

Le jeudi 12 juin 2008

Direction principale – Projets de  
transport et construction  
Hydro-Québec Équipement  
855, rue Ste-Catherine Est, 1<sup>er</sup> étage  
Montréal (Québec) H2L 4P5

Madame Marie-Josée Méthot  
Coordonnatrice du secrétariat de la commission  
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement  
Édifice Lomer-Gouin  
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10  
Québec (Québec) G1R 6A6

**Objet : Réponse à la question DQ3**

Madame Méthot,

Dans le document DQ3, vous indiquez que la Commission aimerait obtenir des précisions concernant les mesures qu'Hydro-Québec TransÉnergie entend mettre en place dans le but de tenir compte des effets cumulatifs du projet Chénier-Outaouais et de celui du prolongement de l'autoroute 50, où la proximité des deux projets le justifie, et ce, aussi bien en phase de construction que durant la période d'exploitation.

De fait, dans la zone d'étude, certaines portions de l'autoroute 50 croisent l'emprise de lignes où Hydro-Québec prévoit construire la nouvelle ligne Chénier-Outaouais ou s'en rapprochent. En partant du poste Chénier, on observe les situations suivantes :

- croisement dans Brownsburg-Chatham (secteur du chemin du Moulin) ;
- croisement dans Notre-Dame-de-Bonsecours ;
- rapprochement à moins de 100 m des infrastructures dans Notre-Dame-de-Bonsecours sur une distance d'environ 1,5 km ;
- croisement dans Papineauville et rapprochement à moins de 100 m des infrastructures dans Papineauville, Plaisance, Saint-André-Avellin et Lochaber sur une distance d'environ 7 km ;
- croisement dans Lochaber-Partie-Ouest (secteur de la Montée Laurin) ;
- croisement dans L'Ange-Gardien.

Lors de la séance d'audience publique tenue à Montebello le 4 juin 2008, le porte-parole d'Hydro-Québec a répondu à la Commission que, dans le cadre du projet de ligne de transport Chénier-Outaouais, les effets cumulatifs par rapport aux lignes existantes ont été évalués à la lumière de la directive émise par le ministère du Développement durable,

de l'Environnement et des Parcs (MDDEP). Les aspects ainsi évalués ont été : les champs magnétiques, le bruit des lignes électriques et l'aspect visuel.

De plus, en réponse à une question complémentaire<sup>1</sup>, Hydro-Québec a examiné plus particulièrement la question des impacts cumulatifs associés au projet de l'autoroute 50 sur le cerf de Virginie. La réponse donnée mentionnait que les impacts étaient négligeables. Le tout a été fait à la satisfaction du MDDEP puisque ce dernier a émis son avis de recevabilité.

En matière d'évaluation des impacts cumulatifs, la pratique la plus courante veut que l'évaluation ne porte que sur quelques éléments du milieu – éléments qui doivent constituer des enjeux significatifs pour le projet – et que sur la phase exploitation.

Les impacts associés à la construction de l'autoroute ne sont pas du tout du même ordre que ceux engendrés par la construction de la ligne Chénier-Outaouais. Outre les impacts temporaires liés aux travaux de construction, les impacts liés à la présence même de la ligne varient de négligeables à nuls. Par exemple, en ce qui concerne la flore et la faune, les emprises de ligne présentent une richesse spécifique élevée, similaire ou supérieure à celle observée dans les milieux adjacents. Elles ne constituent pas des milieux stériles, ni une barrière à la circulation de la faune. Du point de vue agricole, la mise en culture peut être maintenue dans l'emprise d'une ligne électrique.

Il importe de souligner qu'Hydro-Québec n'est pas propriétaire de l'emprise de la ligne. L'entreprise ne détient que des droits de servitude pour l'installation de la ligne. Elle ne peut donc pas procéder à des aménagements qui restreignent l'usage des propriétaires. Dans la section où les infrastructures se rapprochent dans Notre-Dame-du-Bonsecours, la ligne actuelle Chénier-Vignan doit être déplacée puisque le ministère des Transports du Québec (MTQ) empiète sur l'emprise d'Hydro-Québec. L'autoroute sera alors accolée à l'emprise d'Hydro-Québec du côté nord de l'emprise. De plus, la section de l'autoroute 50 qui est parallèle à la ligne sur une distance d'environ 7 km dans Papineauville, Plaisance, Saint-André-Avellin et Lochaber se trouve du côté sud de l'emprise. Hydro-Québec ne peut d'aucune façon élargir son emprise de ce côté pour permettre l'installation d'un écran boisé ou de toute autre mesure d'atténuation. Par contre, le MTQ est propriétaire de l'emprise de l'autoroute 50 et dispose ainsi de possibilités d'aménagement. Il serait donc en mesure de limiter le déboisement lors la construction de l'autoroute.

Compte tenu de ce qui vient d'être démontré, Hydro-Québec ne peut mettre en place des mesures particulières autres que celles présentées dans l'étude d'impact, durant la construction ou pendant l'exploitation de la ligne Chénier-Outaouais.

Enfin, nous vous rappelons que le choix de construire la ligne dans une emprise existante est un choix de moindre impact.

---

<sup>1</sup> Ligne à 315 kV Chénier-Outaouais, Complément de l'étude d'impact sur l'environnement. Réponses aux questions et commentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs – Deuxième série, février 2008. Question 2, p. 3.

Nous espérons que ces quelques renseignements répondent adéquatement à vos attentes et nous demeurons disponibles, madame Méthot, si tout renseignement supplémentaire était nécessaire.



Dany Duchesne  
Chef de projets et porte-parole