, Charles W.. Subdivision Values Unaffected by Tower Lines, Real Estates and Rights of Way Department, Détroit Edison Company, 1961;

- Layton, Charles W.. A Study of Land Values Adjacent to Steel Tower Transmission Line Easements, Real Estate and Rights of Way Department, Detroit Edison Company, 1961;
- Realty Research Group Ltd. Impact of Hydro Transmission Lines on Residential Property Values, étude réalisée pour le compte d'Hydro-Ontario, 1974;
- Realty Research Group Ltd. Impact of Hydro Transmission Line and Agricultural Property Value, étude réalisée pour le compte d'Hydro-Ontario, 1974;
- Reese, Louie. The Puzzle of the Power Lines, The Appraisal Journal, octobre 1967;
- Rhodes, Richard M. Economic Effect of High Voltage Transmission Line Construction on Adjoining Properties, Right of Way, 1970;
- Smith, Herbert H. and Associates. Economic Impact of Electric Transmission Facilities, New Jersey Power and Light Company, 1964;
- Transmission Line Rights of Way and Residential Values, Institute of Urban Research, University of Connecticut, 1965.

Sans entrer dans le détail de l'analyse comparative de ces études, la commission en arrive aux conclusions suivantes:

- a) Une seule de ces études concerne le marché immobilier québécois, soit le texte de monsieur Roland Bigras. Malheureusement, il faut déplorer la pauvreté de l'information et de la méthodologie utilisées pour parvenir à certaines conclusions à l'effet que le passage des lignes à haute tension n'affecte en aucune façon la valeur marchande des terrains et des édifices situés à proximité d'une emprise;
- b) il n'existe aucune étude rigoureuse, procédant d'une méthodologie clairement exposée et respectant les règles de l'art en matière

d'évaluation, touchant le marché immobilier québécois;

- c) les différentes études ci-haut citées portent soit sur le passage des lignes en milieu urbain ou péri-urbain, soit sur la valeur foncière des propriétés agricoles;
- d) à l'exception du texte du Canadian Real Estate Research Corporation Ltd., qui en fait brièvement mention sans en tirer de conclusions spécifiques, aucune de ces études ne porte sur l'impact des lignes de transport d'électricité sur la valeur marchande des immeubles en milieu de villégiature;
- e) en suivant des avenues différentes, la majorité des études citées en arrivent à la conclusion qu'il est impossible de conclure si oui ou non le passage de telles lignes affecte la valeur marchande des propriétés contiguës ou sises à proximité;
- f) dans l'étude du Realty Research Group Ltd intitulé "Impact of Hydro Transmission Lines on Residential Property Values", la conclusion est à l'effet que la présence d'une ligne à haute tension n'a aucun impact sur la valeur marchande des terres agricoles adjacentes à la ligne ou ayant vue sur celle-ci. D'autre part, il n'a pas été possible de discerner d'impact sur la valeur marchande des propriétés agricoles directement traversées par une ligne à haute tension.

- g) par contre, le Realty Research Group Ltd., dans l'étude intitulée "Impact of Hydro Transmission Lines on Residential Property Values", conclut, d'une analyse des ventes, que le passage d'une ligne de transport sur une propriété résidentielle de plus de dix (10) acres, réduirait la valeur marchande de celle-ci d'environ 10% à 20%. L'étude conclut aussi qu'il y aurait une certaine diminution de la valeur des propriétés de moins de dix (10) acres ainsi traversées sans pouvoir en établir de pourcentage. Par contre, pour ce qui est des propriétés situées à proximité d'une ligne de transport sans que celle-ci ne les traverse, les études ne peuvent discerner d'effet sur leur valeur marchande;
- h) règle générale, toutes les études consultées ne font pas la différence entre les conséquences que peut avoir l'implantation d'une emprise sur la valeur d'une propriété lorsqu'il s'agit de vendre celle-ci ou lorsqu'il s'agit de la donner en garantie;
- i) en milieu de développement domiciliaire, certaines études concluent que la valeur marchande des immeubles domiciliaires n'est pas affectée par le passage des lignes et que les possibilités de vente n'en sont pas réduites ou retardées;
- j) les conclusions que les différentes études tirent des relevés faits en milieu agricole ou en milieu résidentiel urbain ou péri-urbain ne sauraient s'appliquer ipso facto aux zones de villégiature, telles les rives des lacs.

Force nous est de donc de constater qu'il serait impérieux qu'une étude sur cette question soit réalisée dans les plus brefs délais par une firme d'évaluateurs conseils, selon une méthodologie rigoureuse. Cette étude devrait porter exclusivement sur la valeur marchande des chalets et propriétés résidentielles en milieu de villégiature au Québec. Les très nombreuses questions et commentaires formulés par les intervenants à l'audience révèlent hors de tout doute une inquiétude à ce sujet que nous croyons fondée. Vérification faite, nous croyons qu'une telle étude pourrait être réalisée assez rapidement, compte tenu des expériences et des précédents nombreux au Québec du passage de telle ligne en territoire de villégiature et compte tenu aussi du nombre d'années qui se sont écoulées depuis que certaines de ces emprises ont été tracées.

Dans l'état actuel des choses, la commission ne peut conclure que le passage des lignes à haute tension entraîne un effet négatif sur la valeur marchande des propriétés sises dans l'emprise, à proximité de celle-ci ou avec vue sur celle-ci. Cependant, compte tenu des raisons pour lesquelles un villégiateur arrête son choix sur tel ou tel site, compte tenu aussi, en général, de la qualité du décor comme facteur d'établissement, nous avons tendance à croire que des études qui seraient réalisées au Québec sur le milieu de villégiature n'iraient pas dans le même sens que les études déjà réalisées en milieu agricole ou résidentiel, urbain ou péri-urbain. A ce sujet, on lira avec intérêt les conclusions de monsieur Louie Reese, ci-haut cité.

Revenant à l'étude de Saint-Damien, avant de procéder à l'analyse plus détaillée des conséquences que pourrait entraîner le passage de la ligne dans

cette municipalité, il faut d'abord décrire brièvement le territoire touché par le tracé.

Ce territoire, bord  au nord par la route 347, à l'ouest par le village de Saint-Damien-de-Brandon, à l'est par l'extrémité ouest du lac Matambin et qui s'étend au sud jusqu'au IX^e rang Brandon, possède une superficie approximative de 16 milles carrés. D'une façon générale, cette zone forme un carré dont les côtés ont environ quatre (4) milles de longueur. Il existe une importante circulation entre Saint-Damien et le lac Matambin via l'axe de la route 347, et entre Saint-Damien et les lacs Lachance et Corbeau, via le chemin du XI^e rang qui, après avoir dépassé le lac Corbeau, vient rejoindre la route 347 à l'ouest du Matambin. La ligne coupe donc perpendiculairement deux chemins d'accès et de circulation entre le village de Saint-Damien d'une part et les lacs Matambin et Corbeau d'autre part. C'est donc dire que les résidents permanents de Saint-Damien ainsi que les résidents permanents et les villégiateurs des lacs Matambin et Corbeau auront fréquemment dans leur champ de vision la ligne 735 kV. Les populations affectées sont donc unanimes à souligner qu'il y aura impact visuel fort dans cette région et détérioration de la qualité générale du décor. Le tracé EST serait donc orienté nord-sud et, descendant des hauts plateaux, irait couper la rivière Matambin perpendiculairement à son cours pour remonter les collines contiguës au lac Corbeau. Ainsi orienté, le tracé se situerait à la charnière du couloir de la Matambin, passant entre le village de Saint-Damien et le lac Lachance à l'est et les lacs Corbeau et Matambin à l'ouest.

Au niveau de l'utilisation actuelle de ce territoire, nous ne considérons pas

pour le moment les zones identifiées comme projet de développement résidentiel, lesquelles seront analysées dans le cadre du scénario 2 relatif aux usages et aux utilisations futures du territoire.

En ce qui a trait plus particulièrement aux activités actuelles de cette zone, si nous procédons du nord vers le sud, la municipalité de Saint-Damien a fait remarquer à la commission la présence d'un lac artificiel localisé du côté nord de la route 347, et qui est alimenté par un petit ruisseau longeant à une distance de 500 pieds environ le corridor prévu de la ligne de transport d'électricité proposée. La municipalité s'inquiète donc, à juste titre, de la qualité de l'eau de ce lac qui fournit en eau potable les résidents de l'avenue Val des Bois avant de se jeter dans le lac Lachance. Les remarques que nous faisons précédemment au sujet de la qualité des eaux du lac England s'appliquent évidemment au cas présent. Bien que fort important, ce problème, advenant le passage de la ligne, pourra être solutionné par des mesures de mitigation appropriées.

Ajoutons de plus qu'une érablière serait directement affectée sur le lot 265, au nord de la 347 et que cet impact n'a pas été identifié par l'initiateur dans sa déclaration d'impact.

Autre fait à signaler au nord de Saint-Damien, avant que le tracé n'aborde la vallée: le Club de chasse et de pêche de Saint-Damien dans son mémoire souligne qu'il existe entre le lac à la Pluie et le lac Migué, situé environ six (6) milles au sud du lac à la Pluie, trois importants ravages d'originaux ainsi qu'une frayère à truites importante dans la baie du lac Edouard. Le

Club de chasse et de pêche informe; d'autre part, la commission qu'il existe dans ce territoire un début de ravage de chevreuils au lac Laporte, un autre d'orignaux à la limite du lot 323, un début de ravage de chevreuils dans le X^e rang sur le lot 174, un ravage d'orignaux et un début de ravage de chevreuils dans le VIII^e rang sur le lot 78, ce qui totalise huit (8) ravages. Des mesures de mitigation devront encore ici être adoptées, de façon à permettre aux populations de chevreuils ou d'orignaux d'être protégées par des aménagements appropriés, d'autant plus qu'une lecture de la carte en fonction des ravages identifiés nous indique que l'ouverture de l'emprise constituerait une voie d'accès aux populations de grands ongulés située de part et d'autre du tracé et favoriserait ainsi le braconage.

La zone que nous avons décrite précédemment compte surtout quatre (4) agglomérations, soit le village de Saint-Damien et les trois lacs: Matambin, Lachance et Corbeau. Nous évaluerons donc pour chacun de ceux-ci l'impact que pourrait avoir la ligne de transport d'électricité telle que proposée.

Le lac Lachance est un petit lac situé dans le XI^e rang à environ deux (2) kilomètres du village de Saint-Damien. On compte actuellement environ 20 chalets ou résidences sur les rives du lac. La présence de la ligne de transport dans son tracé EST passerait éventuellement à environ 500 mètres de la rive ouest du lac, provoquant effectivement un impact visuel fort, compte tenu surtout du fait que la ligne passerait à flanc de coteau à cet endroit à environ 25 mètres au-dessus du niveau du lac. sur une pente orientée ouest-est, en direction de celui-ci.

Quant au lac Corbeau, il serait aussi éventuellement touché par la présence de la ligne de transport non pas au niveau d'une expropriation éventuelle de ses résidents mais lui aussi au niveau visuel, la ligne devant passer à une distance d'environ 500 à 700 mètres de ses rives. Certains intervenants ont cru bon de mentionner à la commission que le lac Corbeau servait entre autres à l'amerrissage d'hydravions et que la présence d'une ligne à haute tension serait de nature à entraver cette activité. A ce sujet cependant, il y aurait lieu de se poser la question de savoir si l'activité d'amerrissage ne constitue pas, dans l'immédiat, un impact beaucoup plus important pour les résidents de ce lac qui ont à en subir le bruit et certaines autres formes de pollution dont les pertes d'hydrocarbures. Considérant la possibilité d'impact négatif entraîné par cette activité, considérant que la ligne électrique pourrait être un facteur de nuisance à cet impact négatif, on serait porté à conclure que la ligne électrique constituerait un projet pouvant avoir une conséquence positive sur le bien-être de la population comme sur la qualité des eaux du lac Corbeau. Mais évidemment, ce genre de raisonnement ne saurait tenir puisqu'il est de la compétence de la municipalité de Saint-Damien d'adopter une réglementation dans le but de limiter ou de proscrire cette activité.

D'une manière générale, le mémoire de l'Association des propriétaires et locataires du lac Corbeau insiste sur l'impact visuel provoqué par le passage de la ligne et sur les effets primaires et secondaires que pourrait entraîner un tel impact au niveau de la valeur marchande des propriétés situées sur les bords ou à proximité du lac, de même que sur les propriétés du chemin du 11e rang, encore plus directement touchées. Le même mémoire fait

remarquer aussi à la commission que depuis quelques années, suite aux efforts conjugués de l'Association et de la municipalité de Saint-Damien, chalets et résidences du lac Corbeau ont acquis une valeur certaine du fait qu'une politique de restauration a été appliquée pour toutes les constructions ne répondant pas à des normes réglementaires touchant tant l'aspect esthétique que sanitaire.

Mais ces questions d'ordre économique ont toutes été subordonnées à des considérations de qualité du site liées à la vocation essentiellement touristique de celui-ci. Qu'on lise les mémoires de monsieur Michel Lauzon, de monsieur Jules Lafortune, de l'Association des propriétaires et locataires du lac Corbeau, de monsieur André Béland et de madame Christiane Beaudry-Béland de madame Mireille Lambert ou qu'on se réfère aux interventions orales de madame Andrée Mayrand, de monsieur Fernand Mayrand et de monsieur Armand Doré, la grande majorité a insisté au premier chef sur les conséquences irréversibles que la cicatrice de l'emprise provoquerait sur le paysage.

En ce sens, Hydro-Québec admet que le passage de la ligne dans cette zone "défigurerait un des beaux paysages de la région et créerait un impact visuel important sur le village de Saint-Damien-de-Brandon et ses environs ainsi que sur la route 347". L'initiateur ajoute de plus, que la ligne "produirait une cicatrice perceptible jusque dans l'arrière pays de Saint-Damien, et plus particulièrement depuis les chemins du 11^e rang Brandon et du lac Corbeau". (volume Annexes, page 65).

Comprenons-nous bien cependant: la vallée de la Matambin ne peut en aucune façon être confondue avec la vallée de la rivière du Sauvage dont nous avons longuement traité précédemment. En effet, autant il nous semble impérieux de conserver le caractère naturel de cette dernière, autant ce caractère est-il absent de la vallée de la Matambin qui forme une zone densément peuplée. Bien que la vallée de la Matambin forme un ensemble harmonieux de forme circulaire par opposition à la morphologie allongée de la vallée de la Sauvage, s'il nous apparaît essentiel de protéger la zone de Saint-Damien, c'est d'abord en raison de la volonté clairement exprimée à l'audience, de protéger un milieu peuplé, habité, où des activités récréatives, touristiques et commerciales ont tissé une toile qui occupe l'ensemble du bassin de la Matambin et qui ne saurait être déchirée par l'emprise d'une ligne de transport d'électricité.

Evidemment, un tel développement n'a pas pu se faire sans quelques signes de détérioration. A titre d'exemple, citons le déboisement total du flanc d'une colline donnant sur le village de Saint-Damien, immédiatement derrière l'école, face à l'église paroissiale. Cette utilisation des terrains de madame Louise Kirsch (déboisement qui aurait été fait malgré la volonté de cette dernière) provoque un impact visuel plus immédiat et certainement aussi important pour le village de Saint-Damien que l'éventuel tracé de la ligne EST. A ce sujet, nous ne pouvons comprendre comment la secrétaire de la municipalité, madame Lise Bergevin, puisse prétendre que pour les résidents du village, le passage de la ligne aurait un effet infiniment plus important que cette coupe à blanc. Il faut rappeler que ce déboisement se trouve à environ 150 mètres du village, alors que l'emprise de la ligne se

situeraît à l'extrémité nord-ouest du champ de vision du centre du village, à environ 1,5 kilomètre de l'église. Précisons que son explication à l'effet que les résidents de Saint-Damien, anciens cultivateurs pour la plupart, sont habitués au déboisement mais pas habitués aux lignes à haute tension, ne nous a guère convaincus.

D'autre part, quelques autres installations dans le village de Saint-Damien, dont une scierie, peuvent être considérées par des non-résidents comme une entrave importante au cachet touristique de la région et comme un impact visuel certain au niveau du village.

Notons enfin que le développement de villégiature qui s'est constitué avec les années autour du lac Matambin ne nous apparaît pas comme un modèle à imiter. Au contraire; l'entassement actuel de chalets et d'immeubles d'habitation sur des parcelles de terrain exigües, ne permet pas d'installation sanitaire adéquate et menace ainsi la survie même de ce lac.

Par contre, le IX^e rang Brandon, sis à quelques kilomètres du village de Saint-Damien, a su conserver un caractère agraire intéressant et une unité d'utilisation qui dénote une préoccupation pour la conservation du cadre naturel. Tant la population régionale et locale que l'initiateur considèrent le IX^e rang comme un site champêtre à potentiel touristique très fort. Soulignons que la ligne entraînerait la disparition de la colonie de vacances "Autour du Monde" (impact no 339, p. 170, Annexes). D'autre part, les érablières de messieurs Jean Lapointe (lots 134 et 135) et Roland Comtois (lot 136) seraient touchées de même que la ferme agricole de monsieur Roland Ro-

berge (lot 139) (impact no 340, p. 171, volume Annexes). Plus qu'au plan fonctionnel, c'est au plan visuel que le tracé affecterait principalement cette zone, pour les raisons mentionnées ci-haut. Il faut ajouter que la ligne obliquerait immédiatement après avoir traversé le chemin, imposant d'une part la présence d'un pylône d'angle à cet endroit et longeant ainsi ce chemin pendant plus de 300 mètres. L'enquête nous apprend enfin que le tracé proposé passerait à moins de cent mètres de la demeure de madame Mireille Lambert, située sur le lot 139, tel qu'il appert dans le mémoire que cette dernière a fait tenir à la commission le 21 février 1980. Or, il n'est fait mention nulle part dans la déclaration d'impact d'Hydro-Québec de la proximité immédiate de cette propriété qui se trouverait ainsi face au pylône d'angle et à l'alignement B6111.

En bref, le tracé EST proposé par Hydro-Québec, s'il devait être construit, empiéterait sur des terres privées pendant la moitié de son parcours. 95% de celui-ci serait situé en milieu forestier et affecterait un (1) équipement récréatif, trois (3) zones de villégiature, trois (3) lacs, deux (2) rivières, sept (7) routes principales et secondaires et passerait à proximité immédiate de huit (8) résidences secondaires ou permanentes. Ce tracé comprend essentiellement deux (2) zones que la commission juge de toute première importance de protéger et de soustraire au passage éventuel de lignes à très haute tension. Ces deux zones sont: la vallée des rivières du Sauvage et du Pin Rouge et la vallée de la rivière Matambin. Nous incluons dans cette dernière, le site exceptionnel que constitue le IX^e rang Brandon.

Dans le but de protéger la plus méridionale de ces deux zones, monsieur Guy

Chevrette, dans son intervention devant la commission, propose une modification au tracé EST de façon à contourner la municipalité de Saint-Charles-de-Mandeville entre les lacs Maskinongé et Mandeville. Malheureusement, un tel tracé n'a pas fait l'objet d'une demande de la part d'Hydro-Québec, ni non plus d'une étude préalable et d'un inventaire des ressources de ce corridor. D'autre part, le député Chevrette dans son mémoire a critiqué de façon articulée, et, à notre avis, pertinente, le processus de décision qui a mené au choix de la zone d'étude dans la région Lanaudière. Or, s'il fallait que la commission arrête ses conclusions dans le sens d'un tracé EST modifié sans que la population éventuellement affectée ait été appelée à faire valoir ses représentations à ce sujet, nous risquerions de donner dans le travers qu'a, par ailleurs, si justement dénoncé monsieur le député Chevrette. Nous ne considérons pas qu'il appartient au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement d'élaborer des tracés totalement nouveaux dans un dossier comme celui qui l'intéresse présentement. Il appartient à l'initiateur de juger de la pertinence de la suggestion de monsieur Chevrette et à procéder éventuellement aux études nécessaires et aux demandes d'autorisation pertinentes. Quant au rôle du Bureau, il se limite à recevoir les représentations des citoyens sur le ou les tracés proposés par l'initiateur et à faire l'analyse de ses constatations. Si son analyse l'amène à suggérer des modifications au tracé, il n'est pas de son ressort de suggérer un tracé situé totalement à l'extérieur de la zone d'étude établie par l'initiateur et de nature essentiellement différente que la proposition initiale.

Quant aux mesures de mitigation, si le tracé EST devait être autorisé, il y aurait lieu d'accorder une attention toute particulière à la zone maréca-

geuse située à la pointe sud du lac Kaiagamac, laquelle zone constitue un fort potentiel biologique. D'autre part, quant aux ravages de chevreuils et d'orignaux situés près de la rivière Matawin et entre les lacs à la Pluie et Migué, il y aura lieu d'apporter des soins particuliers à l'aménagement de ces ravages surtout de façon à en limiter l'accès, lequel pourrait entraîner une perte de population importante. Quant au lac England et au petit lac artificiel situés au nord de la route 347 dans les limites de la municipalité de Saint-Damien, leurs abords comme leur bassin versant devront faire l'objet d'une réglementation précise quant à l'emploi d'herbicides afin d'éviter la détérioration de la qualité de l'eau potable.

Enfin, à Saint-Zénon, il y aurait lieu de suivre la ligne à 120 kV pendant une certaine distance depuis le point où celle-ci et le tracé EST proposé se croisent, dans l'alignement B6117, au nord du chemin du rang Saint-François. Ceci aurait au moins pour effet d'éviter le passage d'une ligne à très haute tension entre les résidences de monsieur Guy Pageau et madame Josette Trépanier et monsieur Pierre Gagnon.

Quant aux mesures de mitigation à apporter pour éviter globalement la vallée des rivières du Sauvage et du Pin Rouge et à éviter la vallée de la Matambin, il n'en existe aucune qui puisse être satisfaisante.

5.3 Scénario 2: Tracé EST, usage potentiel du territoire

Tel que mentionné au début de ce chapitre, le présent scénario portera sur l'évaluation des conséquences que pourrait entraîner le tracé EST proposé sur l'utilisation future ou potentielle du territoire éventuellement traversé par la ligne à 735kV. Ce scénario est donc basé exclusivement sur les projets ou les utilisations projetées des divers tronçons du tracé EST. Il est bon de souligner que, dans toute la mesure du possible, le Bureau a tenté de départager les projets faisant l'objet d'une certaine concrétisation, tels que plans, relevés, études, lotissements, etc., des simples déclarations d'intention qui ont été soulevées à maintes occasions en cours d'audience, mais qui n'ont pu être étayées en aucune façon.

5.3.1 Saint-Michel-des-Saints

On a vu dans le scénario précédent que le tracé proposé, dans sa partie nord, serait situé légèrement à l'ouest de Saint-Michel-des-Saints. Or, au nord de la rivière Matawin et du chemin Saint-Donat, à environ cinq cents mètres à l'est du lac Simon, des travaux de déboisement ont déjà été entamés dans le but de construire un aéroport pour avions légers de tourisme. Cet aéroport, d'un coût estimé à 230 000\$ serait construit dans l'axe nord-sud, à 45° environ par rapport à la ligne dans son alignement B6056. Ce projet n'a pas été identifié par Hydro-Québec dans son relevé d'impacts. Compte tenu de l'orientation du tracé EST proposé et de l'orientation de la piste projetée, compte tenu aussi de la distance d'environ 1 300 mètres séparant l'un et l'autre, il est permis de pen-

ser que la réalisation du tracé EST constituerait une menace pour la poursuite du projet d'aéroport civil à Saint-Michel-des-Saints. Notons qu'environ les deux tiers de la surface nécessaire à ce projet ont été déboisés en 1976. Or, depuis lors, le déboisement accompli grâce à une subvention de Canada au travail, n'a pas été complété. D'autre part, le projet fédéral d'aide aux municipalités ayant connu de sévères coupures de budget, il n'est pas assuré que la municipalité de Saint-Michel-des-Saints sera toujours intéressée à la réalisation de son projet. Aucun permis n'a encore été émis à ce sujet mais un dossier est toujours ouvert au ministère fédéral des Transports.

Immédiatement après sa traversée de la rivière Matawin, le tracé EST passerait à proximité du lac England qui, dans sa partie sud, possède un potentiel récréatif selon l'Inventaire des terres du Canada de même qu'un potentiel de terres pour la sauvagine et la faune ongulée. Cependant, aucun projet d'exploitation de ces possibilités n'a pu être identifié en cours d'enquête.

5.3.2 Saint-Zénon

Le maire de la municipalité de Saint-Zénon, monsieur Yvan Champagne affirme que la ligne compromettrait un projet de développement sur le lot 42 du rang VI, le long de la route 131, dans la partie limitrophe de la vallée de la rivière du Sauvage et de la rivière du Pin rouge. Effectivement, vérification faite, ce lot appartient à monsieur Bernard Brouillet. Celui-ci est propriétaire de 86 acres et vient de procéder à la

subdivision de sa partie de lot. Cette subdivision n'est pas encore enregistrée. D'autre part, l'emprise des services publics a été élaborée à l'automne 1979 dans le but d'y établir un petit ensemble domiciliaire. Comme la municipalité de Saint-Zénon n'émet pas de permis de construction, il nous a été impossible de vérifier si des plans de construction afférents à ce lot existaient. Aucun immeuble d'habitation n'y est présentement construit. Compte tenu des démarches relativement récentes du propriétaire, la commission en conclut que ce projet connaît encore une certaine mise à jour (contrairement au projet du lot 48, rang VI à Saint-Michel-des-Saints) et que le tracé EST serait de nature à l'affecter sensiblement.

Quant au bassin de la vallée des rivières du Sauvage et du Pin Rouge, son potentiel de développement récréatif ou domiciliaire demeure assez faible, sauf autour du lac Brochet, du chemin du rang Saint-Joseph et surtout le long du chemin du rang Saint-François. A ce dernier endroit, plusieurs vieilles propriétés ont été rénovées dans les dernières années; le réservoir de ces propriétés, qui datent de l'époque où le rang Saint-François était consacré à des activités agricoles, étant bientôt épuisé, les futurs résidents devront dorénavant y ériger de nouvelles constructions. Pour ce qui est du lac Brochet, aucune nouvelle résidence n'a été construite dans les cinq dernières années et aucun projet de construction ou de développement de villégiature n'a pu y être identifié.

Monsieur Guy Pageau, dont nous avons parlé de la propriété sise sur le chemin du rang Saint-François, a déposé et longuement expliqué à la

commission le projet de développement pour fins récréatives et de villégiature, qu'il a élaboré sur ses lots, lesquels portent les numéros 8, 9, 10 et 11 du rang XIII du cadastre du canton Provost. Déjà des travaux d'arpentage et de subdivision ont été réalisés et une partie des rives du lac a été défrichée. D'autre part, des aménagements ont été réalisés de façon à faciliter l'accès au lac de barrage sis à l'arrière de la propriété de monsieur Pageau. Ce dernier nous indique qu'il compte, dès 1981, mettre en vente certains des terrains situés autour de son lac. On peut évaluer le nombre de terrains susceptibles d'être vendus à une quarantaine, d'une surface moyenne d'environ 7 000 mètres carrés chacun. Il est évident que nous sommes ici en face d'un projet qui dépasse la simple déclaration d'intention et qui a déjà fait l'objet d'un début de réalisation, bien que l'aménagement du territoire ne soit pas encore complété. Ce projet, auquel monsieur Pageau nous dit accorder la plus grande importance (ses représentations nous en ont convaincus) n'a pas été identifié par Hydro-Québec dans sa Déclaration d'impact.

Plus au sud, aux limites de la municipalité de Saint-Zénon, est situé le lac à la Pluie, lac d'une remarquable qualité et de bonnes dimensions avec une longueur d'environ 3 000 mètres dans son axe le plus long. D'une grande richesse faunique, le lac et la région l'entourant font partie de la zone d'exploitation contrôlée dite ZEC des Nymphes. Selon les informations que la commission a reçues du ministère des Loisirs, de la Chasse et de la Pêche, ce lac ne fait partie, ni à court ni à moyen terme, d'aucun plan de développement récréatif pouvant donner

lieu à la construction de chalets ou de résidences. Toutefois, le ministère des Terres et Forêts souhaitait, il y a quelques années, y aménager un camping sauvage et quelques autres équipements récréatifs, mais il appert que cette vocation a été abandonnée par le ministère des Loisirs, de la Chasse et de la Pêche qui en a revu l'utilisation pour l'inclure dans une zone de construction. En conséquence, la commission considère que le passage de la ligne de transport à l'extrême est du lac à la Pluie ne perturbera pas de façon appréciable la vocation de conservation et d'exploitation contrôlée accordée à ce lac.

5.3.3 Saint-Damien-de-Brandon

Avant de procéder à l'analyse des utilisations potentielles du sol pour l'ensemble du territoire de la municipalité de Saint-Damien, la commission a pris soin d'étudier avec attention le plan montrant le zonage proposé de la municipalité. Ce plan a été réalisé par la firme d'urbanistes Lecours, Miller et Associés Inc. Il n'avait pas encore été adopté par le conseil municipal lors de la tenue de l'audience. Cependant, dans la partie du territoire directement touchée par le tracé EST, trois règlements ont tout de même été adoptés, soit les règlements 161 relatif aux lots 167 à 173 au lac Corbeau, 174 et 175 relatifs aux lots 260 à 266 inclusivement au lac Lachance.

Si on suit le parcours du tracé EST, depuis la limite nord de la municipalité de Saint-Damien jusqu'à sa limite sud, en y superposant le plan de zonage projeté, on constate que le tracé passerait dans la zone de

conservation no 1 du rang V, dans la zone de conservation no 4 des rangs IV et III, dans la zone de conservation no 8 des rangs II, I et A, dans la zone de villégiature no 11 du XII^e rang et à travers la zone de villégiature no 11 du XI^e rang, dans la partie est de la zone de villégiature no 12 du X^e rang, dans la partie nord de la zone de villégiature no 13 du IX^e rang pour ensuite pénétrer dans la partie ouest de la zone d'agriculture A2-1 du même rang et enfin à travers les zones de villégiature nos 14 et 15 du VII^e rang. Le tracé EST ne toucherait à aucune zone de préservation.

La Chambre de commerce de Saint-Damien-de-Brandon, la firme Larose, Labre et Meunier, les mémoires de monsieur Michel Lauzon et de la firme Jacques Lecours, urbaniste, au nom de la municipalité de Saint-Damien, ont informé la commission de l'existence d'un certain nombre de projets de construction domiciliaire dans la vallée de la rivière Matambin, surtout du côté des lacs Lachance et Corbeau. On nous a, entre autres, fait mention d'un projet de construction de résidences permanentes qui pourraient être établies au sud de la route 247, sur les lots 260, 261 et 262 du cadastre de la paroisse de Saint-Damien, lesquels ont d'ailleurs fait l'objet du règlement de zonage 195. Ces constructions seraient situées à la partie sud-est du lac Lachance, au nord du chemin du XI^e rang. On prévoit que ce projet, lorsqu'il sera réalisé, devrait comprendre environ deux cents maisons d'habitation. Cette déclaration de la municipalité de Saint-Damien n'a pas manqué d'être questionnée par la commission au sujet de l'évaluation qui aurait été faite des conséquences de telles constructions sur la qualité des eaux du lac Lachance.

La seule réponse que la commission ait obtenue est que, selon les nouvelles réglementations sur les subdivisions, le lac Lachance devrait être protégé compte tenu de la surface minimum de terrain exigé pour qu'un permis de construction soit émis. Or, il n'existe pas de normes uniformes en ce domaine, le lac Lachance n'ayant pas nécessairement la même capacité de support que le lac Matambin ou que le lac Corbeau, compte tenu de son très petit bassin versant et du taux sans doute assez lent de renouvellement de ses eaux. Le lac Lachance supporte actuellement 16 résidences permanentes et 6 chalets. Si le projet ci-haut décrit devait se concrétiser, l'achalandage autour du lac serait donc décuplé dans les prochaines années. Pour l'instant, la subdivision a été complétée sur ces trois lots depuis plus de cinq (5) ans et aucun permis de construction n'a encore été émis. La commission a cependant noté le grand nombre de nouvelles constructions à proximité du lac Lachance, ce qui laisse entrevoir un déblocage prochain de la construction sur ces lots.

Quant aux lots 263, 264, 265 et 266 en bordure du lac Lachance, bien que le règlement de zonage 174 consacre ces lots au développement résidentiel, aucun projet n'a été porté à la connaissance de la commission.

D'autre part, au sud du chemin du IX^e rang, dans le X^e rang, la commission a pris connaissance d'un projet de lotissement du lot 174 et de la partie du lot 173 du cadastre de la paroisse de Saint-Damien-de-Brandon, division d'enregistrement de Berthier. A l'appui de ce projet, un plan, daté du 21 décembre 1979, a été préparé par monsieur Gilles Dupont, arpenteur-géomètre, dont vraie copie montrant le passage éventuel du

tracé EST a été émise le 20 février 1980. Effectivement, le tracé projeté traverserait le X^e rang sur toute sa hauteur en plein coeur de ce projet de lotissement sur les terres, propriété des entreprises du lac Corbeau et de monsieur et madame André Plourde. Le plan de subdivision d'environ 75 terrains a été préparé mais n'a pas été enregistré.

Bien qu'aucun terrain n'ait encore été vendu, les travaux d'ouverture des chemins sont déjà commencés. Compte tenu du site, l'expropriation d'une emprise de 290 pieds de large, en plein coeur d'une propriété mesurant moins de deux mille pieds de largeur, risquerait de compromettre le projet tel qu'il nous a été présenté. Nous constatons que ce projet n'a pas été identifié par Hydro-Québec dans son étude d'impact.

Il faut noter qu'il existe deux précédents ayant fait l'objet d'étude dans de semblables cas où une ligne à très haute tension traverse des projets de développement domiciliaire. Il s'agit dans les deux cas de développement en banlieue, dans la municipalité de Warren, comté Macomb, Michigan, U.S.A. Les deux complexes domiciliaires sont de part et d'autre d'une emprise contenant deux lignes à 120kV. Il faut noter que dans les deux cas, les terrains avaient été achetés par leur propriétaire monsieur Nelson Dembs, après la construction de la première ligne. Le premier projet domiciliaire s'est élevé en même temps que la compagnie Détroit Edison érigeait la seconde ligne 120kV. Les conclusions de l'étude réalisée sur ces deux cas par monsieur Charles W. Layton, intitulée "Subdivision Values Unaffected by Tower Lines", sont à l'effet que le

promoteur a réussi, avec plus de facilité que prévue, à vendre à leur pleine valeur, toutes les propriétés de type unifamilial construites dans chacun des deux projets. Cependant, compte tenu qu'un développement de banlieue ne peut pas être comparé à un milieu de villégiature et compte tenu que l'expérience de monsieur Dembs remonte au début des années 1960, à une époque où les préoccupations environnementales étaient à toutes fins pratiques inexistantes, compte tenu que l'emprise n'occupait qu'une très petite portion de la surface en développement dans les cas étudiés, nous ne croyons pas qu'il soit possible d'appliquer les conclusions de l'étude de monsieur Layton au projet des Entreprises du lac Corbeau. La commission demeure intimement convaincue que le projet tel que formulé serait de nature à entraver sérieusement le développement des lots 173 et 174 du cadastre de la paroisse de Saint-Damien-de-Brandon. Evidemment, il faut encore une fois répéter que, même si le lac Corbeau est beaucoup moins surchargé en résidences et en chalets que le lac Matambin, avant de poursuivre un tel développement, il y a lieu d'en évaluer la capacité de support calculée selon le taux de son renouvellement, sa profondeur et les aménagements sanitaires qui y sont déjà réalisés.

Quant au lac Matambin, il compte actuellement 36 résidences permanentes et 321 chalets. Le projet Delorme porté à l'attention de la commission se situerait à l'extrémité est du lac Matambin. Ce projet, déjà en voie de réalisation, compte actuellement 10 résidences permanentes et 21 chalets. Les commissaires ont été à même de constater l'importance du développement actuel sur le pourtour du lac Matambin, que ce ne serait

que par le nombre de chalets et de résidences qui y sont déjà construits. Ce projet ne pourrait que contribuer à la surcharge ou au dépassement de la capacité de support que possède ce lac. Encore là, le lac Matambin possède un bassin versant d'une petite superficie, entraînant un faible renouvellement de son volume d'eau ce qui le rend très sensible à tout apport de charge polluante supplémentaire. Quant à l'impact visuel que pourrait avoir la ligne sur le pourtour du lac Matambin, il serait certainement de faible envergure si tant est qu'il puisse y avoir impact visuel à pareille distance.

La vocation future du IX^e rang Brandon nous est apparue plus confuse. En effet, la lecture du plan de zonage proposé, à l'endroit où le tracé EST traverserait le IX^e rang, attribue une vocation de villégiature à la partie nord du IX^e rang et une vocation agricole à sa partie sud, depuis le lot 127 jusqu'au lot 139 inclusivement. Or, à quelques reprises, des intervenants ont mentionné à la commission qu'ils prévoyaient certains aménagements domiciliaires et récréatifs, entre autres dans la partie zonée agricole. Monsieur Roland Roberge a prévu la création d'une pisciculture sur sa terre, sise sur le lot 139. Cependant, il faut reconnaître qu'il s'agit plutôt dans ce cas d'une déclaration d'intention que d'un projet ayant déjà fait l'objet d'une planification détaillée. Nous ne pouvons donc que constater la vocation actuelle du IX^e rang Brandon, qui est consacré à la fois à l'agriculture, à la villégiature et à la récréation et affirmer que le tracé EST affecterait la partie la plus intéressante du IX^e rang au point de vue de la qualité et de l'unité du décor et qu'il altérerait tant l'utilisation actuelle que d'éventuels projets de mise en valeur de la qualité de cette zone.

5.4 Scénario 3: tracé OUEST - Utilisation actuelle du territoire

Tout au long de son parcours, le tracé OUEST passe successivement sur le territoire de chacune des municipalités suivantes: Saint-Michel-des-Saints, Saint-Zénon, Sainte-Émélie-de-l'Énergie, Saint-Côme, Sainte-Béatrix, Saint-Alphonse-de-Rodriguez et la municipalité de Canton Rawdon, avant de rejoindre la ligne 735kV Micoua/Jacques-Cartier à ce qui deviendrait alors le point "J".

5.4.1 Saint-Michel-des-Saints

Passant par la pointe Ouest du lac Melançon, le tracé OUEST franchit la rivière Matawin et le chemin Saint-Donat à environ 1 500 mètres à l'ouest du tracé EST déjà étudié et s'enfonce par la suite dans le ravage d'originaux dit de la Matawin Nord dont nous avons traité au début du scénario 1. Contrairement au tracé EST, cependant, le tracé OUEST court dans le cœur de ce ravage sur une distance d'environ 2 500 mètres. Des mesures de mitigation appropriées devraient, cependant, être adoptées de façon à contenir les conséquences négatives de l'implantation de la ligne. D'autre part, bien que l'accès au ravage serait facilité via l'emprise du tracé OUEST, cet accès serait quand même plus périlleux que si le tracé EST devait être retenu.

Légèrement plus au sud, dans le territoire de la municipalité de Saint-Zénon, se trouve le lac Saint-Sébastien identifié par Hydro-Québec comme zone critique du tracé OUEST. Considéré comme "un des très beaux lacs des Hautes-Laurentides" (Rapport complémentaire, page 86), le Saint-

Sébastien comprend un certain nombre d'établissements de villégiature. Toutes ces installations sont situées sur la face nord-ouest du lac alors que les escarpements prononcés du côté sud en rendent l'accès presque impossible aux activités de tourisme et de récréation. Courant à environ 35 mètres au-dessus du niveau du lac, à flanc de montagne sur cette face sud, la ligne devra être dotée d'un pylône d'angle qui fera face à une partie des chalets actuellement construits. La rive occupée du lac comprend environ quarante (40) chalets, la plage municipale des Loisirs de Saint-Zénon ainsi qu'un vaste terrain occupé anciennement par une colonie de vacances, alors propriété des Pères de Sainte-Croix, appartenant maintenant à monsieur Fernand Rondeau de Saint-Zénon. Celui-ci a déjà préparé un plan de lotissement pour la construction de plus de cent chalets et prévoit ouvrir dès l'été 1980, un terrain de camping présentement en voie de parachèvement. Il s'agit là de la plus vaste propriété du lac Saint-Sébastien. Après avoir visité les lieux, la commission est à même d'apprécier que la ligne sera visible depuis les trois-quarts des chalets, de la plage municipale et surtout du domaine de monsieur Fernand Rondeau. De tous les lacs organisés touchés par l'un ou l'autre des tracés, le Saint-Sébastien serait le plus affecté, compte tenu de son important développement de villégiature. Coincé à l'ouest par une vaste zone de hauts sommets de plus de 600 mètres au travers de laquelle il s'avérerait, semble-t-il extrêmement périlleux sinon impossible de faire courir une telle ligne, toute alternative de tracé devrait donc s'inscrire entre les lacs du Trèfle et Saint-Sébastien afin de contourner celui-ci par le nord-ouest. Or, le Saint-Sébastien n'est séparé de la vallée dite de la Coulée des Nymphes,

à l'est, que par quelques sommets de faible importance. En conséquence, une telle alternative pourrait être éventuellement prise en considération, en se rappelant toutefois que la ligne passerait alors quand même dans le champ visuel du Saint-Sébastien bien que de façon moins perturbante que le tracé actuellement proposé. La ligne devrait aussi traverser deux chemins d'accès au Saint-Sébastien, elle passerait au-dessus de la rivière de décharge du lac, cours d'eau intéressant s'inscrivant dans une petite vallée du plus bel effet; elle risquerait d'être vue depuis la Coulée des Nymphes avant de passer dans le champ de vision des chalets mais à l'arrière de ceux-ci plutôt qu'à l'avant. Une telle alternative encerclerait à toutes fins pratiques la zone habitée autour du Saint-Sébastien.

D'autre part, la commission a eu l'occasion d'entendre à ce sujet, le maire de Saint-Zénon, monsieur Yvan Champagne, de même que quelques résidents de Saint-Zénon et de prendre connaissance d'une lettre de monsieur Fernand Rondeau adressée à monsieur Champagne et dont copie a été remise au Bureau d'audiences publiques. Toutes ces interventions ont été dans le sens que le tracé OUEST était préférable au tracé EST. Il s'agit là d'un des rares cas où les représentants d'une municipalité se sont prononcés en faveur d'un des deux tracés. Il faut souligner, de plus, que pour monsieur Yvan Champagne, comme pour quelques-uns de ses concitoyens, il est préférable de protéger la partie EST de Saint-Zénon, susceptible de développement et d'aménagement futurs, plutôt que la partie OUEST qui ne présente que peu de potentiel sous ce chef.

Monsieur Champagne a affirmé, lors de la deuxième partie de l'audience, qu'il considèrerait que les propriétaires de chalets déjà établis sur les bords du Saint-Sébastien, ne quitteraient pas leur propriété pour le seul motif d'un impact visuel alors qu'il craignait qu'une telle ligne, passant à l'est de sa municipalité, n'entrave effectivement le développement, en repoussant d'éventuels villégiateurs. Le lecteur aura intérêt à revoir l'analyse que fait la commission de pareils arguments au deuxième chapitre du présent rapport. Monsieur Rondeau, propriétaire de quatre (4) des sept (7) lots du lac Saint-Sébastien, confirme l'opinion exprimée par monsieur le maire Champagne, à l'effet que le tracé OUEST est préférable au tracé EST, même si celui-là l'affecte plus que ce dernier.

Toujours dans les limites de la municipalité de la paroisse de Saint-Zénon, légèrement plus au sud, dans son alignement B6127, le tracé OUEST serait tangent à une zone lacustre constituée des lacs du Sauvage, Désy, Clair et Albert. Cet ensemble fait partie d'un aménagement récréatif intégré sous la responsabilité du ministère de l'Energie et des Ressources. On a remis à la commission une carte décrivant l'aménagement du lac Sauvage et situant l'emprise prévue de la ligne de transport, immédiatement à l'ouest du lac Désy. L'aménagement comprend des sites de camping sauvage, des tables de pique-nique, des facilités pour le canotage et la baignade et de nombreux sentiers pédestres, dont une certaine partie a déjà été réalisée. C'est d'ailleurs sous ce chef que la ligne causerait le plus d'inconvénients en ce qu'elle éliminerait certaines portions des sentiers pédestres déjà établis et

ruinerait à toutes fins pratiques un belvédère établi au-dessus du lac Désy. On notera qu'il s'agit d'équipements légers de récréation et non pas d'un aménagement résidentiel. Compte tenu de la topographie des lieux, le tracé OUEST, tel que proposé, s'il n'est pas modifié, aura un impact visuel certain sur l'aménagement du lac Sauvage. Cependant, la commission considère que certaines ententes entre le ministère de l'Énergie et des Ressources et Hydro-Québec sont sans doute possibles pour relocaliser la partie des sentiers pédestres se situant sous la ligne ou à proximité immédiate. Des mesures semblables devraient être prises pour reloger le belvédère déjà construit de façon à l'orienter plus à l'est, au-dessus du lac Désy et pour éviter ainsi à l'observateur d'avoir vue sur la ligne.

La commission considère d'autre part que ce site naturel est intéressant mais ne constitue pas une zone d'un intérêt aussi important que la vallée du Sauvage, à l'est de Saint-Zénon.

5.4.2 Sainte-Émilie-de-l'Énergie

On retrouve peu d'impacts dans cette partie du tracé OUEST si ce n'est la traversée des VI^e et VII^e rangs Beloeil qui affecterait directement certains riverains situés à proximité de l'emprise. Monsieur le maire Asselin de Sainte-Émilie-de-l'Énergie s'est présenté devant la commission pour faire savoir à celle-ci que sa municipalité préférerait toujours le tracé OUEST-CENTRE mais que si celui-ci était irrémédiablement écarté, c'est le tracé OUEST qui lui apparaissait de moindre impact par rapport

au tracé EST. Le tracé OUEST traverse Sainte-Emélie-de-l'Energie à sa périphérie sur une distance d'environ 12 kilomètres.

5.4.3 Saint-Côme

La ligne dans son tracé OUEST ne pénétrerait dans Saint-Côme que sur une distance d'environ 4 500 mètres, à la limite sud-est de la paroisse. Cependant, ce tronçon, à compter du rang du Petit Beloeil, s'inscrit à la limite de ce que la commission considère être la zone la plus sensible affectée par le passage éventuel du tracé OUEST. Cette zone particulièrement délicate comprend surtout les alignements B6040, B6041 et B6042, partie dans la paroisse de Saint-Côme et partie dans la paroisse de Saint-Alphonse-de-Rodriguez.

Dans les limites de Saint-Côme, l'emprise traverserait en diagonale le chemin dit du rang du Petit Beloeil et entraînerait la disparition de quatre (4) immeubles d'habitation, en plus de provoquer un impact visuel d'importance. Toute tentative de relocalisation du tracé à cette hauteur s'avère délicate et ne constituerait qu'un pis-aller dans la partie nord de l'alignement B6040.

5.4.4 Saint-Alphonse-de-Rodriguez

Le tronçon orienté est-ouest du tracé OUEST concentrerait la presque totalité des impacts affectant la municipalité de Saint-Alphonse-de-Rodriguez. En effet, la plupart des interventions en provenance de Saint-

Alphonse-de-Rodriguez et la majeure partie de l'étude préparée pour le compte de Saint-Alphonse par madame Lise Cormier, architecte-paysagiste, traitent des conséquences du passage de la ligne à la hauteur de la route 343, le long du couloir de la rivière L'Assomption et sur les lots perpendiculaires au chemin du IV^e rang Cathcart et du chemin Saint-Alphonse, en direction de Chertsey. Or, la commission considère là aussi que des mesures devraient être étudiées de façon à améliorer le tracé dans ses alignements B6041 et B6042.

Au seul niveau de l'alignement B6041, la commission constate que la ligne affecterait visuellement ou fonctionnellement, plus ou moins selon le cas, le domaine McManiman, le domaine des Rentiers, le domaine Couture, traverserait la route 343 ainsi que la rivière L'Assomption, s'inscrirait à l'intérieur d'une vallée glaciaire intéressante au croisement de la 343 et de la rivière L'Assomption en plus de menacer la mise sur pied d'un équipement de sports d'hiver sur la seule montagne susceptible de servir à cette fin dans les limites de la paroisse de Saint-Alphonse. En ce sens, des démarches ont déjà été intentées par les autorités municipales de Saint-Alphonse. La création d'un centre de ski et de sports d'hiver serait d'un intérêt certain pour Saint-Alphonse qui souffre d'une nette carence au niveau du tourisme d'hiver, alors qu'il y a presque saturation au niveau du tourisme d'été. La mise sur pied d'un centre de sports d'hiver aurait pour conséquence de diversifier les activités de plein air d'hiver qui sont actuellement limitées à la motoluge et au ski de fond. L'initiateur ne semble pas avoir pris en considération cette donnée dans le traitement de l'alignement B6041. En

terme de développement économique, la protection de ce site apparaît à la commission plus avantageuse que la protection des lacs à Foin et Curly dont le développement éventuel ne pourrait qu'intensifier le tourisme d'été. Notons en passant que l'implantation du tracé OUEST dans la région de ces deux derniers lacs affecterait ceux-ci de façon beaucoup plus discrète qu'il ne le ferait à la traversée de la rivière L'Assomption au pied de la montagne ci-haut décrite.

En conséquence, la commission suggère que des démarches soient intentées dans le but d'optimiser le tracé OUEST dans son alignement B6041.

La même remarque s'applique au tracé OUEST dans son alignement B6042. En effet, la ligne de transport affecterait sensiblement le milieu organisé établi tout au long du chemin du IV^e rang et du chemin Saint-Alphonse, depuis la route 343 jusqu'aux limites de Saint-Alphonse-de-Rodriguez et de la municipalité de canton de Chertsey. Dans un premier temps, il faut garder à l'esprit que le chemin Saint-Alphonse est une voie de circulation importante dans le territoire de Saint-Alphonse-de-Rodriguez, premièrement parce qu'il est bordé de quelques lacs et chalets, par le Club de golf Boniva et par une ferme horticole; deuxièmement, en ce qu'il est la voie d'accès au parc de la forêt Ouareau et le chemin menant au CLSC Jolimont à Chertsey, lequel dessert les municipalités de Saint-Alphonse, de Sainte-Béatrix, de Sainte-Émilie-de-l'Énergie et de Saint-Côme.

Une ligne telle que proposée aurait pour effet d'être visible à de nombreux endroits depuis le chemin du IV^e rang. Il faut garder à l'esprit

que le long de celui-ci se trouvent des zones organisées autour du lac Louise, du lac Albert, du lac des Pins, de même que le terrain de golf Boniva et une petite agglomération à la jonction de l'avenue Coderre et du chemin Saint-Alphonse. D'autre part, la ligne s'inscrirait aussi à moins de deux cents mètres du lac Crépeau et d'une maison de repos appartenant actuellement aux Clercs de Saint-Viateur. La commission considère que le caractère naturel et non organisé de ce lac d'une grande qualité doit faire l'objet de mesures énergiques pour être protégé de façon plus adéquate que le tracé OUEST projeté ne le fait actuellement. Une étude sommaire laisse croire à la commission qu'il serait possible que la ligne de transport passe à la limite nord du champ visuel du lac Crépeau, c'est-à-dire à l'intérieur des limites de la paroisse de Saint-Côme. Une telle modification aurait pour effet de soustraire la ligne à tous les usagers du chemin Saint-Alphonse et à protéger les résidences de l'avenue Coderre de la proximité immédiate de l'emprise. Evidemment, ceci ne constitue qu'une hypothèse de travail et n'est en aucune façon une recommandation. Une étude plus poussée devra être faite avant d'adopter ou de rejeter cette hypothèse.

A environ 1 500 mètres à l'ouest du lac Crépeau, le tracé fait de nouveau un angle droit pour se diriger vers le sud-est, au niveau des alignements B6042 et B6121. Dans la zone constituant cet angle droit, l'arrière du terrain de la ferme Madelon, située sur le chemin Saint-Alphonse, risquerait d'être affectée. En effet, le propriétaire de cette ferme, monsieur Roger Trudeau a déposé un mémoire (mémoire 2) faisant état de ses activités horticoles spécialisées, lesquelles exigent un approvisionnement en eau de grande qualité. Advenant le passage de la

ligne telle que proposée, il y aurait lieu que des mesures spéciales de protection de la source d'approvisionnement de la ferme Madelon soient prises de façon à ne pas entraver les activités normales de cette entreprise. Ajoutons qu'une modification du tracé tel que proposé ci-haut, aurait pour effet d'éviter les terrains de la ferme Madelon et de soustraire celle-ci à l'effet d'encerclement auquel elle serait soumise si le tracé devait être réalisé.

En direction sud, toujours dans les limites de la paroisse de Saint-Alphonse-de-Rodriguez, la commission considère que le tracé OUEST, dans ses alignements B6122 et B6123, s'inscrit assez harmonieusement compte tenu de la topographie des lieux. Vérification faite, la traversée en diagonale de la petite vallée de la rivière Rouge, à environ 800 mètres de l'extrémité sud du lac Dontigny, ne saurait constituer là un impact d'importance.

La commission a longuement étudié les alignements B6124 et B6125 du tracé OUEST et a pris connaissance des représentations faites à ce sujet de même que l'étude spécifique sur la sous-variante du camp Mariste contenue aux pages 95 et suivantes du volume "Annexes". La commission est consciente de l'impossibilité d'éviter totalement cette zone sensible et que toute tentative pour relocaliser la ligne aussi bien à l'est qu'à l'ouest doit être faite avec la plus grande prudence de façon à ne pas créer plus d'inconvénients que d'avantages, compte tenu du caractère très organisé des rangs III de Saint-Alphonse et XI de Canton de Rawdon. Compte tenu de ces impératifs, la commission est assez satisfaite de l'é-

tude qu'Hydro-Québec a faite des conséquences des sous-variantes EST et OUEST dans ce secteur. Aucune des deux solutions ne saurait être acceptable pour les populations de Saint-Alphonse-de-Rodriguez et du Canton de Rawdon. Aucune autre sous-variante ne semble concevable entre les variantes étudiées par l'initiateur.

Cependant, si on déborde légèrement vers l'est de cette zone d'étude, se trouve un couloir d'environ 300 mètres entre les chalets les plus à l'est du III^e rang et l'extrémité ouest du champ visuel du lac Marchand. La perspective d'un impact visuel faible sur les abords du lac Marchand et du domaine des 4-Hêtu, ne devrait pas suffire à écarter une modification au tracé dans les alignements B6123, B6124 et B6125 si celle-ci avait pour conséquence d'éviter l'expropriation de quatre (4) chalets et la proximité immédiate d'une autre résidence permanente, à condition que les études à ce niveau ne révèlent pas plus d'inconvénients que la sous-variante EST adoptée par Hydro-Québec. Cette hypothèse ne semble pas avoir été prospectée par l'initiateur.

5.4.5 Canton de Rawdon

La commission n'arrive pas aux mêmes conclusions que le Comité de citoyens de Rawdon qui, à la page 8 de son mémoire, écrit:

"Se faisant, nous ne parlons plus de douze chalets, mais de quatorze familles résidant à l'année longue et d'une trentaine de chalets".

Nous comprenons évidemment que l'accès aux chalets et maisons situés

sur le chemin Parkinson à Saint-Alphonse ne peut s'effectuer que par le canton de Rawdon, puisque le chemin Parkinson de Saint-Alphonse n'est qu'un prolongement de ce chemin sis dans sa presque totalité dans la municipalité du canton de Rawdon. Cependant, ceci n'est pas une raison pour conclure que le passage de la ligne affecterait immédiatement toutes les familles et tous les chalets installés le long du chemin de Parkinson dans le canton de Rawdon. Aucune démonstration n'a été faite en ce sens à la commission et une visite sur le terrain prouverait au contraire que le passage de la ligne serait soustrait à la vue de la population installée sur le chemin Parkinson à l'intérieur des limites de canton de Rawdon. Ceci est principalement dû au fait que le chemin Parkinson s'inscrit à l'intérieur d'une petite vallée rectiligne assez étroite, aux versants prononcés; la ligne, dans son alignement B6125, courait sur le versant opposé d'une colline sise elle-même du côté est de cette vallée, soustrayant ainsi la ligne à la vue.

A toutes fins pratiques, l'implantation de la ligne à l'intérieur des limites de la municipalité de canton de Rawdon n'aurait qu'un impact environnemental réduit à l'exception de la traversée des chemins Bélaïr et de la route 337. Ce dernier croisement implique surtout l'expropriation d'une résidence permanente tandis que le tracé serait ainsi situé à proximité immédiate de trois (3) autres résidences permanentes, propriétés de messieurs Braun, D. Rondeau et R. Rondeau. A cet effet, l'enquête révèle d'ailleurs une légère erreur de l'initiateur à l'impact 58, p. 146, Annexes. En effet, il est inexact de prétendre que la ligne passerait à proximité de trois (3) résidences secondaires.

Il s'agit là en réalité de trois (3) résidences permanentes.

En prenant soin de ne pas modifier le tracé dans son alignement B6125, n'y aurait-il pas lieu pour Hydro-Québec d'étudier la possibilité d'ajouter un pylône d'angle et de modifier son alignement B6126 de façon à repousser celui-ci légèrement vers l'est, le long de la ligne de comté, tout en évitant la carrière et sablière identifiée par l'initiateur.

5.5 Scénario 4: tracé OUEST - Utilisation potentielle du territoire

A l'exclusion du complexe récréatif intégré du lac du Sauvage à Saint-Zénon que nous avons analysé précédemment et qui ne constitue plus un projet dans l'acceptation habituelle du terme puisque sa réalisation est bien engagée, les principaux impacts sur l'utilisation future du territoire se retrouvent principalement dans la municipalité de Saint-Alphonse-de-Rodriguez et, à un degré moindre, dans la municipalité de canton de Rawdon.

5.5.1 Saint-Alphonse-de-Rodriguez

En terme de parachèvement d'aménagement domiciliaire, la commission a tout lieu de croire que le tracé OUEST risquerait d'entraver le développement projeté des domaines McManiman, sur les bords du lac Michel et Couture, sur les rives de la rivière L'Assomption. Ces deux domaines sont situés de part et d'autre de la route 343. D'autre part, on a vu, dans le scénario précédent l'utilité de protéger une montagne sise à côté du domaine Couture, principalement en raison du potentiel unique à Saint-Alphonse, d'un développement de centre de sports d'hiver.

Un peu plus à l'ouest, le long de l'alignement B6042, entre le chemin du IV^e rang et la ligne projetée, des intérêts privés ont commencé à déboiser le lot 19 et partie du lot 18 du cadastre de la paroisse de Saint-Alphonse, propriété de monsieur Georges Lafrenière, dans le but d'y construire un aéroport pour avions de tourisme légers.

La piste devrait être orientée nord-sud c'est-à-dire perpendiculairement à la ligne. Ce projet n'a pas été identifié par l'initiateur dans son relevé d'impact. Aucun permis n'a encore été émis par le ministère fédéral des Transports mais le déboisement semble aller bon train.

Encore ici, la commission s'interroge sur la pondération à donner à un tel impact. Par exemple, pour les gens du lac Louise, non loin du futur aéroport, est-il plus nuisible d'avoir vue sur une ligne de transport inerte à plus de 2 500 mètres ou d'avoir à subir le bruit intermittent d'avions au décollage ou à l'atterrissage. Surtout que l'aéroport serait destiné, d'après les témoignages entendus, à des vols au-dessus de la région, donc des vols de courte durée.

Toujours sur le chemin du IV^e rang, la ligne chevaucherait la limite arrière des lots 10 et 11, sur partie desquels est actuellement situé le terrain de golf Boniva. Tel qu'il appert d'une lettre adressée au Bureau d'audiences publiques par madame Denise Boivin-Ménard au nom de la compagnie Boniva Limitée et des propos de madame Ménard, des démarches ont déjà été entreprises en vue d'ajouter un autre parcours de neuf trous à celui déjà existant et ce, sur la partie arrière des

lots 10 et 11. Ce projet n'a pas été identifié par Hydro-Québec dans sa déclaration d'impact. Evidemment, le tracé OUEST n'entraverait pas un tel agrandissement, mais sa proximité lui causerait un certain préjudice en terme d'altération de qualité du décor.

Rappelons que la modification du tracé que la commission soumet respectueusement dans le scénario précédent au niveau de l'alignement B6042 aurait aussi pour effet de protéger de façon adéquate les utilisations futures du territoire ci-haut décrites.

Le long de l'alignement B6122, des représentants de la municipalité de Saint-Alphonse, lors d'une visite que deux des commissaires ont effectuée sur le terrain, ont expliqué leurs intentions d'aménagement des rives du petit lac Curly, actuellement inoccupé, pour en faire un centre récréatif intégré. Incidemment, il appert que, vu leur taux d'occupation élevé, l'accessibilité aux lacs soit rendue presque impossible pour les résidents permanents du village de Saint-Alphonse. L'aménagement récréatif du lac Curly permettrait justement de consacrer un des derniers lacs encore vierge de Saint-Alphonse à des fins communautaires. C'est en gardant à l'esprit cet aspect particulièrement intéressant de l'utilisation projetée du lac Curly que la commission s'est penchée sur les remarques de madame Lise Cormier, architecte-paysagiste. Or, les croquis de madame Cormier diffèrent de l'interprétation du tracé qu'en ont fait les représentants municipaux qui ont accompagné les commissaires sur le terrain. Malheureusement, ni l'une ni l'autre de ces interprétations ne semblent justes aux yeux des commissaires. En effet, le croquis

de madame Cormier laisse entendre que la ligne suivrait approximativement l'axe du rang à l'extrémité nord-ouest du lac Curly. D'autre part, les citoyens de Saint-Alphonse situent la ligne dans une direction d'est en ouest. Or, la ligne projetée suivrait un axe nord-ouest, sud-est, coupant en diagonale les lots 2 et 3a du rang I ainsi que le chemin d'accès du lac Curly. A son point le plus rapproché, le tracé passerait à environ 250 mètres au nord-ouest du lac pour ensuite continuer sa route en direction du lac Marchand et du domaine des Quatre Hêtu. La topographie entourant le lac Curly dans sa partie ouest étant assez peu accidentée, la ligne ne sera pas accrochée à un flanc de montagne dominant le lac mais passera sensiblement à la même élévation que celui-ci. Les aménagements devant être concentrés principalement sur la rive ouest du lac Curly, il ne semble pas que le tracé actuel soit de nature à provoquer une nuisance de l'importance qu'on a voulu lui donner. La commission n'estime pas que le passage du tracé OUEST dans son alignement B6122 soit de nature à entraver l'aménagement récréatif intégré prévu sur les rives du lac Curly.

Parlant du rapport de madame Lise Cormier, lequel rapport fut d'une grande utilité pour la commission tout au long de ses travaux, nous devons tout de même souligner notre désaccord au sujet d'une des conclusions qu'il formule. En effet, madame Cormier met beaucoup d'emphasis sur le fait que le réaménagement futur du Parc de la Montagne Tremblante et l'inclusion dans celui-ci de la partie sud de l'actuelle réserve de Joliette aura pour effet de faire de la route 343, via Saint-Alphonse et Saint-Côme, une des portes d'entrée du parc et attirera en conséquence

dans ces deux municipalités une affluence touristique nouvelle. L'architecte en conclut que la présence d'une ligne de transport d'électricité à haute tension en travers de la route 343 aurait pour effet de réduire cette affluence. La commission tient à préciser que ce genre d'argument doit être accueilli avec les plus grandes réserves, compte tenu qu'aucune démonstration vraiment convaincante n'a été faite que la présence d'une ligne à très haute tension au-dessus d'une route était de nature à en réduire sensiblement le nombre d'utilisateurs. La route 343 n'a jamais constitué et ne constituera jamais en elle-même un site de villégiature. Son décor en serait-il momentanément altéré, nous ne voyons pas comment son activité s'en trouverait modifiée.

5.5.2 Canton de Rawdon

A la hauteur de la municipalité du canton de Rawdon, le Comité des citoyens de Rawdon porte à l'attention de la commission que deux prêts forestiers ont été accordés par l'Office du crédit agricole du Québec sur les lots 278 et 288 du rang IX. Malheureusement, les projets du propriétaire du lot 288 n'ayant pas été expliqués à la commission, il nous est impossible de tirer des conclusions sur l'importance de l'impact au niveau de l'utilisation future de ce lot. Cependant, quant au lot 278, il n'est pas traversé par le tracé OUEST proposé. Il en va de même du lot 27A, à proximité duquel passerait la ligne sans y pénétrer: nous ne pouvons voir comment dans ce cas les projets de mise en culture de cette ancienne ferme pourraient être compromis. Enfin, quant aux

lots 27A, 27B et 28B du rang VIII, sans connaître l'état des projets des propriétaires de ces lots, la commission constate que les lots 27A et 27B ne seraient pas touchés par le passage de la ligne qui passerait plutôt sur les lots 28A et 28B du rang VIII.

Quant aux présentations qui ont pu être faites à la commission au sujet de la protection des terres agricoles, la commission n'a pas l'intention d'intervenir à ce sujet vu la décision favorable rendue par la *Commission de protection du territoire agricole*, le 9 janvier 1980, dans les dossiers portant les numéros 011583 et 013544.

5.6 Usage des herbicides

Avant d'aborder ses conclusions au chapitre des tracés, la commission tient à faire quelques remarques d'ordre général au sujet des herbicides. Ces remarques, sur un sujet qui a fait l'objet de nombreuses interventions, s'appliquent aussi bien au tracé EST qu'au tracé OUEST, d'où le fait qu'elles n'aient pas été incluses dans l'un ou l'autre scénario.

Dans un mémoire déposé lors de l'audience, monsieur Marcel Lanctôt a soulevé l'importante question de l'utilisation des pesticides et des herbicides et plus spécifiquement de l'acide trichlorophenoxyacétique, le 2,4,5-T. Les principales constatations apportées par monsieur Lanctôt sont puisées dans une conférence prononcée par monsieur Arthur H. Westing lors de l'Assemblée du Memphremagog Conservation, le 5 juillet

let 1979 à Magog et dans quelques autres publications sur ce sujet.

Avant d'aborder cette question, il faut souligner que la commission considère Hydro-Québec comme utilisateur d'herbicides au même titre que le ministère des Transports du Québec ou autres importants consommateurs de ces substances et qu'elle fait une nette distinction entre ces utilisateurs et les autorités gouvernementales ayant pour responsabilité l'homologation de ces produits.

En effet, il faut ici rappeler que la loi fédérale des produits anti-parasitaires permet l'homologation de ces produits et la détermination des règles d'usage, des modes d'application et des dosages prescrits. A cela s'ajoute les recommandations de la section des traitements divers de la Commission de lutte aux mauvaises herbes, division de la défense des cultures, ministère de l'Agriculture du Québec.

Le principal problème soulevé par l'intervention de monsieur Lanctôt est la contamination de l'herbicide 2,4,5-T par la formation lors de sa fabrication, d'un sous-produit le T.C.D.D., c'est-à-dire le "2,3,7,8-tetrachlorodibenzo-P-dioxin" plus communément appelé la "dioxine", produit extrêmement toxique pouvant avoir des conséquences importantes sur la santé de la population et sur les écosystèmes si on le retrouve à des teneurs anormales dans le milieu ambiant.

La circulaire T-1-224 du 23 février 1979 publiée par la Direction de la production et de la commercialisation des aliments, Division des produits

végétaux, d'Agriculture-Canada, fait état d'une norme venant d'être établie à propos de cette contamination du 2,4,5-T par la dioxine (TCDD). La teneur maximale tolérée de dioxine dans le 2,4,5-T et le fénotrop est de 100 parties par milliard de principe actif. Des analyses récentes effectuées par Agriculture-Canada sur des échantillons de 2,4,5-T n'ont pu déceler de TCDD ce qui indique que la concentration de la dioxine y est de moins de une partie par milliard. Ce qui pourrait laisser présager la possibilité d'une purification du 2,4,5-T disponible sur le marché.

5.6.1 Utilisation des herbicides par Hydro-Québec

Faisant suite à une question de la commission, Hydro-Québec a déposé un document faisant état de l'utilisation de produits herbicides par la société d'état, tout particulièrement dans le cas de la ligne 735kV passant dans la région de Lanaudière.

Les produits utilisés par Hydro-Québec sont les suivants:

- le "Tordon 101"
- le "2,4-D et le 2,4,5-T" en mélange 1:1
- le "2,4-D et le 2,4-DP" en mélange 1:1
- le "sodium TCA"

Le "Tordon 101" et le "mélange 2,4-D et 2,4,5-T" seraient employés de Saint-Zénon vers le nord, tandis que le "Tordon 101" et le "mélange 2,4-D et 2,4-DP" seraient utilisés au sud de Saint-Zénon en direction

de la jonction "J". Hydro-Québec a de plus mentionné que l'usage de l'un ou l'autre de ces produits suivra un cycle de 3 à 7 ans dans la région visée.

Considérant plus particulièrement les méthodes d'épandage des herbicides utilisées par Hydro-Québec, monsieur Baribeau, spécialiste en cette matière à la société d'état, a informé la commission que celles-ci étaient choisies selon le cas en tenant compte de la formulation de l'herbicide, de la topographie et du type de végétation à détruire. On pourrait donc épandre ces produits par arrosages aériens ou terrestres selon les cas. D'autre part, toujours selon monsieur Baribeau, en ce qui concerne les zones sensibles telles que "les bordures de cours d'eau, les pentes, les endroits de récoltes...", l'on procède au contrôle de la végétation des emprises par voie mécanique "du moins c'est ce qui est spécifié (dans les devis techniques)" déclare monsieur Baribeau.

5.6.2 Problèmes potentiels soulevés dans les mémoires

Parmi les opinions et avis émis dans les mémoires déposés devant la commission, plusieurs font état de certains problèmes de contamination du milieu pouvant résulter des pratiques d'épandage d'herbicides résultant du contrôle de la végétation dans l'emprise de la ligne de 735kV.

Les principaux points soulevés sont les suivants:

Groupe de citoyens du rang Saint-François

Le groupe s'inquiète plus particulièrement des résidus d'herbicides pouvant être transportés par phénomène de drainage dans le bassin versant du lac Kaiagamac et contaminer la qualité de l'eau à la tête de ce lac. On mentionne d'autre part, la qualité et la valeur écologique de cette région qui, selon eux, pourraient être affectées par cette pratique.

Municipalité de Saint-Alphonse

Le mémoire de la municipalité insiste sur la qualité de plusieurs petits ruisseaux et cours d'eau alimentant la rivière L'Assomption et qui pourraient être affectés par les herbicides épandus. Elle signale plus particulièrement la source d'approvisionnement en eau de certains résidents du domaine McManiman qui pourrait être éventuellement altérée.

Monsieur Roger Trudeau

Monsieur Roger Trudeau possède et exploite une petite ferme floricole (Ferme Madelon) située sur le chemin Saint-Alphonse (IV^e rang). La production de plusieurs espèces de plantes ornementales décrites dans le mémoire de monsieur Trudeau exige, selon lui, une eau dont la qualité ne doit pas être mise en doute considérant l'extrême sensibilité physiologique de ces végétaux.

Le tracé OUEST proposé passant à quelque 500 mètres de cette ferme,

monsieur Trudeau s'inquiète de l'épandage d'herbicides pouvant perturber sa source d'approvisionnement en eau et par surcroît détruire son commerce.

Chambre de commerce de Saint-Damien

La Chambre de commerce de Saint-Damien a indiqué à la commission que le lac Migué et ses environs situés dans la municipalité de Saint-Damien pourraient être contaminés par les défoliants utilisés pour l'entretien de l'emprise du tracé EST proposé. On fait de plus remarquer que les eaux de ce lac parviennent au lac Maskinongé réputé pour ses activités récréatives.

Municipalité de Saint-Michel-des-Saints

La Corporation municipale de Saint-Michel-des-Saints indique au deuxième paragraphe d'une résolution adoptée le 4 février 1980 "que le tracé EST passe sur une partie du bassin du lac England, utilisé comme aqueduc municipal" et qu'elle voit la venue de ce projet comme un danger pour le maintien de la qualité des eaux de ce lac.

Monsieur Marcel Lanctôt

Nous avons déjà mentionné certains points soulevés par ce mémoire relativement à l'utilisation par Hydro-Québec de l'herbicide 2,4,5-T.

Il faut signaler aussi que le mémoire traite de la sauvegarde des milieux

aquatiques naturels contre toute utilisation exagérée ou maladroite de pesticides ou d'herbicides. On fait de plus mention du problème d'utilisation de ces substances dangereuses ainsi que du contrôle gouvernemental de ces activités.

Il se pose là toute la question de savoir comment les autorités responsables du contrôle doivent procéder pour s'assurer que l'utilisation de substances dangereuses n'entraîne pas à long terme certains problèmes insoupçonnés.

En effet, on peut d'une part établir des règles d'usage sécuritaires pour les utilisateurs, efficaces pour l'objectif poursuivi mais qui ne peuvent prévoir toutes les conséquences de la présence de ces substances dans des milieux réagissant différemment selon leurs caractéristiques propres (type de sol, qualité biophysique des milieux récepteurs, phénomènes de remanence et cynergétiques, etc.).

Une politique de contrôle efficace doit donc comprendre des règles précises d'utilisation adaptables aux conditions et situations rencontrées ainsi qu'une surveillance méthodologique des usages et des milieux touchés. Ce contrôle doit, d'autre part, tenir compte des possibilités de bio-accumulation dans les chaînes alimentaires.

Un système de contrôle et de surveillance n'est efficace que s'il permet la détection rapide de la présence anormale de substances dangereuses dans les milieux biophysiques (y compris chez l'homme) permettant

une intervention radicale pour annihiler les conséquences.

Selon les réponses fournies par les représentants du ministère de l'Environnement, un système de contrôle et de surveillance ne semble pas exister, du moins au Québec.

Enfin, le mémoire de monsieur Lanctôt conclut par deux propositions soit:

- l'interdiction immédiate des herbicides pour fin de "débroussaillage" tant que l'on n'arrivera pas à démontrer leur sécurité pour la santé;
- l'usage de moyens mécaniques pour entretenir les emprises des lignes hydro-électriques.

Même si nous croyons que l'ensemble des activités d'épandage de pesticides et d'herbicides constituent une activité particulière devant faire l'objet d'évaluation de leurs répercussions sur l'environnement et que ces activités spécifiques à un tracé tel que celui de Lanaudière, devraient être traitées dans le cadre de ces évaluations, nous en sommes venus à certaines constatations d'ordre général à ce sujet et quelques suggestions particulières concernant le projet de la 3e ligne RTBJ, tenant compte de l'analyse des mémoires et des informations qui nous ont été fournies lors de l'audience.

Nous constatons:

- que certains faits que nous n'avons pas ici à discuter ont incité "l'Environmental Protection Agency" (E.U.) à interdire temporairement l'usage du 2,4,5-T;
- qu'un certain nombre "d'inquiétudes" de la part de milieux scientifiques subsistent concernant la présence de la dioxine (TCDD) dans le principe actif de l'herbicide 2,4,5-T;
- qu'Hydro-Québec s'apprêterait à utiliser le 2,4,5-T en mélange 1:1 avec le 2,4-D au nord de Saint-Zénon;
- que le contrôle et la surveillance des épandages d'herbicides et de leur présence dans les milieux biophysiques ne font pas actuellement objet d'un programme systématique;
- que l'annexe E (directives d'environnement concernant le déboisement, l'entretien des emprises et la construction de lignes, mai 1977) faisant partie de la requête d'Hydro-Québec sur la troisième ligne RTBJ, ne constitue qu'un guide d'ordre général, du moins en ce qui concerne le chapitre sur l'entretien des emprises des lignes de transport d'énergie.

Nous suggérons:

- qu'Hydro-Québec étudie la possibilité d'utiliser un produit de substitution à l'herbicide 2,4,5-T pouvant satisfaire à la spécificité du traitement recherché;
- qu'Hydro-Québec présente au ministre de l'Environnement, avant le début de la construction de la 3e ligne RTBJ, section La Vérendrye-Duvernay, un programme détaillé concernant le déboisement et l'entretien des emprises en spécifiant entre autres ses activités d'épandage terrestre et aérien d'herbicides en tenant compte:
 - des zones sensibles,
 - des conditions climatiques,
 - des périodes d'arrosage,
 - des caractéristiques topographiques,

- des réseaux hydrographiques,
- des zones habitées,
- des ressources fauniques;

- qu'Hydro-Québec présente au ministère de l'Environnement son programme de surveillance et de contrôle concernant les activités d'épandage terrestre et aérien d'herbicides en tenant compte entre autres:
 - des possibilités de remanence,
 - des substances utilisées,
 - des possibilités d'incidents lors d'épandage,
 - des directives émises par les autorités responsables (Agriculture-Canada et Agriculture-Québec) des normes d'utilisation.

5.7 Conclusions

Après avoir procédé à la révision de l'ensemble des constatations relevées en cours d'enquête, après avoir analysé et disposé de certains types d'arguments fournis à l'audience, la commission en vient à la conclusion que, si une autorisation doit être accordée, celle-ci devrait l'être pour permettre à Hydro-Québec de construire la 3e ligne RTBJ selon le tracé OUEST.

Rappelons que la commission s'est refusée à procéder à une simple compilation des points d'impact afférents à chacun des tracés. Certes, l'enquête a permis d'ajouter à la déclaration d'impact de l'initiateur, principalement en terme d'aménagements projetés le long de chacun des

deux tracés proposés. Cependant, une simple compilation ne saurait être concluante puisqu'elle ne tient pas compte de la valeur relative des impacts et n'en permet ni la hiérarchisation ni le regroupement.

De plus, l'étude des tracés n'avait pas pour but de reprendre tous et chacun des points d'impact identifiés. La commission a pris en considération tous les impacts mais s'est contentée, dans les pages précédentes, de souligner ou de discuter les impacts qui lui ont semblé les plus significatifs.

Qu'on nous comprenne bien: le tracé OUEST n'est pas le tracé que valorise la population de Lanaudière. On verra dans un chapitre subséquent, les raisons pour lesquelles les citoyens de la région se sont opposés dans leur très grande majorité au choix même de la région de Lanaudière par l'initiateur et par le gouvernement du Québec. A part la municipalité de Sainte-Émélie-de-l'Énergie et le CRD Lanaudière qui admettent un tel choix, les autres intervenants ont majoritairement fait savoir à la commission qu'ils ne voulaient ni du tracé EST ni du tracé OUEST.

Cependant, sans que les populations touchées par le tracé OUEST aillent jusqu'à suggérer que soit choisi le tracé EST et vice-versa, de nombreuses représentations ont quand même été faites par des personnes, groupes ou municipalités dans le but de démontrer en quoi l'un ou l'autre tracé ne devait pas passer dans leur territoire.

En conséquence, il faut le répéter, le tracé OUEST ne représente pas le voeu de la population, mais il représente le tracé de moindre impact, compte tenu des opinions émises en cours d'enquête par la population et de l'analyse que le Bureau doit faire de ces constatations.

En effet, la commission considère que le tracé EST recèle deux zones sensibles qu'il est impérieux de protéger, soit la vallée des rivières Sauvage et du Pin Rouge à Saint-Zénon, et la vallée de la rivière Matambin et du village de Saint-Damien-de-Brandon, au sud. Quant au tracé OUEST, il contient une zone sensible à Saint-Alphonse-de-Rodriguez, y compris le chemin Parkinson, zone qu'il appert à la commission possible de protéger par certaines mesures de mitigation suggérées plus bas.

Malgré toutes ses recherches, la commission a d'autre part été dans l'impossibilité de trouver des mesures de mitigation susceptibles d'atténuer globalement les conséquences de l'implantation du tracé EST dans les bassins de la Sauvage et de la Matambin, d'autant plus que l'emprise projetée risque, tôt ou tard, d'être élargie pour laisser place à une seconde ligne de même importance, tel qu'il appert au mémoire d'implantation d'Hydro-Québec, daté du mois de février 1977.

Pour être acceptable, le tracé EST devrait être redéfini et déplacé totalement vers l'est, ce qui implique que l'initiateur devrait suggérer un nouveau tracé après avoir procédé à toutes les études à cette

fin. Or, rien n'indique qu'un tel tracé serait acceptable au plan environnemental.

Bien que le total des points d'impact soit plus grand sur le tracé OUEST, la façon dont se regroupent les impacts sur le tracé EST apparaît plus lourd de conséquences dans ce dernier cas.

Au simple plan du milieu naturel, la vallée de la Sauvage constitue un ensemble qui ne trouve aucun équivalent sur le tracé OUEST ni en qualité, ni en dimension.

Au niveau du milieu bâti ou occupé à des fins de villégiature et de récréation, la commission a dû comparer les territoires de Saint-Alphonse-de-Rodriguez et de Saint-Damien-de-Brandon.

D'une population permanente à peu près semblable, Saint-Alphonse l'emporte de peu sur Saint-Damien au plan du nombre de chalets, soit 1 619 dans le premier cas et 1 603 dans le second. Quant à la population de villégiateurs, elle serait de 6 500 à Saint-Damien et de 5 800 à Saint-Alphonse. Ces chiffres ne tiennent pas compte de la fréquentation des hôtels, campings et colonies de vacances. La commission en conclut que la population résidente et la population de villégiature est très légèrement supérieure à Saint-Damien qu'à Saint-Alphonse.

Les villégiateurs de Saint-Damien se retrouvent sur plusieurs chemins de rang en plus d'occuper, à un point parfois inquiétant, les rives

des lacs Corbeau, Matambin, et, à un degré moindre, Lachance. De leurs côtés, les villégiateurs de Saint-Alphonse sont principalement concentrés sur les bords des nombreux lacs de la municipalité, dont principalement les lacs Cloutier, des Français, Pierre, Rouge, Vert, des Pins, et Louise. Dans un cas comme dans l'autre, les rives et les lacs occupés ont presque atteint leur niveau de saturation (étude de madame Lise Cormier, architecte-paysagiste, page 16).

Au simple plan esthétique, la commission constate que le décor est moins altéré à Saint-Alphonse qu'à Saint-Damien. Au plan de la réglementation dans le but de protéger et de planifier harmonieusement le développement du territoire, des règlements de zonage sont en voie d'adoption à Saint-Alphonse comme à Saint-Damien.

Le tracé EST couperait la vallée de la Matambin en plein coeur de la zone bâtie, dans l'articulation entre le village de Saint-Damien et les principaux lacs. D'autre part, le tracé OUEST passerait à l'extérieur de la zone densément occupée de la municipalité de Saint-Alphonse mais dans la partie de son territoire la seule susceptible d'être développée ultérieurement. Cependant, contrairement aux zones sensibles du tracé EST, la commission estime qu'il est possible de protéger adéquatement une grande partie des installations actuelles et des utilisations projetées. En effet, la quasi totalité des intervenants de Saint-Alphonse ont traité du tracé OUEST dans ses alignements B6040, B6041 et B6042, c'est-à-dire la portion du tracé courant d'est en ouest depuis Saint-Côme jusqu'à la limite séparant Saint-Alphonse de Canton de Chertsey. On

a vu les utilisations actuelles ou projetées le long du chemin du IV^e rang Cathcart. Considérant que la presque totalité des projets de développement se situent le long de cet axe, lesquels risqueraient d'être affectés ou compromis par le tracé OUEST tel qu'actuellement proposé; considérant que les représentants de Saint-Alphonse ont clairement fait savoir à la commission que l'avenir de la municipalité se situait le long du chemin du IV^e rang; considérant que d'autre part les projets d'aménagement ou d'agrandissement n'ont pas été pris en considération par Hydro-Québec lors de la formulation de son tracé, la commission soumet qu'il serait de la plus grande importance de revoir le tracé OUEST de façon à en minimiser les impacts sur les installations actuelles ou projetées ci-haut énumérées, le long des alignements B6041 et B-6042.

A titre d'exemple, la commission estime qu'un léger déplacement vers le nord de la ligne dans ces alignements permettrait d'éloigner celle-ci de l'aéroport, du terrain de golf et de protéger le lac Crépeau ainsi que la ferme Madelon. Evidemment, de telles mesures ne sauraient être acceptables si elles devaient avoir pour effet d'imposer la proximité de la ligne à plus de résidents ou de villégiateurs que le tracé actuel n'en dérangerait ou si elles devaient provoquer des impacts supplémentaires d'importance, ce que seule une étude dûment menée sera en mesure de révéler.

Cependant, si aucune mesure de mitigation ne pouvait être appliquée à ce tronçon du tracé OUEST, la commission constate que le tracé OUEST demeure encore de moindre impact.

Quant à la municipalité de canton de Rawdon, on n'y révèle que peu d'impacts, les principales représentations de canton de Rawdon comme de la ville de Rawdon portant principalement sur le fait que si le tracé OUEST devait être construit, leur région serait presque totalement encerclée par les lignes à très haute tension d'Hydro-Québec. La commission considère que ce n'est pas là un argument de nature à la convaincre puisque la 3e ligne RTBJ devant rejoindre la ligne actuelle Micoua-Jacques-Cartier, multipliera nécessairement la présence des lignes soit à Saint-Gabriel-de-Brandon, soit à Saint-Jean-de-Matha, soit dans canton de Rawdon. Le tracé doit être étudié dans ses parties constituantes et non pas dans ses relations avec les autres lignes formant le réseau de transport d'électricité d'Hydro-Québec. Des mesures devraient être cependant prises avant qu'autorisation ne soit donnée pour éviter les impacts numéros 59 et 62 à la traversée de la route 337.

CHAPITRE 6

LE PROCESSUS DÉCISIONNEL APPLIQUÉ DANS LE CAS DE LA TROISIÈME LIGNE DE RTBJ

CHAPITRE 6

LE PROCESSUS DÉCISIONNEL APPLIQUÉ DANS LE CAS DE LA TROISIÈME LIGNE DE RTBJ

Ce chapitre sera consacré au processus général de décision gouvernemental dans lequel s'inscrit le projet de la 3e ligne de transport RTBJ et plus particulièrement à la procédure d'examen inter-ministériels des projets d'Hydro-Québec, laquelle procédure fut présentée par les représentants du ministère de l'Énergie et des Ressources, lors de l'audience publique tenue à Joliette.

Les sujets que nous traitons reflètent dans l'ensemble les préoccupations tirées des nombreux témoignages de la population de Lanaudière et concernent les points suivants:

- la description du processus de décision
- la chronologie des événements
- les opinions émises par la population sur l'application du processus décisionnel dans le cas du présent projet
- les opinions sur le rôle des intervenants dans le processus de décision

Considérant que le Bureau a reçu pour mandat d'entendre la population sur le projet de la 3e ligne RTBJ passant par Lanaudière et considérant qu'une grande partie des interventions ont porté sur le processus de dé-

cision, il nous semble très important d'analyser les opinions émises ainsi que les recommandations qui s'en dégagent afin de permettre aux instances décisionnelles d'en évaluer toute la portée.

6.1 Description de la procédure de décision

L'adoption en juin 1976 d'une méthode d'approbation des projets majeurs d'Hydro-Québec sous forme de deux (2) arrêtés en conseil correspond à une étape importante concernant la prise en considération d'intérêts multiples d'utilisation du territoire en regard des besoins exprimés par les populations locales souvent ignorées dans le cadre des prises de décision.

Les cas de la rivière Jacques-Cartier, de la ligne Chénier/Châteauguay et de la ligne P.A.S.N.Y. ont comporté suffisamment d'indications du désir des citoyens d'être informés de la planification et de l'implantation des réseaux de production, ainsi que de la transformation et du transport de l'électricité au Québec. Ne pas tenir compte de cette manifestation évidente aurait donc été une erreur.

Tel qu'expliqué par le ministère de l'Energie et des Ressources, cette procédure oblige Hydro-Québec à obtenir un premier arrêté en conseil l'autorisant d'une manière générale à mener des études dans une zone précise, à l'intérieur de laquelle seront élaborées des variantes de tracé; Hydro-Québec doit de plus obtenir un certificat d'autorisation du direc-

teur des Services de protection de l'environnement sur un tracé spécifique. Enfin, un deuxième arrêté en conseil est exigé pour permettre de procéder à la mise en oeuvre du projet et dans le cas présent, à la construction de la 3e ligne RTBJ.

Plus particulièrement, le premier arrêté en conseil autorise Hydro-Québec à procéder aux études et travaux préliminaires et à acquérir les immeubles ou droits réels nécessaires à ces études et travaux. Cet arrêté en conseil est accompagné d'un mémoire décrivant la nature du projet, ses caractéristiques principales, sa justification, les estimations des coûts, une description de la zone d'étude, l'ampleur des études et des travaux préliminaires ainsi que la nature de la consultation prévue.

La zone d'étude est déterminée par la nécessité de relier deux (2) points d'un réseau, soit, en règle générale, du lieu de production d'électricité au lieu de consommation. Une fois la justification établie, Hydro-Québec décrit une zone d'étude dont la largeur peut varier habituellement entre quinze (15) et trente (30) kilomètres. Sans être irréversible, cette première décision est déterminante pour la suite du processus, puisque seule cette zone fera l'objet d'études systématiques.

Le ministère de l'Energie et des Ressources analyse le projet, avec l'aide d'un Groupe de travail technique (GTT) composé de représentants de divers ministères. Ce groupe procède à l'examen du projet d'arrêté en conseil et le soumet, si les informations sont satisfaisantes, au Comité inter-ministériel sur les projets d'équipements d'Hydro-Québec et les

couloirs énergétiques (CIPECE). Ce comité de trois personnes est formé du sous-ministre du ministère de l'Environnement, du sous-ministre du ministère de l'Énergie et des Ressources et du président-directeur général de l'Office de la planification et du développement du Québec. Les recommandations du CIPECE sont acheminées au ministre de l'Énergie et des Ressources qui les présente au Conseil exécutif par voie du Comité ministériel permanent à l'aménagement (COMP).

<u>Intervenants</u>	<u>GTT</u>	<u>CIPECE</u>	<u>Conseil des ministres</u>
Rôle	Représenter les éléments sectoriels	Conseiller le sous-ministre de l'énergie	Adopter les arrêtés en conseil
Composition	<ul style="list-style-type: none"> - Environnement - Énergie & ressources - Affaires culturelles - OPDQ - Transports - Terres & Forêts - Loisir, Chasse et Pêche - Agriculture 	<ul style="list-style-type: none"> - s.-m. Environnement - s.-m. Énergie & Ressources - PDG - OPDQ 	Les ministres

Nous venons donc de décrire la première étape c'est-à-dire l'adoption du premier arrêté en conseil. La deuxième étape consiste à obtenir un certificat d'autorisation du directeur des Services de protection de l'environnement. On a vu précédemment que l'article 7 du Règlement général d'administration de la Loi sur la qualité de l'environnement, adopté en

1975, prévoit que l'initiateur présente un tracé accompagné d'alternatives. Pour chacune des variantes de tracé celui-ci doit donc être en mesure d'indiquer les conséquences environnementales prévisibles du passage de la ligne électrique, afin d'en réduire le plus possible les impacts négatifs et de favoriser son intégration dans le milieu naturel traversé.

C'est pourquoi Hydro-Québec doit s'assurer d'une connaissance adéquate des milieux affectés par le passage de la ligne, en réalisant des inventaires et des relevés physiques et biophysiques afin de déterminer les contraintes venant du milieu naturel et de l'usage actuel ou projeté de ces territoires. Ce sujet a été traité plus en détail au chapitre de la méthodologie.

La Loi sur la qualité de l'environnement permet au directeur de demander toutes les informations supplémentaires nécessaires à une bonne évaluation environnementale du projet. Après analyse de ces évaluations réalisées par l'initiateur, le directeur peut alors autoriser le tracé et suggérer s'il y a lieu des modifications ou des mesures de mitigation.

Après cette deuxième étape, c'est-à-dire l'obtention du certificat d'autorisation du directeur des Services de protection de l'environnement, une troisième étape doit être franchie. En effet, Hydro-Québec doit obtenir, par un deuxième arrêté en conseil, une autorisation à construire dans les limites du tracé retenu par le directeur des SPE, la ligne de transport d'énergie électrique projetée. Dans un même temps, ce deuxiè-

me arrêté en conseil permet à Hydro-Québec de procéder aux expropriations et aux installations nécessaires.

6.1.1 Modifications apportées par le Règlement général relatif à l'examen des études d'impact

Publié dans la Gazette officielle du Québec le 5 mars 1980, ce règlement, non encore en vigueur, apporte des changements substantiels à la deuxième étape que nous venons de décrire. En effet, ce projet de règlement, préparé en vertu de la Loi modifiant la Loi sur la qualité de l'environnement, L.Q., 1978 c. 49, permet de désigner les catégories de projets majeurs qui sont soumis à un processus d'examen et d'évaluation des impacts sur l'environnement avant qu'une décision ne soit arrêtée par le Conseil des ministres. Le directeur des Services de protection de l'environnement, devenu l'actuel sous-ministre du nouveau ministère de l'Environnement, n'aura donc plus juridiction sur ces projet qui seront alors transmis par le ministre de l'Environnement pour décision finale au Conseil des ministres.

Les lignes et les postes de manoeuvre de 315kV et plus seront soumis à ce règlement. Sans entrer dans tous les détails de ce nouveau règlement proposé, nous présenterons dans les lignes qui suivent les principales modifications que celui-ci apportera au processus actuel que nous avons décrit précédemment.

Première modification importante:

Le ministère de l'Environnement transmettra à l'initiateur du projet, soit Hydro-Québec, dans le cas que nous étudions, des directives précises sur le contenu de l'étude d'impact. Ces directives sont élaborées en collaboration avec les ministères impliqués. Hydro-Québec réalise son étude d'impact en conformité avec ces directives et à la satisfaction du ministère de l'Environnement. Après réception de l'étude d'impact, le ministère de l'Environnement procèdera à la révision technique de cette étude guidée par les directives transmises auparavant. Le groupe de révision technique formé de différents représentants d'autres ministères vérifiera la pertinence et la qualité des données et procèdera à l'évaluation des impacts prévus sur l'environnement.

Deuxième modification importante:

Les documents accompagnant la requête d'Hydro-Québec, c'est-à-dire l'étude d'impact, le rapport de révision technique et tout autre document déposé à l'appui de cette requête, seront mis à la disposition du public pendant au moins quarante-cinq (45) jours dans les locaux du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement à Montréal, Québec et dans la région où le projet doit être réalisé. Le public pourra donc consulter ces documents, recevoir une information adéquate sur le projet et demander la tenue d'une audience publique. Si la demande est justifiée, le ministre de l'Environnement requiert le Bureau de tenir une enquête et une audien-

ce publique. Elle se déroulera selon les règles de procédure adoptées par le Bureau.

Troisième modification importante:

Tel que mentionné préalablement, dans le cas des projets majeurs, la décision reviendra au Conseil des ministres. En effet, le ministre de l'Environnement transmettra au Conseil des ministres ses recommandations sur le projet, accompagnées du rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement qui, selon la loi, doit être rendu public dans les soixante (60) jours de son dépôt. Finalement, le Conseil des ministres peut accepter ou refuser le projet avec ou sans modification et aux conditions qu'il détermine.

Dans le projet en cours une partie de cette procédure fut appliquée puisqu'il y a eu une étude d'impact réalisée par l'initiateur du projet et un rapport de révision technique élaboré par le ministère de l'Environnement. Cependant, le ministère de l'Environnement n'avait pas émis de directives précises pour la réalisation de l'étude d'impact. De plus, des audiences publiques ont été tenues par le Bureau.

6.1.2 Modifications apportées à l'ensemble du processus de décision

Outre les changements que nous venons de mentionner au niveau du certificat d'autorisation, le représentant du ministère de l'Énergie et des Ressources a fait part, lors de l'audience, de la nécessité de réaménager et

compléter le processus actuel de décision en tenant compte de la Loi sur la qualité de l'environnement, telle qu'amendée de la Loi sur la protection du territoire agricole, et de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

Il faut donc s'attendre à voir, dans les mois qui viennent, l'adoption d'un nouveau processus qui tiendra compte des nouvelles obligations administratives et légales et des réalités sociales. Evidemment, la valeur de ce processus, complexe au premier abord, dépendra toujours des moyens adoptés pour son application.

6.2 Chronologie des événements dans le processus de décision en cours

6.2.1 Premier arrêté en conseil

Le premier arrêté en conseil adopté au mois d'août 1977 suit d'un mois le dépôt de la requête d'Hydro-Québec auprès du directeur des Services de protection de l'environnement. Cependant, le plan qui décrit la zone d'étude a été élaboré en 1974 et porte le numéro 20076010300201 ETRS. Ce plan fut révisé en septembre 1976 alors que le plan portant le numéro PAKRP-12937 fut adopté en octobre 1976.

Le mémoire d'implantation daté de février 1977 et accompagnant le projet du premier arrêté en conseil concerna la 3e ligne de transport d'énergie à 735kV entre le 49e parallèle (point Z) et le poste Hertel. On y décrit

les besoins en électricité sur la rive sud entre autres ceux prévus dans la région de Sorel. On peut lire en effet, en page 5 de ce mémoire, que "la troisième ligne du réseau de La Grande devra donc passer par la région de Sorel". Par ailleurs, on y explique aussi que pour éviter des croisements de lignes, on prévoit un certain nombre de jonctions et de déviations sur les lignes déjà existantes. A la page 6 du mémoire d'implantation, un croquis montre clairement, à l'aide d'un trait hachuré, le passage de la 3e ligne de La Vérendrye jusqu'à Hertel.

La zone d'étude décrite dans les divers plans et notamment sur le plan portant le numéro PAKRP-12937 accompagnant le premier arrêté en conseil, et identifié par un liseré rouge sur ces plans-clés, suit cette direction entre le point Z et le poste Hertel, en passant par Sorel. Elle conserve sur toute sa longueur une largeur approximative de huit (8) milles.

La commission constate que la portion de cette 3e ligne reliant Saint-Michel-des-Saints à la Jonction "J" ne se rendra pas techniquement à Carignan mais plutôt à Duvernay.

Cette zone d'étude a donc été autorisée par l'arrêté en conseil numéro 2588-77, en date du 10 août 1977, dans le but de favoriser la localisation d'un tracé permettant le passage de la 3e ligne du RTBJ entre le point Z et le poste Hertel en passant par la région de Sorel et afin de répondre aux besoins de cette région et à ceux de la Rive-Sud.

La commission s'étonne toutefois que le requérant n'ait pas respecté les limites autorisées pour cette zone d'étude et qu'il ait débordé sur une bonne partie du parcours à l'extérieur "du territoire montré liséré en rouge sur les plans-clés" (voir plan no PAKRP-12937).

6.2.2 Demande de certificat d'autorisation au directeur des Services de protection de l'environnement

Hydro-Québec déposa en juillet 1977, auprès du directeur des Services de protection de l'environnement, une requête en vue d'obtenir une autorisation pour l'implantation de la 3e ligne du RTBJ entre le point Z et le poste Hertel. Cette requête se divisait en deux parties. La première concernait le territoire compris entre le point Z et Saint-Michel-des-Saints et le poste Hertel.

La requête adressée au directeur des Services de protection de l'environnement faisait état des mêmes besoins. Ainsi, on peut lire en page 25...

"mais à partir de La Vérendrye, la 3e ligne sort du corridor afin de se diriger vers le poste Hertel via la région de Saint-Michel-des-Saints et via le poste Carignan, situé dans la région de Sorel. Cette bifurcation de la 3e ligne est nécessaire afin d'alimenter économiquement l'industrie et les autres clients situés entre Boucherville et Sorel et aussi pour obtenir une meilleure répartition de l'énergie de la Baie James autour de la région métropolitaine."

Le rapport synthèse, réalisé en mai 1977 pour le compte de la Direction "Environnement" d'Hydro-Québec par la firme SOTAR, décrit la méthodologie

de la zone d'étude, les caractéristiques des diverses régions touchées, les variantes des tracés, leurs coûts, leurs impacts sur l'environnement et présente enfin le tracé préférentiel à l'intérieur de chaque section, soit le tracé OUEST-CENTRE.

Le tracé proposé entre Saint-Michel-des-Saints et la Jonction "J" ayant fait l'objet d'une contestation de la part de citoyens, de groupes divers et de municipalités, particulièrement pour la section comprise entre Sainte-Émilie-de-l'Énergie et la Jonction "J", le directeur a tenu, à la demande du ministre de l'Environnement, une audience publique à Saint-Jean-de-Matha en janvier et février 1978.

Les personnes et les groupes ont alors fait valoir maints arguments contre le choix du tracé OUEST-CENTRE comme tracé de moindre impact et ont de plus contesté les fondements du choix de la région de Lanaudière pour le passage de la 3e ligne. Lors de cette audience. Hydro-Québec, en la personne de l'ingénieur Dequoy, avait déclaré:

"Par contre, quelques-uns peuvent se demander pourquoi on ne suit pas les corridors existants (lignes 1 et 2). On pourrait suivre les corridors existants, mais toujours en pensant que cette ligne devra être éloignée suffisamment des deux premières, et puis s'en venir au poste Duvernay.

Par contre, si on fait ce tracé et on calcule ce que cela représente en termes de distance, cela représente des longueurs additionnelles de 30 à 35 milles. Sans étude plus détaillée, cela représenterait un investissement additionnel de \$10 à \$12 millions, d'où l'avantage de rester dans l'axe (proposé)."

Lors de cette audience, certains citoyens ont demandé que l'on étudie l'alternative de la région Laurentides, non seulement du point de vue économique, mais également d'un point de vue environnemental.

A la lumière de tous ces faits apportés lors de l'audience, la question fut jugée importante par les SPE. D'ailleurs, monsieur Michel L. Mailhot, des Services de protection de l'environnement, dans une note de service adressée à ses supérieurs et datée du 10 mars 1978, (Annexes, p. 220) résume les grandes lignes de l'audience de Saint-Jean-de-Matha et souligne un certain nombre de points importants. Après avoir rapporté l'insatisfaction des citoyens devant la consultation organisée initialement par Hydro-Québec, l'auteur de cette note de service insiste sur la nécessité qu'il y aurait pour Hydro-Québec de tenir compte davantage des questions environnementales plus que des questions techniques dans sa recherche de la meilleure façon de relier le poste La Vérendrye à la boucle métropolitaine. Enfin, dans la deuxième partie de sa note de service, monsieur Mailhot remet en question la nécessité d'un axe passant dans la région de Lanaudière et en arrive à cette conclusion:

"(...) nous ne sommes pas convaincus de la justification d'un axe passant dans la région de Lanaudière. Peut-être Hydro-Québec a d'autres raisons pour passer à cet endroit (...)." (Annexes, p. 227)

A la suite de cette audience, le directeur des Services de protection de l'environnement, le 28 mars 1978, rend la décision suivante en rapport

avec la demande de certificat d'autorisation présentée par Hydro-Québec:

"En regard de l'étude d'impact que la commission hydro-électrique de Québec nous a présentée, je suis donc convaincu que le tracé proposé pour le passage de la ligne 735kV n'est pas le tracé de moindre impact dans cette région de Lanaudière.

Dans les circonstances, je me vois dans l'obligation de refuser l'émission de certificat d'autorisation sollicité conformément à l'article 22 de la Loi de la qualité de l'environnement pour le tracé proposé que vous avez identifié sous le nom de tracé "OUEST-CENTRE" et qui aurait passé entre la limite nord de Saint-Michel-des-Saints et la Jonction "J"."

Suite à cette décision du directeur des Services de protection de l'environnement de rejeter le tracé OUEST-CENTRE, les citoyens revinrent de nouveau à la charge auprès des autorités gouvernementales, au moyen de lettres et de pétitions, mais cette fois pour faire rejeter dans sa totalité le choix de la région de Lanaudière comme lieu de passage de la 3e ligne devant rallier le complexe La Grande à la région métropolitaine.

6.2.3 Les autorisations sur les autres tronçons faisant partie de la requête

Subséquemment, le directeur a autorisé les tronçons suivants, déjà mentionnés dans la requête:

- le tronçon "Point Z - La Vérendrye", le 23 mars 1978;
- le tronçon "Point J - poste Carignan", le 15 mai 1978;
- Le tronçon "poste Carignan à l'alignement B-5040 (près de Verchères)", le 15 mai 1978.

En décembre 1978, Hydro-Québec a déposé auprès des autorités gouvernementales un document intitulé LA TROISIEME LIGNE DU RESEAU DE TRANSPORT LA GRANDE / Justifications de l'axe et de la zone d'étude.

On affirme dans ce document que "la 3e ligne du réseau de transport La Grande doit donc relier entre eux les postes La Vérendrye et Duvernay".

On y lit également ce qui suit:

"Après évaluation, une zone d'étude a été choisie en vue de l'examen comparatif de tracés. Entre deux zones possibles, l'une à l'est et l'autre à l'ouest du parc du Mont Tremblant, la première est apparue avantageuse pour des raisons techniques et économiques. Du point de vue de l'environnement, il ressort d'une vue d'ensemble du territoire et des études déjà réalisées que les résistances du milieu au passage d'une ligne seraient tout au moins aussi fortes à l'ouest du parc du Mont Tremblant qu'à l'est."

En dépit de ce plaidoyer adressé par Hydro-Québec aux autorités gouvernementales pour justifier le choix de la région de passage de Lanaudière, le COMPA a quand même jugé bon de suggérer à Hydro-Québec "d'étudier la possibilité de passer une ligne ... dans l'axe Laurentides".

A ce propos, le directeur du service de la connaissance du milieu du ministère de l'Environnement, monsieur Yves L. Pagé, déclarait, le 2 février 1980, lors de la première partie de l'audience:

"Dans la décision du COMPA du 31 janvier 1979, le COMPA demandait à Hydro-Québec d'étudier la possibilité de passer une ligne parallèle aux deux premières dans l'axe

Laurentides et ceci faisait suite à un rapport de justification qu'Hydro-Québec avait déjà fourni au gouvernement du Québec et dans le rapport qui a été préparé plus tard, il y a une étude comparative de deux axes, avec quatre variantes dans un tracé longeant l'axe Laurentides."

Quoi qu'il en soit, le 14 février 1979, un nouvel arrêté en conseil (no. 429-79) autorise Hydro-Québec à construire le poste de transformation Carignan et à entamer la construction des trois tronçons déjà autorisés par le directeur des Services de protection de l'environnement en mars 1978 et en mai 1978, à savoir:

- du 49e parallèle (Point Z) au poste La Vérendrye;
- de la ligne Duvernay - Laurentides (Point J) au poste Carignan projeté;
- du poste Carignan au lot 281 aux plan et livre de renvoi officiels de la paroisse de Verchères.

L'arrêté en conseil no. 429-79 précisait en outre que les sections suivantes de la 3e ligne du RTBJ étaient exclues de l'autorisation, soit du poste La Vérendrye au Point "J" (jonction de la 3e ligne du RTBJ avec la ligne Duvernay - Laurentides) et du lot 281 aux plan et livre de renvoi officiels de la paroisse de Verchères, au poste Hertel.

Ce deuxième arrêté en conseil n'a donc porté que sur les portions de la 3e ligne du RTBJ autorisées préalablement par le directeur des Services de protection de l'environnement.

6.2.4 Requête complémentaire pour un certificat d'autorisation

En juin 1979, Hydro-Québec a déposé une requête complémentaire à sa requête initiale de juillet 1977, où elle répondait à la demande du COMPA de janvier 1979 par une étude sommaire qui concluait à l'avantage, aux plans technique, économique et environnemental, de passer par la région de Lanaudière. Dans ce document, Hydro-Québec a procédé à une mise à jour de ses études sur les trois tracés initiaux (OUEST, CENTRE, EST), a complété les études sur les champs visuels et a optimisé les trois tracés. Dans cette requête, elle choisit comme tracé préférentiel le tracé OUEST. Elle fait également état de l'urgence de construire la 3e ligne et des conséquences prévisibles de tout retard éventuel.

6.2.5 Rencontre du directeur des Services de protection de l'environnement avec des représentants de Lanaudière

Suite à diverses communications écrites et orales entre des représentants de municipalités, de groupes et d'associations de la région de Lanaudière, d'une part, et le ministre de l'Environnement, les membres de son cabinet et le directeur des Services de protection de l'environnement, d'autre part, il fut décidé de tenir une réunion de travail. A celle-ci assistèrent le directeur des Services de protection de l'environnement et les représentants de Lanaudière qui en avaient fait la demande.

A la suite de cette réunion, le directeur des Services de protection de l'environnement adressa le 3 décembre 1979 à Hydro-Québec un certain nom-

bre de questions auxquelles monsieur Robert Boyd, président de l'Hydro-Québec, répondit le 11 décembre.

6.2.6 Confirmation de la région de Lanaudière comme voie de passage

Dans un communiqué de presse émanant du cabinet du ministre de l'Energie et des Ressources, en date du 15 janvier 1980, on annonçait "que le Conseil des ministres a approuvé le choix de l'axe Lanaudière pour le passage de la 3e ligne du Réseau de transport d'électricité de la Baie James".

Dans son communiqué, le ministre de l'Energie et des Ressources rappelait que le Conseil des ministres avait autorisé, le 14 février 1979, Hydro-Québec à construire cette 3e ligne "à l'exclusion toutefois de la section allant du poste La Vérendrye et traversant la région de Lanaudière jusqu'au poste Duvernay (...)".

6.2.7 Demande d'audience publique

Quelques jours après la décision du Conseil des ministres, soit le 14 janvier 1980, le ministre de l'Environnement a donné avis qu'il avait confié au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement "le mandat d'enquêter et de tenir des audiences publiques relativement au projet de construction d'une ligne de transport d'énergie électrique à 735kV du réseau de transport La Grande dans l'axe de Lanaudière entre les postes La Vérendrye et Duvernay...".

6.2.8 L'audience publique

Telle audience fut tenue à Joliette les 1, 2, 4, 5 et 6 février 1980 pour la première partie et les 20, 21, 22 et 23 février 1980 pour la seconde. Le présent document en constitue le rapport.

6.2.9 Les étapes à venir dans le processus

Selon les procédures actuelles, les prochaines étapes dans le processus de décision sont les suivantes: le Bureau remet son rapport au ministre de l'Environnement, lequel rapport contient ses constatations et l'analyse qu'il en fait. Par la suite, le directeur aura à arrêter sa décision et à autoriser l'implantation de la ligne selon un tracé précis. Enfin, par un second arrêté, le Conseil exécutif autorisera Hydro-Québec à construire la 3e ligne RTBJ.

6.3 Opinions de la population sur l'application du processus décisionnel menant au choix de la région Lanaudière

Nous avons vu dans la partie précédente que lors des audiences publiques tenues à Saint-Jean-de-Matha, en février 1978, des comités de citoyens avaient remis en question le choix de la région Lanaudière comme zone de passage pour la 3e ligne RTBJ.

Considérant tous les événements qui sont survenus depuis ces audiences, il fallait s'attendre à ce que cette question soit de nouveau soulevée au cours de l'audience de février 1980.

Suite aux exposés du ministère de l'Énergie sur le processus décisionnel et du ministère de l'Environnement sur la révision technique, plusieurs citoyens ou représentants d'organismes ont posé de multiples questions.

Les interrogations se rapportant à ce sujet ont porté à la fois sur le bien-fondé du projet, sur le contenu du rapport complémentaire déposé par Hydro-Québec, sur les rôles exercés par les différentes instances et sur la méthodologie de localisation des tracés.

Dans le présent chapitre, nous avons retenu les opinions que les participants ont exprimées sur les études ayant conduit au choix de la région Lanaudière.

6.3.1 La liaison La Vérendrye / Duvernay

Monsieur André Dallaire, résident de Saint-Jean-de-Matha, a consacré la majeure partie de ses interventions à démontrer l'inopportunité du choix de la région Lanaudière. Aussi est-il celui qui, par ses questions et son exposé, a tenté le plus de mettre en doute la nécessité pour la 3e ligne RTBJ de se rendre à Duvernay.

Il a affirmé que le poste Duvernay ne sert que de transit puisqu'il reçoit l'énergie venant de Manicouagan pour la transformer et la diriger, par le réseau de distribution, vers Montréal, Laval et l'Outaouais.

C'est l'examen d'une carte datée de 1978 produite par Hydro-Québec et intitulée "Production et transport d'Énergie" qui l'amène à cette conclusion.

Dans la transcription de l'exposé de monsieur Dallaire, on lit à la page 7...

"...la ligne numéro 1 de la Baie James est simplement dérivée à Chénier, s'en va à Duvernay pour être transformée et est réintroduite dans le réseau (...) vers l'ouest."

Plus loin, il constate que si le poste Chénier doit être équipé pour transformer en vue de la distribution, dans un premier temps, l'énergie de deux lignes à 735kV, et dans un deuxième temps, celle de quatre lignes, rien n'empêcherait de l'équiper pour la transformation de trois lignes entre ces deux moments.

Tout en admettant que, par le biais des jonctions, il n'y aura plus à Duvernay qu'une seule ligne en provenance de Manicouagan, il s'interroge sur la nécessité de remplacer la ligne manquante. Est-ce que le besoin de consommation à Duvernay nécessite l'entrée à ce poste de deux lignes? Ne serait-ce pas plutôt, affirme-t-il, qu'Hydro-Québec cherche à utiliser le tronçon de ligne existant déjà entre la Jonction "J" et Duvernay et à optimiser aussi la capacité de transformation du poste Duvernay. Ces décisions seraient prises, selon lui, pour des considérations financières. Il en prend comme preuve la réponse que monsieur Bourget d'Hydro-Québec faisait lors de la première partie de l'audience à des questions portant sur ce sujet. Nous reproduisons ici un extrait significatif de la transcription des réponses de ce dernier:

"C'est une question, monsieur le président, qui amène une réponse... avec un contenu économique très fort. Le poste Duvernay est un élément du réseau qui a coûté extrêmement cher. Je pourrais peut-être faire sortir tout ce que ça a coûté, là, mais admettons que c'est cinquante millions, entre parenthèses, le poste Duvernay, on doit continuer à s'en servir. Ca n'a pas de sens de dire: on va construire un nouveau poste ailleurs, on va l'équiper comme le poste Duvernay est équipé, on va faire de nouvelles lignes, on va tout transférer les charges à alimenter sur le nouveau poste, puis on va laisser un investissement de cinquante millions dormir. Ca n'a aucun sens. On n'a pas, on peut pas faire ça." (transcription de la première partie de l'audience, vol. III, p. 404).

Un peu plus loin, à la page 414, la commission lui adresse la question suivante:

"A toute fin pratique, vous ne voulez pas immobiliser là un capital ou ne le faire servir que partiellement, comparativement à ce qu'il pourrait servir? C'est pour ça que vous voulez acheminer immédiatement une deuxième ligne à Duvernay?"

La réponse de monsieur Bourget fut la suivante:

"C'est une utilisation économique des investissements faits et des investissements à faire aussi. C'est vraiment là la meilleure solution économique et technique..." (transcription, première partie, volume III, p. 415).

Monsieur Dallaire avait posé de nombreuses questions au représentant du ministère de l'Energie et des Ressources sur l'évaluation des besoins de consommation afin de savoir si, à son avis, la localisation des besoins

et le réseau de distribution actuel obligerait Hydro-Québec à rallier le poste Duvernay. Le représentant du ministère de l'Énergie précisa que ses services n'avaient pas étudié la répartition des besoins de consommation à l'intérieur de la région métropolitaine, mais que cette consommation représenterait 50% de la dépense totale du Québec en électricité. Monsieur Dallaire s'est montré surpris de ce que le ministère de l'Énergie n'ait pas réalisé selon lui son objectif de voir à ce que les projets d'Hydro-Québec répondent à des besoins "justifiables et quantifiables".

De son côté, la Corporation du canton de Rawdon conclut dans son mémoire, à la page 5... (mémoire 24, p. 313)

"Ce qui a été moins clairement établi, c'est où cette énergie est requise dans la boucle métropolitaine et par où elle doit entrer."

6.3.2 La détermination de l'axe

Sous cette rubrique, nous essaierons d'aborder les opinions sur la notion d'axe et son application dans le présent cas. C'est-à-dire que nous nous emploierons à étudier le rapport entre cette notion d'axe et le choix de la région de Lanaudière pour le passage de la 3e ligne RTBJ.

Le mot "axe" qui a suscité de très nombreuses discussions, fait son apparition pour la première fois dans l'exposé de l'ingénieur Dequoy, d'Hydro-Québec, lors de l'audience de Saint-Jean-de-Matha en 1978. Le texte de

son exposé se retrouve dans les Annexes à la page 219. On y lit:

"Effectivement, la ligne La Vérendrye deviendra électriquement la ligne La Vérendrye / Duvernay même si l'axe déterminé est un axe La Vérendrye / région Sorel.

Après étude, c'est encore le meilleur axe dans le sens qu'effectivement en termes de coûts, c'est un axe qui permet de minimiser les longueurs de lignes. Effectivement, on utilise au maximum les lignes existantes."

Par la suite, les comités de citoyens de la région ont utilisé cette expression dans leurs mémoires. L'analyse des Services de protection de l'environnement parle de "la remise en question de l'axe passant dans la région de Lanaudière". En décembre 1978, Hydro-Québec produit son document sur la "Justification de l'axe et de la zone d'étude". Finalement, le 5 février 1980, l'équipe de travail de la 3e ligne RTBJ élabore un lexique de termes employés dans l'étude de la 3e ligne dans lequel apparaît une définition du mot "axe".

Parmi les organismes qui ont participé à l'audience, l'Union des Producteurs Agricoles de Joliette s'est intéressée particulièrement à cet aspect du dossier comme en fait foi son mémoire.

Lors de la première partie de l'audience, le président de l'UPA a interrogé Hydro-Québec sur la différence existant entre un "axe", un "corridor" et un "tracé". Ce à quoi, monsieur Jacques Rouleau d'Hydro-Québec répondit:

"Ces termes là sont définis très clairement dans nos documents,... l'axe, c'est la ligne imaginaire qui relie deux points: le point d'où part notre électricité jusqu'au point reliant le point qui représente le besoin en électricité... le corridor est une bande qui se répartit, de part et d'autre de l'axe, à l'intérieur de laquelle on va étudier des tracés, tandis que le tracé est l'emplacement précis où sera située la ligne. (...) Le corridor se situerait dans la zone d'étude, c'est-à-dire que le corridor ne pourra être établi, que lorsque la zone d'étude aura été inventoriée." (transcription, volume II, page 238).

A la suite de questions portant sur le choix des corridors, monsieur Jean-Pierre Rémillard d'Hydro-Québec précisa d'autre part:

"D'abord évidemment, la notion de corridor et de zone d'étude n'est pas deux notions absolument étanches l'une par rapport à l'autre. J'y reviendrai tout à l'heure, mais il faut savoir ça au départ. A l'origine c'était pas aussi très clair quel mot on employait pour définir telle chose, même si la chose était très claire pour nous. Alors là, les axes des lignes de la Baie James, par exemple, ont été déterminés en tenant compte des points de production, des points où est destinée l'énergie: les points de consommation... Alors, la Zone d'étude ou corridor Lanaudière, parce que dans ce cas-ci, on ne fait pas de différence pratiquement entre les deux définitions, parce que, il y a moyen de passer des tracés du moins d'en concevoir même s'ils ne sont pas tous parfaits, presque à largeur de la zone d'étude qu'on a fixée." (transcription, volume II, pp. 238, 239 et 240).

Il appert que ces notions ont évolué et ce même dans le cadre du présent projet. Dans le Rapport synthèse on retrouve une terminologie quelque peu différente de celle utilisée maintenant.

Le territoire d'étude (zone d'étude) est appelé "couloir opérationnel"

à l'intérieur duquel on élabore des corridors de ligne et finalement des variantes de tracé.

Cependant, on utilise le terme "axe d'implantation" mais dans un sens différent de celui que nous avons vu plus haut:

"Pour relier un point A à un point B, distants de quelques milles ou de plusieurs dizaines de milles, selon le cas, les axes d'implantation peuvent être déterminés... Ces axes constituent des charnières à partir desquelles des corridors, dont la largeur peut varier de quelques centaines de pieds à plusieurs milliers de pieds, peuvent être considérés pour l'implantation de la ligne." (Rapport synthèse, page 41).

Ce qui inquiète l'UPA de Joliette, c'est de savoir si le choix de la région Lanaudière découle de la définition de l'axe et de la zone d'étude, telle que présentée par Hydro-Québec. Elle croit que si la détermination d'un axe échappe aux préoccupations environnementales (puisqu'il s'agit alors de relier obligatoirement deux points fixes comme nous l'avons vu), il n'en va pas de même dans le choix des corridors de ligne. C'est ainsi qu'elle écrit à la page 5 de son mémoire:

"Ce que nous contestons dans le cas présent, c'est qu'Hydro-Québec ait appelé Axe, le projet de ligne qui part de La Vérendrye, pour se rendre une première fois à Carignan, une deuxième fois à Duvernay et une troisième fois à la Jonction "J". Ce que nous constatons c'est que le documents "Justification de l'Axe Lanaudière" est un document justifiant au plus une alternative de tracé avec des variables dans le sud par rapport à des tracés plus à l'ouest, soit dans Laurentides, mais qu'en aucun cas un tel document ne rend évident que ce projet répond à des critères objectifs, justifiant qu'il se nomme un axe. Bien au contraire...

Nous croyons que dans ce cas précis, Hydro-Québec a abusé le Gouvernement, les ministères et la population en parlant d'axe et nous sommes surpris que le ministère de l'Energie n'ait pas été plus vigilant sur cette question. Et la conséquence est de taille car elle dispense Hydro-Québec de se soumettre aux contraintes environnementales dans le choix de la Région et dispense aussi le gouvernement d'écouter les populations, dont l'UPA, sur le même sujet." (mémoire 33, p. 435) - (Les soulignés sont de l'auteur).

Après avoir affirmé qu'il n'y a pas de point de consommation à la Jonction "J" et qu'alors l'axe ne peut passer par la région Lanaudière, l'UPA ajoute:

"D'après nous, monsieur le président, Hydro-Québec est embourbée dans la région Lanaudière. Elle n'a plus de raison valable d'y passer depuis qu'un ingénieur plus fin qu'un autre a trouvé le jeu de la Jonction "J". Or, Hydro-Québec, au lieu alors de reculer, met tout son équipement scientifique (?) à légitimer quelque chose qui ne se légitime pas. On voit là, le même schéma qu'en 1977, où Hydro-Québec avait mis toute sa crédibilité scientifique à légitimer un tracé qu'elle savait très bien ne pas être le meilleur puisqu'elle ne l'avait jamais retenu lors de ces études d'impacts. Et on sait ce qui est arrivé à Saint-Jean-de-Matha." (mémoire 33, p. 438).

De leur côté les villégiateurs de Saint-Jean-de-Matha, sans remettre en question la définition de l'axe, constatent:

"que les justifications réelles du choix de l'axe sont connues seulement d'Hydro-Québec et ce, seulement dans la mesure où elle aurait fait une étude sérieuse, alors que rien ne nous le prouve. Pourtant, il aurait été très facile de comparer les deux axes. En effet, une ligne est en service et une autre en voie de construction dans les Laurentides alors

que déjà quatre tracés ont été étudiés dans Lanaudière. Les deux régions ont donc fait l'objet d'étude de base. Les données sont donc là. Les comparer eût été certes facile. Nous sommes donc sous l'impression qu'il y a de la mauvaise foi de la part des autorités d'Hydro-Québec." (Mémoire 32, pp. 423 et 424).

Quant à monsieur Dallaire, il estime que:

"... la notion d'axe réclame une droite via Laurentides. La consommation étant du côté de Chénier, on ne comprend vraiment pas la raison pour laquelle il faudrait faire un immense détour par Lanaudière." (transcription, deuxième partie, p. 83).

Ce qui l'amène à conclure:

"...pour nous, il n'y a pas d'axe Laurentides et d'axe Lanaudière au sens strict. Pour nous, il y a une série de variantes Laurentides et une série de variantes Lanaudière avec des sous-variantes." (transcription, deuxième partie, p. 88).

Quels que soient les termes utilisés (axe, zone d'étude ou couloir opérationnel, corridor de ligne, variante et sous-variante), la démarche de planification contient deux éléments acceptés par tous. Premièrement, il faut qu'il existe deux points à relier: celui de la production d'électricité et celui de sa consommation. Deuxièmement, la zone d'étude doit servir à localiser les corridors de passage de la ligne qui permettent de répondre aux objectifs de minimisation des coûts de construction des lignes et de réduction des impacts sur l'environnement pour les collectivités. Pour les besoins de ce rapport, nous mettrons de côté l'emploi du mot "axe" pour parler du choix de la région Lanaudière comme région de passage pour la 3e ligne du RTBJ.

En bref, la zone d'étude aurait dû comprendre une aire se situant à l'ouest et à l'est d'une droite reliant ces deux points, suffisamment large pour tenir compte de la contrainte que représente le Parc du Mont-Tremblant et pour le déborder de chaque côté.

L'ambiguïté quant au point d'arrivée de la 3e ligne a suscité beaucoup de doutes et d'interrogations. La commission constate que, sans aller aussi loin que les groupes ci-haut mentionnés, une grande partie de la population a développé un scepticisme certain envers Hydro-Québec. Or, le discours parfois confus et la terminologie embrouillée de l'initiateur ne sont pas étrangers à cette perception. La conséquence de cette prémisse est que le public exigera des organismes gouvernementaux une vigilance accrue et un dynamisme renouvelé dans le sens de la validation des affirmations d'Hydro-Québec.

6.3.3 L'urgence de mettre en chantier la 3e ligne RTBJ

"Il est donc nécessaire que la 3e ligne du réseau La Grande soit mise en service le plus tôt possible après le 1er juin 1981, pour maintenir la fiabilité, la sécurité et l'efficacité d'exploitation du réseau de transport, ainsi que pour éviter à Hydro-Québec des déboursés et des pertes de revenus importants".
(Rapport complémentaire, p. 39).

Or, il n'y a pas, selon l'avis de plusieurs participants, une notion d'urgence qui soit toujours la même pour Hydro-Québec. Ainsi, on se souviendra qu'à l'audience de Saint-Jean-de-Matha en février 1978, Hydro-Québec plaidait l'urgence afin que le directeur des SPE rende sa décision dans

les plus brefs délais. On affirme de nouveau en février 1980 qu'il y a urgence, considérant les besoins en électricité de la région de Montréal, considérant la production du Complexe La Grande et la rentabilité des équipements en place et considérant l'échéancier qu'Hydro-Québec a dressé. A ce propos, de nombreux intervenants ont cherché à comprendre les véritables motifs qui soutendent telle urgence.

Monsieur Dallaire et les villégiateurs de Saint-Jean-de-Matha mettent en doute que la 3e ligne soit nécessaire pour répondre aux besoins des Montréalais, étant donné:

"... l'impact possible de la loi concernant le zonage agricole et les campagnes de conservation de l'énergie dans la demande de l'électricité, plus particulièrement dans la région de Montréal". (mémoire 32, Villégiateurs de Saint-Jean-de-Matha, p. 423).

Monsieur Dallaire de même que le CLSC Brandon ont soulevé l'hypothèse que l'énergie de la 3e ligne puisse être vendue aux Etats-Unis ou à l'Ontario:

"A l'hiver 1983 là, on ne garantit plus rien, On garantit même qu'en achetant de l'étranger là, on serait même pas capable de garantir aux Québécois qu'ils gèleront pas. Bon bien, écoutez. Ca là, mettez ça à côté de la donnée qui veut que la deuxième LG-2 soit totalement destinée à l'exportation, c'est urgent pour qui finalement ? C'est urgent de la vendre aux Américains ? Bien, si c'est ça l'urgence, o.k. Qu'ils ne viennent pas nous dire à nous autres, les Québécois, qu'ils ne seront pas capables de nous garantir de ne pas geler à l'hiver 1982-1983, c'est pas vrai". (transcription, deuxième partie, p. 62).

D'autres, tel le Comité de citoyens de Rawdon, s'interrogent sur l'échéan-

cier dressé par l'initiateur. Ainsi, on retrouve à la page 5 de leur mémoire:

"Aux qualités indéniables de haute compétence technologique de savoir-faire que l'on exporte jusqu'en Chine, de prouesses techniques reconnues à travers le monde, n'y a-t-il pas lieu de rajouter un fleuron à la Couronne de notre société d'état, celui de l'élasticité. Quand cela convient, on étire les échéanciers (forte opposition des citoyens, passes inaccessibles, etc.); et quand cela convient, on comprime (24 mois versus 50 mois pour le même tracé dans Lanaudière)." (mémoire 30, p. 399).

Monsieur André Dallaire a de plus attiré l'attention de la commission sur le long délai qui s'est écoulé entre la décision du directeur des SPE, le 28 mars 1978, et la seconde requête d'Hydro-Québec, le 15 juin 1979. A ce sujet, l'intervenant s'exprime de la façon suivante:

"Ils ont mis quatre (4) mois pour optimiser l'ouest-centre qui était un tracé nouveau. Puis là, ils partent avec des masses d'inventaires qui sont déjà incluses dans la documentation de SOTAR, puis ils prennent quinze mois pour vous dire qu'au lieu de passer dans le centre de la réserve Mastigouche, on ne pourrait pas passer à côté ? Et puis, au lieu de passer entre telles bosses à l'entrée de Saint-Damien, ça peut passer à deux bosses plus à l'est ou à deux bosses plus à l'ouest. Quinze mois ? Bien, les gars étaient pas pressés, laissez-moi vous le dire. Parce que moi, si j'avais une entreprise, s'il y avait urgence de vendre vite et bien, bien, les gars sur les études, ils ne travailleraient pas rien que les fins de semaines; ce serait pas rien que des temporaires. Les gars, ils travailleraient à double vapeur et puis ils sortiraient leur rapport pas mal plus vite que ça". (transcription, deuxième partie).

Le mémoire de l'Association des Villégiateurs de Saint-Jean-de-Matha for-

mule la même constatation. Même s'il fallait conclure à l'urgence, la population de Lanaudière n'accepte pas d'en faire les frais. L'Association des Villégiateurs de Saint-Jean-de-Matha affirme dans son mémoire:

"Si urgence il y a, la faute n'en incombe sûrement pas aux citoyens;

- Hydro-Québec a pris quinze mois après le jugement de monsieur Jolicoeur avant de déposer sa demande actuelle qui reprend, à toutes fins pratiques, les trois mêmes tracés que ceux qui avaient été proposés à l'origine en 1977;
 - ce n'est que le 31 janvier 1979 que le COMPA a demandé une étude comparative entre les axes Laurentides et Lanaudière, soit 10 mois après le jugement de monsieur Jolicoeur. Pourquoi cette attente de 10 mois? Cette question est restée sans réponse lors de la première partie des audiences publiques;
 - la révision technique des SPEQ a pris 6 mois pour mener à des non-conclusions".
- (mémoire 32, p. 421).

Aussi, l'Association conclut-elle à la page 422:

"Qu'on ne vienne plus nous parler d'urgence. Ce qui nous consterne est le fait que les citoyens qui ont fait leur travail sont ceux qui devront subir la décision de ceux qui ne l'ont pas fait. C'est vraiment décourageant de la part d'un gouvernement qui se veut démocratique".

Evidemment, il est inacceptable pour les citoyens que l'initiateur invoque l'urgence afin de se soustraire à des études supplémentaires comparant la région Lanaudière et la région Laurentides. Hydro-Québec déclare en effet, à la page 52, Annexes:

"En considérant l'échéancier de juin 1981, il convient

de rechercher une solution s'inscrivant dans la zone d'étude EST qui conserve ses avantages dont celui de permettre une économie de \$15 millions". (les soulignés sont de la commission).

Il nous apparaît utile de reproduire en plus un extrait de la réponse du député Chevrette à une question du président de la commission:

"C'est bien évident que si le ministère n'est pas pressé, le ministre peut l'être par le COMPA qui, lui, doit répondre au Conseil des ministres, des urgences. Donc, le ministère des Richesses naturelles, de l'Énergie peut presser l'Environnement. C'est dans ce contexte là. Moi, je dis qu'il y a peut-être des urgences à installer une ligne électrique, à construire une ligne électrique. Mais est-ce que la balance des inconvénients ne justifie pas une étude additionnelle malgré tout parce que les inconvénients deviennent permanents ? Et à mon sens à moi, face à la balance des inconvénients, on se devrait, et je ne suis pas certain qu'ils vont le juger comme moi, mais moi je pense que si on regarde les considérations d'ordre social en particulier, on se devrait de faire une étude additionnelle". (transcription, deuxième partie, p. 125).

6.3.4 Le regroupement de trois lignes dans une même emprise.

Pour des raisons de sécurité d'approvisionnement, Hydro-Québec a déclaré lors de l'audience que, depuis 1972, il avait été décidé de ne plus regrouper plus de deux lignes à 735 kV dans une emprise.

L'importance du regroupement des lignes de transport afin d'éviter de morceler le territoire québécois, nous oblige à considérer cette question de plus près. En effet, les projets linéaires de toute nature ont des effets structurants sur l'organisation spatiale du territoire. Il s'agit

ici d'une contrainte importante pour les politiques d'aménagement et d'environnement. Il faut donc limiter le plus possible le nombre de ces corridors. En effet, si on applique la contrainte qu'Hydro-Québec s'est fixée, il sera alors nécessaire d'ouvrir cinq (5) corridors indépendants pour le seul réseau du Complexe La Grande.

Aussi, lors de la première partie des audiences, la commission s'est enquis de la façon dont Hydro-Québec s'emploierait à résoudre le problème si un bris devait mettre temporairement hors service trois lignes du 735 kV du réseau d'Hydro-Québec (transcription, volume II, pages 199 et suivantes).

Parmi les dangers auxquels est soumis le réseau, on compte, selon l'initiateur, le sabotage, les tornades, la chute d'aéronefs et le verglas. Hydro-Québec n'a pas indiqué les risques d'incidence de tels accidents selon leur nature et n'a pas fait état d'études à ce sujet. Elle a plutôt parlé de son expérience.

Lors de la première partie de l'audience, monsieur Denis Nepveu a posé quelques questions concernant les risques quant à la sécurité de l'implantation de trois lignes dans une même emprise. Suite aux réponses des représentants d'Hydro-Québec, monsieur André Dallaire a développé une argumentation tendant à démontrer que le verglas est le seul élément réellement dangereux pour la sécurité de l'approvisionnement. Selon celui-ci, le non-regroupement des lignes de transport d'énergie électrique n'empêcherait pas le sabotage aux abords des postes de transformation où

arrivent et d'où partent de nombreuses lignes. Il estime qu'Hydro-Québec, en fait, ne tient pas compte des effets possibles des tornades et des chutes d'aéronefs puisqu'elle a installé de nombreuses lignes dans les zones où ces incidents seraient le plus susceptible de se produire, tels aux abords de l'aéroport international de Montréal à Mirabel.

Admettant, d'autre part, que le verglas avait déjà provoqué la chute de certains tronçons sur la Côte-Nord, il ajoute:

"Et bien, moi je veux bien retenir que le verglas est dangereux, mais c'est là que je pense que ce serait plus périlleux de passer des lignes dans Lanaudière, c'est que dans Laurentides, monsieur Rouleau nous a dit qu'il y avait pas un pouce d'un seul des fils qui était supérieur à une altitude de 1600 pieds dans Laurentides, puis partout, on dit que le seuil critique, c'est 1750 pieds qui serait critique pour le verglas. Maintenant, dans Lanaudière, le tracé est, c'est, 17 000 pieds de long qu'on est au-delà du seuil critique pour le verglas, puis dans le tracé ouest, c'est 22 000 pieds de long. Bien écoutez. Si le verglas, c'est le seul risque dangereux, le seul risque sérieux de faire chuter une ligne, puis si dans Laurentides, il n'y a pas un pouce au-dessus de 1600 pieds, dans Lanaudière, au meilleur des tracés, on est à 17,000 pieds de long au-dessus du seuil dangereux, bien moi je pense d'être fondé de conclure au nom de la sécurité de l'approvisionnement de tous les Québécois, il ne faudrait vraiment pas que l'électricité passe dans Lanaudière". (transcription, partie II, p. 47).

6.3.5 Les considérations économiques

Si dans le choix de la région Lanaudière, Hydro-Québec a tenu compte de considérations économiques, les citoyens pour leur part ont invoqué le même type

d'arguments pour parvenir à des conclusions contraires. Ils estiment principalement qu'un nouveau corridor crée des impacts économiques négatifs considérables en termes de dévaluation de leurs propriétés immobilières, en termes de stagnation des investissements et en termes de ralentissement du développement récréo-touristique de leur région.

En effet, considérant que l'Office de planification et de développement du Québec fait actuellement des efforts pour rationaliser le développement économique en fixant une vocation récréo-touristique à Lanaudière, l'Association touristique régionale Lanaudière estime que la décision concernant la 3e ligne devrait se prendre en tenant compte de ces données. On mentionne également que le sous-développement qu'a connu cette région a fait en sorte que Lanaudière devient un des derniers secteurs où l'environnement naturel et le décor traditionnel seraient relativement intacts et susceptibles de répondre, à cause de sa proximité de la région métropolitaine, à une agumentation de la demande pour des activités de plein air douces axées sur la conservation et la mise en valeur du patrimoine naturel. A ce sujet, Tourisme-Lanaudière déclare que le projet de la 3e ligne:

"doit être examiné selon les perspectives de la vocation récréo-touristique... de façon à respecter sa vocation récente axée sur les besoins présents, mais surtout à venir, une vocation qui prend pied sur l'héritage d'une région non-défigurée". (mémoire 10, p. 72).

Considérant l'effort déployé par le ministère du Tourisme, de l'Industrie et du Commerce en vue de développer l'industrie touristique au Québec par la mise sur pied de programmes de crédit touristique à l'intention des pe-

tites et moyennes entreprises qui opèrent surtout dans le secteur récréo-touristique, monsieur André Dallaire déclare dans son exposé:

"Pourquoi est-ce qu'on multiplierait les balafres dans nos territoires qui sont porteurs d'un potentiel récréo-touristique ? Vous êtes en train de réduire le potentiel du Québec et à l'heure où on se parle le ministère de l'Industrie et du Commerce met tout en oeuvre, à coups de millions, pour être capable de suréquiper, de remettre en valeur les attraits du Québec de sorte que nos gens restent ici". (transcription, deuxième partie, p. 53).

Et un peu plus loin, il ajoute:

"Je pense que quand on aura fait le compte comme Hydro-Québec l'a fait en actualisant ses pertes électriques dues au fait que les lignes vont se rallonger, quand on aura fait le compte en actualisant les dommages négatifs sur les propriétés qui seront à revendre le long des lignes, puis quand on pourra faire le compte de ce que le ministère de l'Industrie et du Commerce aura à investir pour réparer jusqu'à un certain point les gaffes d'Hydro-Québec, on va s'apercevoir que le 12,000,00\$ d'Hydro-Québec ne peut être pas aussi significatif que l'on veut nous le laisser entendre à l'heure où l'on se parle". (transcription, deuxième partie, page 54).

Quant au Conseil régional de la culture de Lanaudière, nous devons nous référer à la conclusion écrite de sa présentation. Dans le document audiovisuel préparé à l'attention de la commission, le CRCL a mis en valeur les attraits naturels de la région et a facilité l'expression de points de vue des citoyens et des autorités municipales sur la question.

La conclusion du Conseil régional de la culture de Lanaudière précise que:

"S'il existe des corridors de descente ailleurs, alors pourquoi défigurer du nord au sud une région qui ne l'est presque pas ? Pour une poignée de dollars en moins ? ... Bien sûr de l'énergie, il nous en faut ! Mais à quel prix ?

6.3.6 Les difficultés techniques relatives au passage de la 3e ligne le long des deux premières.

Considérant ce sujet, Hydro-Québec affirme:

"A plusieurs endroits, pour atténuer les impacts visuels, les deux premières lignes se faufilent entre des pentes abruptes. La construction de la 3e ligne exigerait des études inusitées et des réalisations sortant tout à fait des pratiques éprouvées: accrocher des pylônes sur des flancs d'accès très difficiles, passer par des sommets exposés aussi difficiles d'accès, traverser des lieux de villégiature et d'autres où se trouvent des équipements récréatifs, etc..." (Rapport complémentaire, p. 25).

Peu de participants ont exprimé des points de vue sur cette question. Par contre, l'Association des villégiateurs de Saint-Jean-de-Matha fournit peut-être une explication à ce sujet lorsqu'elle affirme:

"Les conclusions d'Hydro-Québec ont donc été, aux plans technique et économique, acceptées comme telles sans vérification et sans validation". (mémoire 32, p. 423).

D'autre part, dans son exposé sur la question, monsieur Dallaire déclare:

"Le genre d'acrobatie qu'ils auraient à faire dans Laurentides, c'est pas tellement plus compli-

qué que l'acrobatie qu'ils font déjà sur leurs quelque mille milles du réseau construit à l'heure actuelle., Hydro-Québec fait appel à des actes de foi. Ça marche assez cette technique là que même les fonctionnaires du ministère de l'Énergie donnent dans le jeu et quand Hydro-Québec parle, et bien, ils courbent la tête et puis aux diktats, ils répondent par des placet (...).

6.3.7 Les considérations environnementales

Lors de l'audience de Saint-Jean-de-Matha, en février 1978, les citoyens avaient demandé que l'on procède à une comparaison au plan environnemental des impacts possibles du passage de la ligne dans la région Laurentides, et dans la région Lanaudière.

Hydro-Québec, dans son Rapport complémentaire, déposé en juin 1979, a procédé à une analyse sommaire de divers corridors. Dans cette étude, à la page 44, un tableau présente les "caractéristiques environnementales du corridor La Vérendrye / Chénier / Duvernay et des tracés de Lanaudière". Ce tableau 3a compare les types et le nombre d'impacts sur l'environnement que l'on peut trouver dans les corridors Mousseau / Chénier, les corridors Chénier / Duvernay et les tracés dans Lanaudière.

Le 26 septembre 1979, le cabinet du ministre de l'Environnement, faisait parvenir une lettre à monsieur André Dallaire l'informant d'une rencontre prévue avec le directeur des Services de protection de l'environnement où les organismes pourraient lui faire part de leurs représentations.

"Le ministre les fera connaître à ses collègues du COMPA, en même temps que la position du ministère de

l'Environnement lorsque le COMPA se réunira pour statuer sur la question de l'axe que doit emprunter la 3e ligne de la Baie James. Par la suite, le directeur rendra sa décision quant au tracé".

En novembre 1979, le directeur des Services de protection de l'environnement tenait donc une séance d'information avec des représentants de la région de Lanaudière et la Société Hydro-Québec. Suite à cette rencontre et suite aussi aux demandes des organismes de recevoir plus d'informations, le directeur faisait parvenir le 3 décembre 1979 à monsieur Robert Boyd, président directeur général d'Hydro-Québec, une demande d'informations supplémentaires. A ce sujet, citons:

"Nous désirons obtenir certains éléments supplémentaires d'information pour compléter nos dossiers avant de faire des recommandations au ministre de l'Environnement pour une décision du Conseil des ministres relativement à l'axe que devrait emprunter la 3e ligne.

1. La justification de l'axe est basée sur des aspects technique et économique. Les quelques éléments reliés à l'environnement, lorsque discutés, le sont de façon superficielle, ce qui ne permet pas d'établir une comparaison rigoureuse entre les deux axes. Dans cet ordre d'idée, nous apprécierions que vous nous fournissiez suffisamment de données concernant les contraintes anticipées sur le milieu, particulièrement en ce qui regarde l'aspect visuel, les modifications à la villégiature et à l'intégrité du territoire.
2. Dans votre planification vous avez sans doute déjà démontré la nécessité d'emprunter l'axe Lanaudière, comment cet exercice tient-il compte des impacts sociaux et des impacts sur l'environnement qui ont été portés à votre connaissance depuis deux ans ?".

Le 11 du même mois monsieur R. Boyd adressait la réponse d'Hydro-Québec.

A la première question, Hydro-Québec affirme, à la page 6:

"Ce n'est donc pas aux étapes du choix de l'axe et de la zone d'étude que l'on peut étudier en détail l'impact visuel et les modifications au projet de villégiature; car ces étapes visent plutôt à fixer le cadre des études sectorielles détaillées subséquentes.

Nous avons pris comme hypothèse que la qualité de la villégiature est presque équivalente tout au long des Basses-Laurentides et tenu compte de la longueur de l'axe en villégiature et du nombre de municipalités concernées. Toutes nos observations ultérieures confirment cette perception".

Quant à la deuxième question, nous trouvons à la page 10 du même texte:

"Afin d'être en mesure de comparer des données comparables, nous avons dû établir les caractéristiques environnementales du corridor La Vérendrye / Chénier / Duvernay (Laurentides) et les tracés de Lanaudière".

Le rapport de révision technique du ministère de l'environnement daté du 17 janvier 1980 conclut sur cette question à la page 8:

"Pour ce qui est de l'analyse comparative, du point de vue environnemental, il a été constaté que l'information se rapportait à des corridors pour l'axe Laurentides tandis que pour l'axe Lanaudière cette même information concerne plutôt des tracés. Par conséquent, le niveau de précision est différent, ce qui donne aux comparaisons moins de pertinence. Toutefois, le tableau synoptique 3A détaille à des niveaux plus précis les corridors La Vérendrye / Chénier / Duvernay et les tracés de Lanaudière.

L'information inscrite dans le tableau 3A n'est pas vérifiable pour ce qui est des corridors La Vérendrye / Chénier / Duvernay. A différents niveaux, on y a inscrit un certain nombre d'impacts qui ne sont pas décrits en annexe ou dans quelques autres documents. Par conséquent, cette information n'est pas vérifiable et ne peut être validée".

Considérant la décision du Conseil des ministres au sujet de la région de Lanaudière pour le passage de la 3e ligne, l'Union des producteurs agricoles de Joliette s'est enquis auprès du ministre Marcel Léger pour connaître la position qu'il avait tenue devant ses collègues à titre de responsable de l'environnement. Une réponse du cabinet du ministre de l'Environnement est parvenue à l'U.P.A., le 25 janvier 1980, qui en rapporte l'extrait suivant dans son mémoire:

"Monsieur Léger qui avait reçu le rapport de son directeur monsieur André Caillé suite à la réunion de travail que ce dernier avait eue avec vous et d'autres représentants de la région de Lanaudière en novembre dernier, a informé ses collègues de votre remise en question de l'axe Lanaudière. Il leur a aussi dit que, du strict point de vue environnemental et selon les études effectuées, le ministère de l'Environnement ne pouvait ni s'opposer, ni endosser le choix de cet axe. Le COMPA en a pris bonne note et a transmis ses recommandations au Conseil des ministres.

Celui-ci a endossé les recommandations du COMPA et a donné son accord à l'axe Lanaudière".
(mémoire 33, p. 434).

L'U.P.A. s'étonne que la décision se soit prise sans considération environnementale et sans que l'étude d'environnement n'ait pu être complétée à la satisfaction du principal ministère intéressé par cette question. C'est ce qui l'amène à dire:

"Nous ne comprenons pas encore ce qui a bien pu motiver le ministre de l'Environnement à nous éliminer du dossier en décembre dernier. Il nous semble dans l'intérêt de tous, que ce que nous disons aujourd'hui aurait dû être dit avant la décision du Conseil des ministres". (mémoire 33, p. 439).

Au chapitre de la comparaison entre les régions Laurentides et Lanaudière quant au facteur environnemental, monsieur André Dallaire compare le nombre d'impacts relevés par Hydro-Québec sur le tracé QUEST (70) et le tracé EST (50) avec le peu d'impacts qu'entraînerait selon lui le passage de la 3e ligne le long des deux premières. La commission considère qu'une telle démonstration n'a pas été faite.

Préoccupée et consciente de la situation présente dans la prise de décision, la Société nationale des Québécois fait connaître dans son mémoire, son opinion dans les termes suivants:

"Bien que nous tenions à respecter les limites du mandat confié à votre Bureau et dont nous sommes conscients, nous tenons à vous signaler que l'étude des tracés qui vous ont été soumis, requiert selon nous, une approche comparative avec toute alternative susceptible de constituer une solution de moindre impact... Or, selon nos informations, il semble bien qu'une alternative au tracé soumis pourrait éventuellement se trouver à l'extérieur de notre région à savoir un tracé parallèle aux lignes existant actuellement dans la région de Laurentides et présentant possiblement moins de désavantages sur les plans de l'écologie et du développement économique". (mémoire 37, p. 505).

6.3.8 Conclusions et recommandations formulées par les participants

Devant les faits qui ont été portés à leur connaissance, plusieurs citoyens et représentants d'organismes manifestent une certaine méfiance vis-à-vis l'approche d'Hydro-Québec. Plusieurs sont sous l'impression qu'Hydro-Québec fait des choix en fonction de ses préoccupations, de ses contraintes et de ses préférences, et que par la suite, elle utilise ses services scientifiques et techniques afin de faire la démonstration que ses choix sont les meilleurs. Afin d'illustrer cette préoccupation, nous nous référons au mémoire du Comité de citoyens de Rawdon:

"Car il y a un fait important qu'il ne faut pas oublier, c'est que le promoteur avait déjà choisi l'axe Lanaudière au moment où, à la demande du COMPA, il a fait procéder à des études quant à la possibilité de passer une troisième ligne dans Laurentides. Et à la lecture de leur rapport à cet effet, il apparaît clairement que l'initiateur s'est plutôt attardé à démontrer que l'impossibilité d'une telle option... Nous voici donc dans un cul-de-sac: les autorités gouvernementales exigent d'Hydro-Québec d'effectuer des études sur les possibilités de tracés alternatifs dans l'axe La Vérendrye-Chénier. Le promoteur, ayant déjà favorisé un axe, doit se plier à une telle exigence et démontre l'impossibilité de faire autre chose que ce qu'il avait déjà choisi. Et, puisque le ministère concerné (en l'occurrence l'Energie) ne peut effectuer une contre-analyse détaillée, le Conseil des ministres doit (pour employer une expression bien québécoise) prendre pour du cash les arguments fournis par l'initiateur. Cela nous semble un peu loufoque, comme le procureur de la Couronne qui confierait à la défense le soin de préparer son dossier. Pour employer une autre expression bien de chez nous, il y a là danger de se faire passer un joli sapin!" (mémoire 30, pp. 399 et 400)

La population ne se contente pas des éléments de démonstration actuellement livrés par l'initiateur. Certains organismes ont affirmé que si une démonstration rigoureuse leur en était faite, ils accepteraient volontiers le projet tel que formulé, conscients de l'importance du développement de l'énergie électrique au Québec.

C'est ainsi que la Société nationale des québécois souligne dans son mémoire:

"Si une telle étude devait démontrer qu'un tracé dans notre région demeure définitivement celui causant le moins d'inconvénients, nous sommes convaincus que notre population l'accepterait alors. Toutefois, dans le cas contraire, nous ne comprendrions pas qu'une autorisation du ministère de l'Environnement permette de réaliser un tracé dont la nécessité ne serait pas évidente.... Malheureusement, une telle démonstration ne nous semble pas encore faite". (mémoire 37, p. 505)

Quant à l'Association touristique régionale, elle renchérit en affirmant:

"A la lumière des réponses obtenues lors des séances d'informations tenues à Joliette en février 1980, à savoir l'absence d'une étude d'impact environnemental comparative Laurentides-Lanaudière, la faiblesse de la preuve comparative du point de vue économique, technique, sécuritaire produite par Hydro-Québec, la nébulosité au sujet de l'importance réelle de la station Duvernay versus la station Chénier, la connaissance limitée du ministère de l'Energie quant au fonctionnement de la partie métropolitaine du réseau d'Hydro-Québec et de ses connaissances imprécises quant au besoin énergétique du même secteur, Tourisme de Lanaudière regrette la décision du comité ministériel permanent de l'aménagement du territoire (COMPA) d'avoir déterminé l'axe Lanaudière". (mémoire 10, p. 71)

Pour sa part, monsieur Guy Chevrette précise:

"Moi, je dis quand quelqu'un est convaincu que tous les efforts ont été faits, t'avale mieux ta pilule que quand t'es pas convaincu que tous les efforts ont été faits". (transcription, 2e partie, p. 135).

Selon monsieur François L. Laurier, si les arguments d'ordre rationnel devaient prendre si peu de place dans la décision, vaudrait mieux utiliser alors les arguments d'ordre irrationnel:

"Au moment où j'ai rédigé mon rapport, la possibilité que s'organisent des manifestations n'était pas apparue, mais il me venait à l'esprit qu'une grosse manifestation, une immense manifestation menée par quelques têtes chaudes bien organisées, aurait tôt fait de mettre en pièce l'ensemble des arguments logiques, rationnels, scientifiques et classiques exposés tout au long des audiences par les plus que spécialistes. Il me semble qu'il faut voir là la fragilité toute relative des arguments les plus forts qui ont pu être exposés devant nous et j'ose espérer, monsieur le Président, que vous les considérez comme tel. Mais s'il faut que des arguments moins rationnels soient mis dans la balance, je dis, monsieur le Président, "Vive la ligne Laurentides".

L'on aimerait faire remarquer qu'il nous apparaît hautement significatif que des citoyens acceptent de dépenser de telles sommes. Il y a certainement là le signe d'une inquiétude, d'une préoccupation et d'une menace qui est ressentie. Selon nous, cette implication des gens est de beaucoup plus importante que les autres arguments apportés devant la commission. La majorité silencieuse a voulu s'exprimer mais bien souvent les moyens lui manquent. A travers les silences, il y a beaucoup à écouter". (mémoire 12, p. 101)

Pour sa part, monsieur Dallaire estime que le Conseil exécutif aurait intérêt à tenir compte du sentiment de la population et à revenir en arrière dans sa décision. Il soutient dans son exposé (pages 88 à 110

de la transcription, 2e partie) que le Conseil des ministres est intervenu dans les prérogatives du directeur des Services de protection de l'environnement, en éliminant la région Laurentides pour le passage de la 3e ligne. Seul le directeur peut, selon lui, décider du tracé de moindre impact avec l'obligation, selon l'esprit de la loi, de comparer le tracé proposé avec toute alternative susceptible d'être de moindre impact sur l'environnement. Si le Conseil des ministres ou le directeur n'acceptait pas de donner suite aux recommandations des citoyens et accordait l'autorisation sur un tracé dans la région Lanaudière, l'opposition de la population pourrait prendre la forme d'une contestation judiciaire, précise-t-il.

Après avoir exposé leurs points de vue quant au projet à l'étude, plusieurs organismes ont recommandé au Conseil des ministres de réviser sa décision et de prendre les moyens pour compléter dans les plus brefs délais, les études comparatives. Cette comparaison exhaustive entre les deux régions de passage leur apparaît préalable à toute décision concernant un tracé.

A cet effet, l'Association des villégiateurs de Saint-Jean-de-Matha reprend ses recommandations de 1978:

- " a) que soit exigé d'Hydro-Québec, une étude comparative valable des données environnementales concernant l'axe La Vérendrye-Chénier et l'axe La Vérendrye/Duvernay. Cette étude devrait servir de base dans le choix d'un axe;
- b) que soit créé un comité-contrôle de la qualité des données et des méthodes d'analyse et de syn-

thèse, composé de représentants d'Hydro-Québec, des Services de protection de l'environnement, des comités de citoyens de la région de Lanaudière et du Conseil consultatif de l'environnement." (mémoire 32, p. 424).

Cette recommandation est reprise par monsieur Dallaire qui considère que des représentants du ministère de l'Energie et des Ressources ainsi que des citoyens de la région des Laurentides devraient faire partie d'un tel comité. Il ajoute que ce comité devrait reprendre les éléments déterminants du présent dossier et trouver une solution acceptable qui ferait l'objet d'une recommandation au directeur des Services de protection de l'environnement.

6.4 Opinions sur le rôle des intervenants dans le processus de décision

Tel que nous l'avons mentionné précédemment, le processus de décision implique plusieurs intervenants. Le but de ce chapitre est d'analyser l'ensemble des opinions et recommandations de la population lors de l'audience publique au sujet du rôle et des responsabilités de chacun des intervenants dans le processus de décision.

6.4.1 Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

La plupart des interventions concernant le processus d'audiences publiques et le rôle du Bureau, ont porté sur deux sujets principaux soit le mandat du Bureau et les délais accordés aux citoyens pour s'informer sur le projet et préparer les opinions qu'ils doivent émettre devant la commission.

La municipalité de Saint-Damien a fait valoir devant la commission, que la population touchée par le tracé OUEST avait eu beaucoup plus de temps pour préparer sa défense que les citoyens touchés par le tracé EST.

Nous croyons que la municipalité de Saint-Damien faisait état du fait que l'initiateur avait déposé, en juin 1974, une demande d'autorisation et certains documents, favorisant le tracé OUEST. Ainsi, selon la municipalité de Saint-Damien, les personnes touchées par le tracé OUEST étaient donc déjà au courant des intentions d'Hydro-Québec, dès le mois de juin, alors que les populations éventuellement touchées par le tracé EST,

ne se croyant pas affectées par ce projet, n'avaient pas estimé nécessaire de faire des représentations à ce sujet.

En ce qui concerne le Bureau d'audiences publiques, la commission a laissé les mêmes délais à toute la population de Lanaudière qu'elle soit touchée par le tracé EST ou par le tracé OUEST, tel qu'il appert à l'échéancier des travaux du Bureau, exposé au deuxième chapitre du présent rapport.

D'autre part, la Chambre de commerce de Saint-Damien a demandé dans son mémoire à la commission, un délai supplémentaire pour permettre à la population de mieux se préparer. La commission n'a pas retenu cette requête. La commission prend, cependant, note pour le futur, de ces recommandations quant aux délais mais ajoute, d'autre part, qu'elle a été favorablement impressionnée par la qualité des mémoires présentés devant elle.

Concernant le mandat du Bureau, plusieurs intervenants ont fait part à la commission que ce mandat leur semblait trop restrictif, compte tenu qu'une première décision relative au passage de la 3e ligne dans la région de Lanaudière avait déjà été prise sans pour autant faire l'objet d'une audience publique.

Monsieur François L. Laurier de Saint-Damien a mentionné à la commission qu'il souhaiterait voir confier au Bureau d'audiences publiques des mandats plus larges en ce qui concerne les sujets traités. Il s'exprime ainsi:

"Pour palier à ce mandat en toute apparence restrictif, nous n'hésitons pas à recommander que les pouvoirs confiés à une commission comme la vôtre soient élargis, débarrassés d'un parti pris lié à un ministère et hors du contrôle politique". (mémoire 12, p. 91)

De même, l'Association touristique régionale de Lanaudière et monsieur Guy Chevette, député de Joliette-Montcalm, considèrent qu'une audience publique aurait dû être tenue au niveau du choix de la région de passage avant qu'une consultation ne soit tenue au sujet du tracé. Monsieur Guy Chevette explique sa position comme suit:

"Il m'apparaît que nous aurions dû procéder clairement et par étapes. Dans un premier temps, nous aurions pu nous exprimer en audience publique sur l'axe lui-même. Par la suite, nous aurions pu, tenant compte de la décision, nous prononcer sur les hypothèses de tracé. Dans les faits, la décision sur l'axe est venue après une décision de rejet du corridor Centre-Ouest". (mémoire 45, p. 558).

Monsieur André Asselin, maire de la Corporation municipale de Sainte-Émélie-de-l'Énergie a discuté d'une façon générale de la consultation publique par rapport aux différentes responsabilités que peuvent avoir les élus municipaux dans le cas d'une décision tel que le projet à l'étude.

Suite à une question de la commission, monsieur Asselin a mentionné qu'il verrait, dans un premier temps, une consultation plus particulière d'Hydro-Québec auprès des municipalités afin d'établir le tracé préférentiel dans une région donnée. Monsieur Asselin fonde son argumentation sur le fait, qu'éventuellement, une ligne hydro-électrique ou un tracé toucherait un certain nombre d'individus et "il y a des gens qui sont plus tou-

chés que d'autres à l'intérieur de ces milieux-là et je pense que les impératifs collectifs, malheureusement, doivent passer avant les impératifs personnels". Monsieur Asselin croit qu'il serait préférable que l'on consulte la population après qu'il y ait eu consensus entre les maires des différentes municipalités affectées. Monsieur Asselin s'exprime ainsi à ce sujet: "Au niveau du corridor, il y a un premier travail qui va se faire au niveau des conseils municipaux concernés, parce que ce sont eux qui ont à administrer le territoire, à le développer, à l'organiser, à voir aux services, mais une fois que le corridor est choisi, général, dans l'endroit où ça va le moins déranger la région, c'est là qu'on va voir les citoyens pour voir individuellement. Un citoyen peut être touché plus qu'un autre". (transcription, 2e partie, p. 168).

Lors de l'audience, les personnes directement touchées pourraient émettre leurs opinions sur les conséquences qu'entraînerait le tracé choisi, sur leurs propriétés et sur leurs activités courantes.

Ces deux interventions véhiculent des opinions divergentes quant au rôle du Bureau dans semblable matière.

Evidemment, ce sujet soulève plusieurs interrogations, plus particulièrement, quant au moment ou à l'étape du processus de décision où il serait préférable de tenir l'audience.

Dans l'état actuel des choses, le caractère préliminaire des études d'Hydro-Québec accompagnant la demande d'un premier arrêté en conseil

ne pourrait permettre la tenue d'une audience publique car la précision des données ne sauraient satisfaire aux exigences de la population. D'autre part, ce premier arrêté en conseil a justement pour but d'autoriser Hydro-Québec à réaliser des études dans une zone donnée pour lui permettre, par la suite, de déposer son étude d'impact.

Il y aurait donc lieu de trouver un moyen permettant à la population, d'une part, d'être informée des politiques et des projets futurs de production et de distribution d'énergie électrique au Québec et, d'autre part, de pouvoir participer au processus décisionnel au moment de l'implantation des infrastructures.

6.4.2 Hydro-Québec

Une autre question d'importance est celle de savoir quelle forme de consultation Hydro-Québec doit adopter lors de l'élaboration de son projet ? Il appert essentiel à la commission que dans le cadre de la cueillette des données recueillies par les équipes techniques d'Hydro-Québec, qu'une attention particulière soit apportée aux avis et suggestions des différentes municipalités touchées. Même si certaines municipalités n'ont pas élaboré de schéma d'aménagement ou de plan de zonage, il conviendrait tout de même de rechercher l'information touchant les projets de développement que ce soit au niveau domiciliaire, commercial ou touristique.

Hydro-Québec reconnaît la raison d'être d'une telle démarche en procédant à une certaine forme de consultation préalable auprès des orga-

nismes régionaux. Il n'appartient pas à la commission de juger de la valeur de cette démarche qui relève exclusivement de l'initiateur mais qui semble avoir été l'objet de critiques de la part de certains groupes ou de citoyens de la région. Qu'il nous suffise de dire que l'inventaire des projets ne semble pas avoir été dressé d'une façon aussi rigoureuse que ne l'a été l'inventaire des utilisations actuelles du sol. De plus, la pondération de tels projets n'a fait l'objet d'aucune méthodologie articulée. Il aurait été intéressant que l'initiateur évalue le potentiel et l'importance pour les citoyens de semblables projets en rapport à l'utilisation actuelle du sol. Or, seule une démarche sur le terrain auprès des initiateurs locaux et de leurs concitoyens aurait été susceptible d'apporter un éclairage adéquat.

Pour sa part, la commission a tenté durant son enquête, d'approfondir la situation avec les représentants de ces futurs aménagements et dégager une perspective nous apparaissant la plus probable. On ne saurait manquer de signaler que plusieurs initiateurs ou promoteurs locaux ont tendance à profiter de l'occasion pour accélérer leur planification de façon à retirer le plus d'avantages possibles advenant le cas où une décision concernant la construction d'une ligne affecterait éventuellement leur potentiel de développement.

Enfin, un dernier sujet qui fut traité à plusieurs reprises par les intervenants est celui des relations qu'Hydro-Québec entretient avec les

citoyens et la population lorsqu'elle réalise ses études techniques et environnementales.

Dans un mémoire adressé au Bureau d'audiences, monsieur Pierre Richer décrit d'une façon détaillée une expérience qu'il a vécue avec Hydro-Québec et qui l'amène à conclure:

"Je crois que même si Hydro-Québec est légalement en droit de nous bafouer, nous, authentiques simples citoyens, il reste qu'Hydro-Québec, dans le futur, aurait avantage de bien informer la population et de créer avec cette population, des relations beaucoup plus humaines". (mémoire 50, page 601).

Dans le même sens, le propriétaire de la ferme Madelon Enr., déplore dans son mémoire:

"Je suis incapable de m'expliquer comment il se fait que ma compagnie décide, unilatéralement, de spolier mon bien, sans au départ, faire les démarches les plus élémentaires pour m'informer au préalable de ses projets futurs. A la place du dialogue (mot populaire), Hydro-Québec semble préférer l'affrontement pur et simple. Par contre, je me demande si cette façon d'agir de ma société n'est pas en fait un subterfuge. Dans ce contexte, c'est ma façon de le concevoir, il m'apparaît évident qu'Hydro-Québec joue à Ponce-Pilate". (mémoire 2, page 14).

Lors des audiences, la commission a constaté que la population, tout en étant très fière de la compétence d'Hydro-Québec, considère que cette société d'état ne déploie pas assez d'efforts pour harmoniser ses projets avec le cadre de vie des populations touchées.

D'autre part, les citoyens regrettent le manque de dialogue avec les

représentants d'Hydro-Québec de même que la précarité des informations que consent à fournir la société d'état lors de la réalisation de ses inventaires sur les propriétés privées.

Sans pour autant conclure à de l'arrogance d'Hydro-Québec, la commission considère que des efforts importants devront être déployés pour améliorer cette situation avant qu'elle ne devienne intolérable, pour le bien d'Hydro-Québec comme de l'ensemble des citoyens du Québec.

6.4.3 Ministère de l'Energie et des Ressources

Le ministère de l'Energie et des Ressources a déposé auprès de la commission un document qui explique la procédure d'examen interministériel des projets d'Hydro-Québec.

Cette procédure a pour objectif de:

1. permettre au ministre de l'Energie et des Ressources d'assurer que les projets d'arrêtés en conseil présentés par Hydro-Québec soient examinés adéquatement dans toutes leurs dimensions essentielles;
2. permettre à Hydro-Québec l'exécution de son mandat quant à la réalisation de son programme d'équipement, dans le cadre des responsabilités qui lui sont dévolues par sa loi constitutive;
3. permettre au ministre de l'Energie et des Ressources, en consultation avec les autres ministères, d'analyser les conséquences de l'emplacement des couloirs énergétiques dans leur ensemble.

Ce document déposé par le ministère de l'Energie et des Ressources a permis à la population de connaître en détail le cheminement critique

de chacune des étapes ainsi que les éléments et conditions nécessaires à l'adoption des deux arrêtés en conseil. Par la suite, se basant sur le même document, la population a exprimé ses avis et opinions sur le rôle joué par le ministre de l'Energie et des Ressources dans l'application de cette procédure.

Les documents déposés par Hydro-Québec à l'appui de sa requête auprès du ministère de l'Environnement comportent plusieurs chapitres concernant la justification énergétique du projet, ses caractéristiques techniques, ses aspects économiques et financiers ainsi que les échéanciers.

Bon nombre d'intervenants en ont alors profité pour poser maintes questions sur l'un ou l'autre de ces sujets au cours de l'audience. Ces interrogations ont surtout porté sur le rôle du gouvernement dans la surveillance et le contrôle des sociétés d'état.

Monsieur François L. Laurier, citoyen de Saint-Damien a déclaré à ce sujet, ce qui suit:

"Il me semble que le ministère de l'Energie et des Ressources semble faire porter sur les épaules d'Hydro-Québec la tâche de planification; il me semble que le ministère de l'Energie et des Ressources prend souvent, pour ne pas dire dans tous les cas, les données d'Hydro-Québec comme base de calculs. Il me semble que le ministère de l'Energie et des Ressources conseille le gouvernement avec l'aide des données d'Hydro-Québec et que l'on pourrait croire que la planification énergétique du Québec est dominée par un organisme autre que gouvernemental".
(mémoire 12, page 87).

D'autre part, dans le même sens, les représentants de l'Union des producteurs agricoles (Fédération de Joliette) déclare:

"Nous ne comprenons pas que le ministère de l'Energie et des Ressources ne travaille pas plus à partir de ses données, de ses recherches et qu'il soit toujours à la remorque des données d'Hydro-Québec. Nous croyons que le ministère de l'Energie et des Ressources ne remplit pas ainsi son rôle d'être le répondant auprès de la population des agirs d'Hydro-Québec".
(mémoire 33, page 439).

Le Comité de citoyens de Rawdon poursuit:

"Puisque l'argumentation d'Hydro-Québec reposait sur des arguments techniques et économiques, le ministère de l'Environnement n'était pas en mesure de donner quelque opinion que ce soit sur ce problème. Il incombe au ministère de l'Energie et des Ressources de vérifier l'argumentation du promoteur et de faire les représentations nécessaires au Conseil des ministres".
(mémoire 30, page 398)

Enfin, l'Union des producteurs agricoles recommande au ministère de l'Energie et des Ressources:

- " - de contre-expertiser le plus souvent possible les données d'Hydro-Québec;
 - de s'équiper de façon à être capable de contrôler les données des activités d'Hydro-Québec "
- (mémoire 33, page 440)

Tous comprennent que le ministère de l'Energie et des Ressources ne peut contrôler toutes les activités d'Hydro-Québec en matière de production

et de distribution d'énergie. On souhaiterait quand même que ce ministère possède des outils plus nombreux et de meilleure qualité pour analyser les projets de la société et leurs conséquences. On souhaiterait aussi qu'il s'implique davantage dans la connaissance et la surveillance de l'évolution du secteur de l'électricité au Québec, plus particulièrement en ce qui concerne la demande, l'approvisionnement et l'offre.

6.4.4 Le ministère de l'Environnement

Plusieurs interventions de la population de Lanaudière ont porté sur le rôle du ministère de l'Environnement dans le cadre de la révision de l'étude d'impact.

Ouvrant le débat à ce sujet, monsieur Jules Lafortune de Saint-Charles-Borromée déclare:

"A mon sens, une révision implique l'approfondissement et l'élargissement d'une étude, non pas une simple recollection de sa nomenclature et de sa méthode".
(mémoire 1, page 4)

Le principe sous-jacent à l'ensemble de ces interventions peut être exprimé comme suit: dans le cadre de son rôle de protecteur de l'environnement, jusqu'à quel niveau et de quelle façon le ministère de l'Environnement doit-il contre-expertiser et valider l'ensemble des données contenues dans les études d'évaluation environnementale des projets majeurs qui lui sont soumis pour autorisation ? Dans la région de Lanau-

dière, la population souhaiterait voir le ministère de l'Environnement contre-expertiser, d'une façon détaillée, l'ensemble des données par des visites plus fréquentes sur le terrain, par des enquêtes et par une validation plus complète des données.

La population ne comprend pas la disparité effarante qui existe entre les moyens et les ressources de l'initiateur et ceux dont dispose le ministère de l'Environnement.

L'Union des producteurs agricoles recommande dans son mémoire au ministère de l'Environnement:

- "De contre-expertiser les données d'Hydro-Québec d'une façon sélective tout au moins;
- d'obliger Hydro-Québec à mettre au courant les populations et spécialement les organismes accrédités dont l'UPA, dès qu'une zone d'étude est choisie, en donnant les motifs de cette zone. Ceci afin de permettre aux intéressés de réagir aux projets d'Hydro-Québec autrement que sur la menace de l'urgence;
- de s'équiper de façon à être capable de contrôler les données et les activités d'Hydro-Québec concernant l'environnement". (mémoire 33, page 441)

Dans le même sens, le représentant du CLSC de Brandon, monsieur Luc Dugas recommande:

"Que le ministère de l'Energie et des Ressources et de l'Environnement ait les ressources nécessaires pour contrôler Hydro-Québec". (mémoire 31, page 415)

De même, la Chambre de commerce de Saint-Damien, considère que le ministère de l'Environnement, dans son étude d'impact ne tient pas compte suffisamment des répercussions du projet sur le plan économique.

Le rôle de révision du ministère de l'Environnement, dans le cadre du processus d'approbation de projets, telle qu'une ligne hydro-électrique, ne peut être de reprendre les études d'impact réalisées par les initiateurs de ces projets, car le principe même qui sous-tend ce processus, est de reconnaître la responsabilité de l'initiateur de faire la preuve, aux différentes instances gouvernementales, du bien-fondé de ses futures activités et des efforts qu'il déploie pour éviter de perturber l'environnement. Les études environnementales réalisées par Hydro-Québec, dans le cadre de ses projets de construction de lignes visent à éviter des zones sensibles importantes et à proposer des tracés de moindre impact.

Certes, il ne faut pas oublier que le ministère de l'Environnement n'est pas l'unique responsable de la protection de l'environnement. L'environnement est un bien collectif qu'on doit respecter comme tout bien collectif du même genre. Cependant, le ministère de l'Environnement demeure le premier responsable de l'application de la Loi sur la qualité de l'environnement et devrait assurer un leadership incontesté en cette matière. La population s'attend à ce que le ministère joue pleinement son rôle et qu'il n'y ait jamais deux poids deux mesures dans les domaines assujettis à la Loi sur la qualité de l'environnement, selon que le projet est formulé par une société d'état ou

par des intérêts privés aux moyens limités.

Compte tenu des nombreux projets qui lui seront soumis éventuellement, dans le cadre de l'adoption du règlement général relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement, le ministère de l'Environnement devra se munir de moyens plus efficaces pour procéder à la révision de ces projets et surtout élaborer des méthodologies précises de révision comprenant un processus de validation des données. De l'avis de la commission, c'est là la seule façon d'assurer la crédibilité de l'étude d'impact plutôt que d'en faire un objet de suspicion.

Ce processus de révision technique gagnerait à être régionalisé par la participation de spécialistes du ministère de l'Environnement oeuvrant dans les régions concernées et possédant une connaissance approfondie des milieux biophysiques et des éléments socio-économiques les caractérisant.

CHAPITRE 7

LES CONCLUSIONS

CHAPITRE 7

LES CONCLUSIONS

Conclusions générales

Nous tenterons de dégager, dans les pages qui suivent, les grandes conclusions que la commission tire de chacun des volets du présent rapport. Ces paragraphes ne représentent pas toutes les conclusions du rapport et, à ce titre, chacun des chapitres contient diverses conclusions qu'il serait fastidieux de reprendre ici, mais qui n'en sont pas d'un intérêt négligeable pour autant. Les lignes suivantes sont basées à la fois sur des consensus qui se sont dégagés en cours d'enquête, sur les propres recherches du Bureau et sur l'analyse que la commission tire de ses constatations.

7.1 Conclusions relatives à la méthodologie

- 7.1.1 Au niveau de la planification de son projet, la commission considère qu'il aurait été souhaitable qu'Hydro-Québec tienne compte des facteurs environnementaux et non uniquement des considérations technologiques et financières;
- 7.1.2 La commission n'est pas convaincue de la pertinence de la contrainte d'un maximum de deux lignes par corridor, compte tenu de la faible probabilité des incidents retenus pour

justifier semblable décision, une telle politique aura pour effet de multiplier les corridors de ligne;

- 7.1.3 La commission constate certaines carences au chapitre de la hiérarchisation des impacts;
- 7.1.4 A ce sujet, les intervenants ont trouvé curieux que l'initiateur puisse placer sur un pied d'égalité l'habitat humain et l'habitat faunique, tous deux identifiés résistance de troisième ordre. Il y a là une certaine confusion puisque tous deux font certes partie du troisième ordre de résistance, mais l'habitat humain est classé "fort" alors que l'habitat faunique est classé "faible". Le milieu faunique est donc placé sur le même pied que le potentiel récréatif et doit d'ailleurs être considéré comme un potentiel récréatif. Il apparaîtrait tout de même préférable que l'habitat humain soit classé dans un ordre de résistance distinct et plus important que l'habitat faunique;
- 7.1.5 La commission déplore d'autre part, que les terres en tenure privée et les terres en tenure publique aient été classées comme résistance identique;
- 7.1.6 La commission constate aussi une certaine confusion dans la terminologie utilisée (par exemple: axe, corridor, zone d'étude) comme dans le classement et la description des ordres de résistance;

- 7.1.7 Considérant les éléments faisant partie des divers ordres de résistance, la commission n'a pu vraiment saisir les distinctions pourtant importantes qu'Hydro-Québec se doit d'établir entre les notions de potentiel et de présence réelle d'une ressource;
- 7.1.8 La commission constate qu'au niveau méthodologique, une certaine ambiguïté a occulté dès le départ la raison d'être véritable de la 3e ligne RTBJ et, partant, une saine compréhension du dossier. En effet, la commission considère malheureux que la zone d'étude ait été définie comme si la 3e ligne devait se rendre au poste Carignan alors que sa destination est en réalité le poste Duvernay. D'ailleurs, la seule dénomination "Saint-Michel-des-Saints-poste Hertel" était de nature à semer la confusion. D'ailleurs, le titre en a été changé en 1979 pour "tronçon La Vérendrye-Duvernay";
- 7.1.9 Au niveau de l'inventaire des données, la commission aurait souhaité voir l'initiateur approfondir les questions portant sur l'utilisation potentielle des territoires traversés et les projets d'aménagement privés ou publics;
- 7.1.10 La commission considère que les cartes de l'Agence d'aménagement rural et de développement agricole (ARDA) devraient être utilisées avec prudence compte tenu de l'époque où elles ont

été réalisées et des critères qui ont présidé à leur fabrication;

- 7.1.11 Quant aux impacts visuels, la commission est satisfaite de constater qu'Hydro-Québec a commencé à mettre au point une méthode d'identification. Ce sujet a fait l'objet d'une préoccupation constante de la part des intervenants;
- 7.1.12 La commission est par ailleurs d'accord avec la critique de madame Lise Cormier, quant à l'identification des champs visuels, lorsqu'elle écrit qu'il "est paradoxal qu'on délimite un champ visuel afin de l'éviter et que, l'évitant effectivement, l'initiateur puisse parfois quand même conclure à impact visuel";
- 7.1.13 Le champ visuel, d'autre part, ne tient pas compte de la topographie par rapport à la distance entre l'observateur et la ligne;
- 7.1.14 La commission considère de plus, que, en région de villégiature, il existe des cas où un impact visuel devient un impact fonctionnel en ce qu'il entrave l'utilisation normale de la ressource, en l'espèce, l'intégrité et la beauté du décor;
- 7.1.15 La commission considère de plus qu'il est impérieux qu'une étude soit réalisée, selon les règles de l'art, de façon à éva-

luer les conséquences, en milieu de villégiature, de la proximité d'une ligne de transport sur la valeur marchande des immeubles;

- 7.1.16 Bien que la chose n'ait pas été faite dans le cas présent, parce qu'aucune demande en ce sens n'a été formulée, la commission accorde un intérêt certain à la position de monsieur François-L. Laurier à l'effet qu'idéalement les études devraient accorder une place prépondérante aux impacts d'un projet sur l'homme lui-même et non plus par le seul biais des atteintes au milieu;
- 7.1.17 Hydro-Québec n'a pas évalué les impacts résiduels c'est-à-dire qu'elle n'a pas identifié l'intensité d'un impact après qu'une mesure de mitigation proposée aura été appliquée;
- 7.1.18 La commission considère, cependant, qu'Hydro-Québec a répondu adéquatement aux exigences du Règlement général d'administration de la Loi sur la qualité de l'environnement (règlement 75-430, 15 août 1975), compte tenu des impératifs applicables à l'époque à un tel projet.

7.2 Conclusions relatives au processus de décision

- 7.2.1 La commission constate, à la lumière des documents déposés devant elle, que peu de données environnementales ont pu être u-

tilisées par les autorités gouvernementales avant que ne soit arrêté le choix de la région de Lanaudière;

- 7.2.2 Toutes les études environnementales comparatives entre la région Laurentides et la région Lanaudière tiennent en une seule page des documents déposés par Hydro-Québec, soit le Tableau 3A, à la page 44 du Rapport complémentaire;
- 7.2.3 La commission constate que peu de données comparatives entre les régions Laurentides et Lanaudière au niveau technique et économique étaient disponibles et ont pu être prises en considération lorsqu'a été arrêté, par les autorités gouvernementales, le choix de la région Lanaudière;
- 7.2.4 De très nombreux intervenants se sont présentés devant la commission pour remettre en question la pertinence du choix de la région Lanaudière, au motif que la démonstration de la pertinence d'un tel choix n'avait pas été faite;
- 7.2.5 Le choix de la zone d'étude doit être antérieur au choix du/ou des tracés en matière de structure linéaire;
- 7.2.6 La commission constate qu'il y a parfois confusion entre la zone d'étude et la région. Or, compte tenu de la notion de zone d'étude, rien ne s'oppose à ce qu'une telle zone comprenne plus d'une région;

- 7.2.7 La commission conclut que la population de la région Lanaudière aurait considéré normal d'être appelée à se prononcer d'abord sur le choix de la zone d'étude, dans la mesure où celle-ci s'inscrit dans sa région, ce choix devant se fonder sur une comparaison des données complètes et accessibles sur la région Lanaudière et la région Laurentides;
- 7.2.8 La commission n'avait pas mandat de procéder à telle étude comparative mais aurait-elle eu ce mandat, qu'elle n'aurait pas pu l'exécuter faute de données complètes et pertinentes sur chacune des deux régions;
- 7.2.9 Le choix de la zone d'étude constitue une étape importante et irréversible du choix du tracé et de sa localisation finale;
- 7.2.10 Dans son arrêté du 10 août 1977, le Conseil exécutif autorisait Hydro-Québec à procéder à certaines études préliminaires dans un territoire délimité en rouge sur une carte portant le no PAKRP-12937. Or, la commission constate que partie des tracés EST et OUEST déborde largement de la zone qui avait été octroyée à cette dernière;
- 7.2.11 Personne avant la commission ne semble avoir constaté cette irrégularité ou n'a jugé bon de la porter à la connaissance du Bureau;

- 7.2.12 La simple chronologie des événements révèle que les études de tracés avaient été entreprises en 1975 et que les conclusions de cette étude tiennent en un volume daté de mai 1977, soit plus de trois (3) mois avant qu'Hydro-Québec n'obtienne la permission de procéder à de telles études;
- 7.2.13 La commission se demande, en conséquence, pourquoi Hydro-Québec n'a pas demandé une zone d'étude plus étendue englobant tout le territoire couvert par chacun des deux tracés, puisque, nous le répétons, la décision du Conseil exécutif a été arrêtée après que les propositions de tracés aient été présentées;
- 7.2.14 Nonobstant le vœu de la population de participer au choix de la région, le processus actuel de décision ne permet pas de répondre à ce désir à moins de reconsidérer la teneur de l'arrêté en conseil du 10 août 1977;
- 7.2.15 Pour se rendre au désir de la population, il aurait fallu redéfinir une zone d'étude couvrant les régions Laurentides et Lanaudière;
- 7.2.16 Il apparaît impérieux à la commission de revoir le processus tel qu'il existe actuellement afin de le rendre plus cohérent, tant dans ses fondements juridiques que dans son fonctionnement, vu la signification et les conséquences importantes liées à l'adoption du premier arrêté en conseil;

- 7.2.17 A titre de société d'état, la commission considère qu'Hydro-Québec a un rôle dynamique à jouer au niveau de la protection de l'environnement. A ce sujet, elle s'est fixée des objectifs élevés que nous ne pouvons que louer. La pratique doit, cependant, faire preuve d'une mise en application des objectifs fixés au titre de la protection de l'environnement.
- 7.2.18 La commission s'inquiète de la disparité qui existe entre les moyens financiers, techniques et humains d'Hydro-Québec, d'une part, et des organismes gouvernementaux chargés de baliser celle-ci, d'autre part.
- 7.2.19 Dans l'état actuel des choses, la consultation des populations affectées par un projet est, et continuera d'être, un fait social inéluctable. En ce sens, des efforts devront être faits de la part de l'initiateur et des ministères et organismes dans le but de rendre l'information aussi claire et lisible que possible pour les citoyens;
- 7.2.20 En ce sens, Hydro-Québec doit s'attendre à être questionnée sur tous les sujets qu'elle croit nécessaire d'aborder ou qu'on lui demande de traiter dans ses études. Il est oiseux pour l'initiateur de tenter d'éluder des questions au motif que celles-ci déborderaient le mandat de la commission. Tous les sujets discutés en cours d'audience avaient déjà été soulevés par Hydro-Québec dans ses études. La population a tenu,

cependant, par ses questions, à connaître la portée des assertions de l'initiateur. Ceci apparaît normal à la commission.

- 7.2.21 L'initiateur, en cours d'audience, a maintes fois plaidé l'urgence de construire la 3e ligne RTBJ. La commission constate à ce sujet que quatorze (14) mois se sont écoulés entre la décision du directeur des Services de protection de l'environnement, monsieur Gilles Jolicoeur, le 28 mars 1978, et la seconde demande d'autorisation d'Hydro-Québec pour cette même 3e ligne, en mai 1979;
- 7.2.22 Quant au ministère de l'Energie et des Ressources, la population a manifesté son étonnement du peu de moyens dont il dispose pour contrôler Hydro-Québec, compte tenu du rôle qu'il s'est donné à cet effet;
- 7.2.23 Avec respect pour l'opinion contraire à ce sujet, la commission ne considère pas que les services publics doivent valider et vérifier tous les gestes posés et tous les renseignements fournis par Hydro-Québec. Ce rôle appartient d'abord à Hydro-Québec elle-même qui doit avoir les moyens de veiller à son auto-censure. Ceci ne dispense, cependant, pas les ministères de se doter de certains moyens de contrôle et de vérification en accord avec leur vocation;

- 7.2.24 Quant au ministère de l'Environnement, la commission constate que les dernières années ont fait naître des attentes sérieuses dans la population qui considère celui-ci comme le Cerbère de la qualité de l'environnement. Malgré des débuts difficiles et des crises de croissance, ce rôle est maintenant acquis et enraciné dans la population;
- 7.2.25 Compte tenu de ces attentes, la population n'a pas manqué d'être déçue par un certain manque de vigueur et de sens de l'initiative incompatibles avec le rôle de leader de l'environnement que le public lui accorde;
- 7.2.26 A ce sujet, une régionalisation des services du ministère de l'Environnement aurait sûrement pu éviter quelques situations malencontreuses, en permettant une présence permanente et efficace dans la région.

7.3 Conclusions relatives aux tracés

- 7.3.1 Si une autorisation doit être accordée, celle-ci devrait l'être pour permettre à Hydro-Québec de construire la 3e ligne RTBJ selon le tracé OUEST;
- 7.3.2 Le tracé OUEST n'est pas le tracé que favorise la population de Lanaudière;
- 7.3.3 La majorité des intervenants ont majoritairement fait savoir

à la commission qu'ils ne voulaient ni du tracé EST ni du tracé OUEST;

7.3.4 Le tracé EST recèle deux zones sensibles qu'il est impérieux de protéger, soit la vallée des rivières du Sauvage et du Pin Rouge, et le couloir de la rivière Matambin;

7.3.5 Il n'existe aucune mesure de mitigation possible pour sauvegarder globalement ces deux zones ou en minimiser sensiblement la perturbation;

7.3.6 La vallée des rivières du Sauvage et du Pin Rouge forme un ensemble naturel, non organisé, de grande dimension qui compte peu d'équivalents dans les Laurentides;

7.3.7 Le couloir de la Matambin forme un cadre naturel très organisé, à vocation de villégiature, dont la population n'est pas groupée essentiellement sur les rives des lacs;

7.3.8 Le tracé OUEST comporte une zone sensible d'importance à Saint-Alphonse-de-Rodriguez, y compris le chemin Parkinson;

7.3.9 Il appert à la commission que certaines mesures de mitigation sembleraient réalisables dans le but de réduire l'impact sur cette zone;

7.3.10 Entre autres, des mesures devraient être étudiées pour déplacer

légèrement le tracé OUEST dans ses alignements B6040, B6041 et B6042, à la hauteur du chemin Parkinson, soit dans l'alignement B6124 et à la hauteur de la route 337, au Canton de Rawdon, dans l'alignement B6126;

- 7.3.11 Saint-Alphonse et Saint-Damien ont tous deux une vocation d'abord touristique et de villégiature, bien que les activités économiques de Saint-Damien soient un peu plus diversifiées;
- 7.3.12 Saint-Alphonse compte environ 1 200 résidents et 5 800 villégiateurs fixes répartis dans 1 619 chalets alors que Saint-Damien compte environ 1 300 résidents et 6 500 villégiateurs fixes répartis dans 1 603 chalets;
- 7.3.13 Le tracé EST passerait en plein coeur du milieu bâti, à proximité du village de Saint-Damien comme dans le IX^e rang Brandon, et affecterait sensiblement l'utilisation future du sol alors que le tracé OUEST passerait aux limites nord et ouest de Saint-Alphonse, à l'extérieur du milieu bâti, mais affecterait l'utilisation du sol principalement le long du chemin du IV^e rang Cathcart, depuis la route 343 jusqu'à Canton de Chertsey;
- 7.3.14 La presque totalité des intervenants de Saint-Alphonse ont traité principalement des impacts du tracé OUEST à la limite nord de la municipalité le long du chemin du IV^e rang;

- 7.3.15 Au niveau du tracé EST, quant à certains points spécifiques, des mesures de mitigation seraient recommandées principalement au lac England, dans la zone marécageuse du lac Kaiagamac, sur le chemin du rang Saint-François (Saint-Zénon), au lac à la Pluie, le long du chemin Desautels (à Saint-Damien);
- 7.3.16 Au niveau du tracé OUEST, des mesures de mitigation seraient à recommander au lac du Sauvage, dans le rang du Petit Beloeil (à Saint-Côme), dans les alignements énumérés à la conclusion 7.3.10, à la ferme horticole Madelon (à Saint-Alphonse), au croisement du chemin Bélair (à canton de Rawdon);
- 7.3.17 Même si aucune mesure de mitigation ne pouvait y être appliquée, la commission conclut que le tracé OUEST demeure le tracé de moindre impact;
- 7.3.18 Quant à l'usage des herbicides, la commission considère qu'Hydro-Québec devra étudier la possibilité d'utiliser un produit de substitution à l'herbicide 2,4,5-T pouvant satisfaire à la spécificité du traitement recherché;
- 7.3.19 A ce sujet, Hydro-Québec devrait utiliser des moyens mécaniques pour contrôler la végétation dans les emprises du tracé retenu et cela pour les zones adjacentes aux sources d'eau potable et aux activités particulières telle qu'une ferme horticole.

REMERCIEMENTS

Ce rapport d'enquête et d'audience sur le projet de la 3e ligne RTBJ est le résultat de la participation de nombreuses personnes de la région de Lanaudière et de la collaboration de l'initiateur du projet et des ministères impliqués.

Le commission remercie tous les individus et organismes ayant assisté aux audiences publiques et tous les intervenants qui ont déposé des avis et des mémoires sans lesquels cet exercice eût été stérile. Il faut souligner le concours essentiel des représentants d'Hydro-Québec, du ministère de l'Énergie et des Ressources et du ministère de l'Environnement.

Les personnes du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement ayant collaboré soit à la tenue de l'audience, soit à la préparation du rapport sont:

Nicole Caron
Michel Deschamps
Serge Goyette
Marie Lambert
Claude Laperrière
Barry LeBlanc
Réjane Maheux
Hélène Perreault
Gérald Tremblay

ANNEXE I

SOMMAIRE DE LA REVUE DE PRESSE

SOMMAIRE DE LA REVUE DE PRESSE

1. "Pour une deuxième fois en deux ans...."
Télé métropole Montréal CFTM - Le 10 vous informe,
jeudi 20 septembre 1980, 18h
2. "Dans Lanaudière, des organismes communautaires de
sont regroupés de nouveau..."
Radio-Canada Montréal CBFT - Ce soir, jeudi 27
septembre 1980, 18h
3. "Ligne de transport d'électricité - Léger pris à parti
dans Lanaudière"
Le Devoir - Montréal, mercredi 28 novembre 1979
4. "Lanaudière: feu vert à Hydro"
Le Soleil - Québec, mercredi 16 janvier 1980
5. "Hydro-Québec pourra faire passer une ligne à travers la
région de Lanaudière"
Le Devoir - Montréal, mercredi 16 janvier 1980
6. "Les manières cavalières de Marcel Léger"
Lettre au Devoir - Montréal, jeudi 17 janvier 1980
7. "Ligne de transmission d'Hydro - Seconde ronde d'audiences
à Joliette"
La Presse - Montréal, jeudi 17 janvier 1980
8. "Ligne de transmission de l'Hydro - Des audiences publiques
dans la région Lanaudière"
Le Devoir - Montréal, jeudi 17 janvier 1980
9. "Pour la deuxième fois en autant d'années..."
Télé métropole Montréal CFTM - Le 10 vous informe,
vendredi 18 janvier 1980, 18h

10. "Une nouvelle série d'audiences auront lieu à Joliette"
Radio-Canada Montréal CBFT - Ce soir, vendredi
18 janvier 1980, 18h
11. "Les audiences sur la ligne d'Hydro-Québec ne vont pas ren-
verser la décision du cabinet"
Le Devoir - Montréal, samedi 19 janvier 1980
12. "Ligne 735kV - Les audiences publiques débutent en février"
Joliette Journal - mercredi 23 janvier 1980
13. "Recours judiciaire pour empêcher le tracé régional"
Joliette Journal - mercredi 23 janvier 1980
14. "Etude du tracé local seulement"
Le Soleil - Québec, samedi 26 janvier 1980
15. "Hydro-Québec et l'Environnement viendront s'expliquer ven-
dredi"
Joliette Journal - mercredi 30 janvier 1980
16. "Hydro-Québec et ministère de l'Environnement: Un début d'au-
dience sur la ligne 735kV dans Lanaudière"
L'Action - Joliette, mercredi 30 janvier 1980
17. "Les contestataires n'en démordent pas - la 735kV doit être
construite dans la région des Laurentides"
Joliette Journal - mercredi 6 février 1980
18. "Hydro-Québec n'avait pas à se présenter en audience publique..."
Radio-Canada Montréal CBF - Présent 18 heures, mardi
12 février 1980
19. "L'audition des mémoires et avis sur la ligne 735kV aura
lieu la semaine prochaine"
L'Action - Joliette, mercredi 13 février 1980
20. "Les S.P.E., ne se sont pas donné la peine d'étudier le projet"
Joliette Journal - mercredi 13 février 1980

21. "Audition des mémoires la semaine prochaine"
Joliette Journal, mercredi 13 février 1980
22. "Concernant la ligne 735kV - d'autres audiences publiques
tenues les 20 et 21 février"
L'Action - Joliette, mercredi 20 février 1980
23. "Une décision toute courte mais toute politique - Lettre
ouverte"
L'Action - Joliette, mercredi 20 février 1980
24. "Un nombre imposant de mémoires"
Joliette Journal - Mercredi 20 février 1980
25. "Des audiences publiques se tiennent aujourd'hui"
Radio-Canada - Montréal CBF, jeudi 21 février 1980,
10h55
26. "Voici maintenant le deuxième round du match revanche oppo-
sant Hydro-Québec aux citoyens de la région de Lanaudière"
Radio-Canada Montréal CBF - Présent 18 heures,
jeudi 21 février 1980
27. "Saint-Alphonse favorise le passage de la ligne 735kV dans
la réserve Mastigouche"
L'Action - Joliette, mercredi 27 février 1980
28. "Rien ne justifie son passage dans Lanaudière selon l'UPA"
Joliette Journal - mercredi 27 février 1980
29. "Chevrette propose que la 735kV traverse la réserve Mastigouche"
Joliette Journal - mercredi 27 février 1980
30. "Et Saint-Alphonse aussi ! "
Joliette Journal - mercredi 27 février 1980
31. "Il y aura de la casse" selon Dallaire
Joliette Journal - mercredi 27 février 1980
32. "Un touchant mémoire"
La Presse - Montréal, samedi 1er mars 1980

33. "Ligne de transmission d'Hydro-Québec: l'UPA de Joliette invite le cabinet à revoir sa décision"
Le Devoir - Montréal, lundi 3 mars 1980
34. Avis d'audience - Première partie
35. Avis d'audience - Deuxième partie

ANNEXE II

LISTE DES DOCUMENTS DÉPOSÉS

LISTE DES DOCUMENTS DÉPOSÉS

A - HYDRO-QUÉBEC

1. Tableau donnant la compilation des propriétaires affectés et des lots touchés par la servitude à acquérir.
2. Tableau donnant le nombre de bâtiments à exproprier pour les tracés OUEST et EST.
3. Tableau sur la répartition des coûts pour les lignes 735kV du RTBJ.
4. Tableau sur les ventes d'Hydro-Québec aux Etats-Unis et provinces voisines en 1979.
5. Les champs visuels.
6. Définitions du givre et du verglas traduit de: "The Observation of Rime and Glaze in Quebec", Béatrice Félin, 1976, présenté à l'Association canadienne de l'électricité, Congrès du printemps, 22-24 mars 1976, Toronto.
7. Observations du givre au Mont-Tremblant, à Saint-Donat et à Saint-Zénon pour la troisième ligne de la Baie James, préparé par Béatrice Félin, décembre 1978.
8. Termes employés dans l'étude de la troisième ligne.
9. Procès-verbal de la 54e séance du comité des réseaux à très haute tension, tenue le 7 décembre 1973, sur l'utilisation de la tension de même que le nombre de circuits par corridor.
10. Dessau Environnement Limitée, Etude des tornades en rapport avec les lignes de transport d'énergie en provenance de la Baie James, décembre 1976.
11. Bibliographie sur les études concernant les effets d'une ligne à haute tension sur la valeur marchande des propriétés.
12. Documents sur la valeur marchande des propriétés:
 - a) Canadian Real Estate Research Corporation Ltd., "High Voltage Electric Transmission Lines and Property Values", July 1973;
 - b) Direction de projets de ligne de transport, section génie. Etudes et Recherches d'une partie des propriétés situées au Lac Saint-Sébastien, Saint-Michel-des-Saints - Jonction "J", projet 3055-01.

13. Réponses aux questions sur l'utilisation des herbicides par Hydro-Québec.
14. Aperçu des stages et missions d'études effectués à Hydro-Québec dans des domaines reliés au transport de l'énergie.
15. Etudes des effets d'une ligne à haute tension sur la santé:
 - a) Association canadienne de l'Electricité, rapport d'études, Toronto;
 - b) Bridgef, J.E. "Biological Effects of Static and Low Frequency Electro-magnetic Fields: An overview of U.S. Literature" November 1975,
 - c) Philips, Richard D, Kaune, William P. "Biological Effects of High Voltage Electric Fields - State-of-the-Art Review and Program Plan", April 1977.
 - d) Roberge, Pierre F., m.d. Etude de l'état de santé des électriciens préposés à l'entretien des postes à 735kV d'Hydro-Québec septembre 1976.
16. Information sur les coûts de la première ligne et deuxième ligne du projet de transport de la Baie James.
17. Coût du poste Duvernay.
18. Opinion de la société Gadbois, Legault et Bernier concernant les litiges entre Hydro-Québec et PASNY (Lettre 12 février 1980).
19. Bibliographie sur l'étude visuelle.
20. Réponse à une question du BAPE sur la largeur des droits de passage pour les lignes à 765kV dans l'État de New York (13 février 1980).
21. Lettre de Sotar indiquant le nom du document obtenu de la Corporation du canton de Rawdon, 14 février 1980.
22. Commentaires d'Hydro-Québec sur le Rapport de révision technique du ministère de l'Environnement, février 1980.
23. Application à l'ONE pour une licence visant l'exportation et l'échange de puissance de diversité et l'énergie connexe et un certificat relatif à une ligne internationale de transmission de force motrice à 765kV; volume V, renseignements supplémentaires Environnement Hydro-Québec, avril 1976.

24. Mémoire d'implantation de la troisième ligne de transport d'énergie à 735kV entre le 49e parallèle (point Z) et le poste Hertel y compris le poste Carignan, février 1977.
25. L'index permettant de localiser chacune des cartes ayant servi au montage 1:50 000, démontrant des tracés entre Saint-Michel-des-Saints et Jonction "J".
26. Plan d'implantation du tracé Chénier-La Vérendrye, Direction des projets de lignes de transport, service études de tracés Hydro-Québec, octobre 1975.
27. IDEMdécembre 1975.

B - MINISTÈRES

28. Procédure d'examen interministériel des projets d'Hydro-Québec, ministère de l'Énergie et des Ressources, 1er février 1980.
29. Rapport de révision technique, 3e ligne RTBJ tronçon La Vérendrye-Jonction "J", ministère de l'Environnement, 17 janvier 1980.
30. Trois documents relatifs au terrain de golf de Saint-André-est affecté par le projet Châteauguay-Chénier et déposés par le ministère de l'Environnement:
 - a) lettre du directeur des Services de protection de l'environnement adressée à la Commission hydro-électrique de Québec en date du 20 octobre 1976;
 - b) demande d'Hydro-Québec pour une modification au tracé adressée au directeur des Services de protection de l'environnement en date du 24 février 1977;
 - c) certificat d'autorisation par le directeur des Services de protection de l'environnement adressé à la Commission hydro-électrique de Québec en date du 5 avril 1977.
31. Texte du sous-ministre associé, Claude Roquet, exposant le mandat du ministère de l'Énergie et des Ressources à l'égard des projets d'Hydro-Québec, 19 février 1980.
32. Plan d'aménagement du lac Sauvage préparé par le ministère de l'Énergie et des Ressources, le 15 février 1980.

C - CORPORATIONS ET ORGANISMES

33. Lettre du Comité de citoyens de Rawdon au Président du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement le 26 février 1980.

34. Projet de développement du rang XIII de la paroisse de Saint-Zénon, canton Prévost par monsieur Guy Pageau.
35. Projet de lotissement d'une partie de lot 173 dans la paroisse de Saint-Damien-de-Brandon préparé par Réjean Labre, a.g. Repentigny le 24 août 1979.
36. Projet de lotissement d'une partie des lots 173 et 174 dans la paroisse de Saint-Damien-de-Brandon préparé par Gilles Dupont, a.g. Repentigny le 21 décembre 1979.
37. Plan montrant la subdivision d'une partie des lots nos 24, 25 et 26 rang V - canton Cathcart du cadastre officiel de la paroisse de Saint-Alphonse-de-Rodriguez (Domaine des Rentiers) préparé par Maurice Viger, a.g. Montréal le 7 décembre 1964.
38. Schéma directeur d'urbanisme de la municipalité de Saint-Damien-de-Brandon.
39. Projet de terrain de golf à Saint-Alphonse sur une partie du lot 10, rang IV, canton de Cathcart, préparé par Roger Beausoleil, a.g. Rawdon, le 13 février 1980.
40. Décision et Avis de la Commission de protection du territoire agricole au Québec rendus le 9 janvier 1980 en vertu des articles 43 et 46 de la Loi sur la protection du territoire agricole. Dossiers 011583 et 013544.