

Poste Anne-Hébert à 315-25 kV et ligne d'alimentation à 315 kV

**Informations additionnelles pour le Bureau
d'audiences publiques sur l'environnement**

Séries DQ2 et DQ3

Première partie de l'audience

Février 2009

Ce document contient les réponses aux questions que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement a fait parvenir à Hydro-Québec à la suite de la première partie de l'audience publique sur le projet.

Table des matières

DQ2	5
■ Question 1	7
■ Question 2	7
■ Question 3	8
■ Question 4	9
■ Question 5	10
■ Question 6	10
■ Question 7	11
■ Question 8	11
■ Question 9	12
■ Question 10	12
■ Question 11	13
■ Question 12	13
■ Question 13	14
DQ3	17
■ Question 1	19
■ Question 2	19

DQ2

■ Question 1

Dans le document déposé DA6, vous indiquez que le déplacement du tracé (ligne en rouge) aura pour effet de « créer un impact visuel beaucoup plus important au croisement avec l'autoroute Félix-Leclerc ». Veuillez expliquer de quelle façon et dans quelle mesure ce déplacement entraînerait un tel effet visuel au croisement ? Quelle serait la distance entre le croisement et le support d'angle le plus rapproché ? Pourriez-vous nous indiquer quelles seraient les superficies respectives du déboisement requis pour le tracé déplacé (ligne en rouge) et pour le tracé retenu entre le pylône de départ et le pylône d'arrivée du tracé déplacé ?

Réponse

S'il y avait rapprochement d'une centaine de mètres du pylône d'angle vers l'autoroute Félix-Leclerc, la visibilité du haut des supports serait plus importante pour les usagers de l'autoroute. De plus, le déboisement nécessaire au nord du tracé déplacé (ligne en rouge) entraînerait une visibilité plus importante à partir de la halte routière du support d'alignement qui se situerait entre les deux pylônes d'angle.

La distance entre le support d'angle et l'autoroute Félix-Leclerc serait d'environ 220 mètres.

Le tracé déplacé exigerait un déboisement d'environ 1,7 hectare tandis que le tracé retenu, entre le pylône de départ et le pylône d'arrivée du tracé déplacé, est d'environ 2,1 hectares.

■ Question 2

Lors de la première partie de l'audience, M. Beaupré de Carrières Rive-Sud a mentionné qu'Hydro-Québec aurait déplacé des pylônes afin de ne pas contrer les activités d'exploitation de la carrière St-Eustache, propriété du Groupe Mathers Ltée. Quelles sont les raisons qui ont motivé Hydro-Québec à accepter le déplacement de pylônes ? Pourriez-vous faire part à la commission des détails de l'entente intervenue entre le Groupe Mathers Ltée et Hydro-Québec quant à ce déplacement ?

Réponse

Le projet de relocalisation de lignes de transport sur le site de Carrière St-Eustache concerne deux lignes biternes à 120 kV et une ligne biterne à 315 kV. Chacune des trois sections de tracé sera relocalisée sur une longueur approximative de 2 km et ce, sur des terrains appartenant à Carrière St-Eustache.

Ce projet a été initié en 2005 à la demande de Carrière St-Eustache qui désire exploiter un secteur de la carrière se trouvant actuellement sous les lignes existantes. Depuis plus d'une trentaine d'années, les activités d'exploitation de la carrière ont été menées à proximité des lignes existantes.

Les travaux seront réalisés par Hydro-Québec de mars à août 2009.

Tous les frais encourus par le projet de relocalisation de ces lignes sont assumés par Carrière St-Eustache.

■ Question 3

L'audience publique a mis en lumière un conflit d'usage potentiel entre le tracé ouest de la ligne d'alimentation à 315 kV du poste Anne-Hébert et un projet d'exploitation d'une carrière de granit par la compagnie Carrières Rive-Sud inc. à un lieu dit Le Caburon. Un pylône d'angle de la ligne Anne-Hébert serait localisé sur des lots du domaine privé dont les propriétaires auraient signé une entente avec Carrières Rive-Sud pour l'exploitation du granit. Par ailleurs, selon la *Loi sur les mines* - L.R.Q. M-13.1 – article 304, « le ministre peut, par arrêté, réserver à l'État ou soustraire au jalonnement, à la désignation sur carte, à la recherche minière ou à l'exploitation minière tout terrain contenant des substances minérales qui font partie du domaine de l'État et nécessaire à tout objet qu'il juge d'intérêt public, notamment l'exécution des travaux et ouvrages suivants : [...] lignes de transport d'énergie électrique [...] ». La commission aimerait obtenir réponses aux questions suivantes :

- a) Est-ce que cet article de loi s'applique aux lots du domaine privé sur lesquels seraient exploitées des substances minérales (granit) par Carrières Rive-Sud ?
- b) Est-ce que cet article de loi donne préséance au nom de l'intérêt public à l'implantation d'une ligne de transport d'énergie électrique sur l'exploitation d'une carrière de granit au Le Caburon ? Dans l'affirmative, quel serait l'intérêt public de localiser un pylône à cet endroit compromettant ainsi la rentabilité de l'exploitation éventuelle du granit ?
- c) Est-ce que la *Loi sur Hydro-Québec* (ou d'autres lois) autoriserait Hydro-Québec à exproprier, en totalité ou en partie, les lots visés pour l'implantation de pylônes où Carrières Rive-Sud projette d'exploiter le granit ? Dans l'affirmative, est-ce que des compensations financières pour une perte d'exploitation des substances minérales du sous-sol (p. ex. le granit) pourraient être consenties aux propriétaires de lots visés par l'expropriation ?
- d) Est-ce que les encadrements « Exploitation d'une carrière à proximité de supports » (DA19) et « Utilisation des emprises des lignes de transport » (DA17) s'appliquent à l'exploitation d'une carrière de granit ?

Réponse

- a) Nous comprenons qu'en vertu de la *Loi sur les mines*, le droit aux substances minérales dont il est question pour ces lots ne fait pas partie du domaine de l'État. Cela dit, c'est au ministère des Ressources naturelles et de la Faune, et non à Hydro-Québec, qu'il revient d'appliquer ou non cet article.
- b) Cet article permet au ministre des Ressources naturelles et de la Faune de donner préséance à certains projets qu'il juge d'intérêt public, selon sa discrétion. Compte tenu de notre réponse à la sous-question précédente, nous ne pouvons commenter davantage l'application de cet article au présent cas.
- c) En vertu de la *Loi sur Hydro-Québec*, l'entreprise peut acquérir par expropriation les droits requis pour ses projets, notamment l'implantation d'une ligne de transport d'énergie. Le recours à l'expropriation doit cependant être autorisé par le gouvernement du Québec.

À la suite de l'émission d'un décret gouvernemental autorisant l'expropriation, Hydro-Québec pourrait procéder à l'expropriation des droits de servitude requis pour son projet. Des compensations monétaires pourraient alors être versées aux propriétaires de même qu'au titulaire des droits d'exploitation en raison des dommages et des préjudices subis. Toutefois, pour donner ouverture à une indemnité, il doit s'agir d'un projet concret, réel et autorisé en vertu des permis requis par les différents paliers de gouvernement.

- d) Oui, les encadrements mentionnés s'appliquent dans le cas d'une telle carrière. Cependant, il faut rappeler que l'encadrement « Exploitation d'une carrière à proximité de supports » (DA19) est actuellement en révision.

■ Question 4

À la page 7-51 de l'étude d'impact (PR3.1), il est indiqué que l'éclairage nocturne du poste n'entraînerait pas de dérangement chez les résidants. Quelles sont les raisons qui vous incitent à penser que l'éclairage nocturne du poste n'affecterait pas les résidants situés à proximité du poste Anne-Hébert ?

Réponse

L'éclairage nocturne du poste ne risque pas de déranger les résidants des environs du poste pour les raisons suivantes :

- le poste sera situé à plus de 700 m des résidences les plus rapprochées ;
- l'éclairage de protection du poste sera inférieur à 10 mètres de hauteur alors que le boisé qui sera maintenu du côté sud et du côté ouest du poste a plus de 15 mètres de hauteur. Ainsi, la végétation arborescente servira d'écran visuel entre le poste et les utilisateurs de la route de Fossambault ;
- le côté nord du poste projeté donne sur des installations industrielles alors que le côté est donne actuellement sur un lot boisé destiné à accueillir des installations industrielles ;
- comme mentionné dans l'étude d'impact à page 7-51 (volume 1), le poste se situera dans un parc industriel où plusieurs bâtiments et leurs cours d'entreposage sont déjà éclairés par de nombreuses sentinelles. Enfin, il existe les lumières de sécurité dans le stationnement du complexe municipal situé à proximité des premières résidences de la route de Fossambault.

■ Question 5

Quels seraient les dispositifs d'éclairage qui seraient installés dans l'enceinte du poste Anne-Hébert ?

Réponse

On prévoit deux types d'éclairage, tous deux orientés vers le sol :

- les éclairages de protection pour éviter les intrus dans le poste : les luminaires de coin à 9,14 m de hauteur et les luminaires de barrière à 3,7 m de hauteur. Ces luminaires sont de types HPS (haute pression sodium). Ce type de lampe fournit un éclairage tamisé comparativement à celui des lampes au mercure qu'on utilisait auparavant ;
- les éclairages de sécurité pour les travailleurs en cas d'intervention dans le poste. Utilisé en cas de besoin, ce type d'éclairage est monté sur un poteau et a une hauteur de 2,5 m. C'est un luminaire classique extérieur de 150 watts. Il est aussi de type HPS.

■ Question 6

Dans l'éventualité où des tours d'éclairage seraient utilisées, veuillez indiquer : le nombre de tours, la hauteur des tours, le nombre de luminaires par tour, le type de luminaire utilisé.

Réponse

Le futur poste Anne-Hébert n'aura pas de tours d'éclairage. Les tours d'éclairage sont utilisées dans des postes de transport dont les cours intérieures ont de vastes dimensions, comme le poste de la Jacques-Cartier.

■ Question 7

Est-ce qu'une étude spécifique de luminosité a été réalisée pour le poste Anne-Hébert ? Dans la négative, veuillez indiquer les raisons qui vous incitent à ne pas réaliser une telle étude.

Réponse

Le poste Anne-Hébert étant situé dans un secteur industriel, il ne fera pas l'objet d'une étude spécifique de luminosité. Bien qu'une étude ne soit pas prévue, un éclairage au sodium a été proposé. Comme on l'a expliqué précédemment, ce type de lampe procure un éclairage tamisé qui est, de surcroît, orienté vers le sol.

■ Question 8

Lors de la première partie de l'audience publique, Hydro-Québec a mentionné qu'il existait un processus bien établi utilisé au moment du démantèlement d'un poste dont la vie utile est terminée (DT2, p. 90). Pourriez-vous nous indiquer ce qu'est ce processus et quelles sont les principales étapes suivies par Hydro-Québec quant au démantèlement d'un poste ainsi qu'aux actions nécessaires à la restauration du site ?

Réponse

Le processus est détaillé dans l'encadrement TET-IMM-P-001 *Cession permanente d'un actif immobilier*, qui a été déposé au BAPE sous la cote DA18.

Hydro-Québec s'assure qu'aucune autre unité de l'entreprise n'a besoin de la propriété pour ses activités. Le gouvernement du Québec a priorité pour se porter acquéreur de l'actif et par la suite l'ordre de priorité est suivi tel qu'il est établi à l'article 6.6 du processus. Les actifs sont cédés à la valeur marchande.

Lors de la cessation définitive de l'exploitation d'un poste de transformation, Hydro-Québec se conforme aux prescriptions du régime de protection et de réhabilitation des terrains, prévu à la section IV.2.1 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*. Ce régime prévoit notamment la réalisation d'études de caractérisation et, le cas échéant,

la publication au Registre foncier des avis appropriés ainsi que l'approbation d'un plan de réhabilitation et d'un plan de démantèlement par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

■ Question 9

Lors de la première partie de l'audience publique (DT1, p.81) vous avez mentionné que votre projet en était à l'étape d'examen par la Régie de l'énergie. Où en est rendu cet examen par la Régie de l'énergie ?

Réponse

Il a été mentionné que le projet était soumis à la Régie de l'énergie.

La Régie de l'énergie a autorisé le projet le 3 octobre 2008. Le texte de la décision est disponible à l'adresse suivante :

<http://www.regie-energie.qc.ca/audiences/decisions/D-2008-129.pdf>

■ Question 10

Avez-vous entrepris des démarches auprès de la Commission de protection du territoire agricole ? Dans l'affirmative, veuillez expliquer les démarches entreprises jusqu'à présent et faire part de celles à venir.

Réponse

Une demande d'autorisation a été transmise à la Commission de protection du territoire agricole et aux municipalités touchées en mai 2008. La Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures a fourni à la Commission une résolution d'appui et une attestation de conformité au zonage au cours de l'été. La Ville de Pont-Rouge a pour sa part fourni ces documents à l'automne, après avoir modifié le règlement de zonage de façon à permettre l'implantation de la portion de ligne située sur son territoire. L'analyse de la demande par la Commission a débuté en novembre 2008 et se poursuit à ce jour.

La Commission devrait émettre sous peu un compte rendu indiquant son orientation préliminaire à l'égard de la demande. Au terme d'une période de 30 jours de commentaires, une décision finale sera rendue par la Commission.

■ Question 11

Pourriez-vous expliquer à la commission comment serait alimenté le territoire qui était desservi par le poste de Neuville avant son démantèlement à venir?

Réponse

On peut voir le territoire actuellement desservi par le poste de Neuville à la carte 1-1 de l'étude d'impact. Les 1400 clients actuels du poste de Neuville seront desservis par le poste Anne-Hébert après sa mise en service en 2010. Pour ce faire, un massif souterrain d'environ 3,5 km sera construit à partir du poste Anne-Hébert pour le raccorder au réseau existant à 25 kV, près de la route 138, à la sortie de Saint-Augustin-de-Desmaures.

■ Question 12

La commission apprécierait grandement si vous pouviez lui produire un tableau donnant des exemples de lignes de transport existantes du réseau d'Hydro-Québec qui sont équipées de pylônes tubulaires et indiquant : (1) la localisation des lignes (municipalités, MRC, autres...), (2) la longueur de lignes, et (3) les principales raisons ayant motivé l'utilisation de pylônes tubulaires à ces endroits au lieu de pylônes traditionnels.

Réponse

Ligne	Localisation	Longueur	Principales raisons qui ont motivé l'utilisation de tubulaires
Boucle de Québec Québec-2 – La Suète à 230 kV	Québec	15 km	Quartiers résidentiels et commerciaux et traversées d'autoroutes en milieu urbain Demande du milieu appuyée par des résolutions municipales
Boucle du centre-ville de Montréal (Aqueduc-Atwater-Viger) à 315 kV	Montréal	6 km	Quartier résidentiel

Duvernay-Anjou à 315 kV	Montréal	9 km	Milieu urbain
Chicoutimi-Nord-Dubuc à 161 kV 10 tubulaires sur 24 supports	Saguenay	3,5 km sur 7 km	Traversée de la rivière Saguenay et traversée de quartiers résidentiels (reconstruction dans un milieu densément bâti)
Saint-Césaire-Hertel à 735 kV 4 portiques tubulaires, 117 portiques à treillis et 2 pylônes classiques	Montréal	1,5 km sur 45 km	Traversée de la rivière Richelieu : canal historique (voie navigable) et sentier touristique (piste cyclable)
Des Chenaux - Trois-Rivières à 230 kV	Mauricie	6,5 km	Entièrement dans quartiers résidentiels de Trois-Rivières
Alimentation de Kruger (Trois-Rivières) à 230 kV	Mauricie	5,6 km sur 6,7 km	Quartiers résidentiels Trois-Rivières et Trois-Rivières Ouest

■ Question 13

Lors des consultations publiques menées par Hydro Québec pour l'élaboration de l'étude d'impact, est-ce que les participants ont été informés des investissements supplémentaires requis pour le tracé ouest (7 000 000 \$) et pour les pylônes tubulaires (4 400 000 \$)?

Réponse

À l'occasion des rencontres de consultation, l'équipe de projet a clairement expliqué que le tracé ouest était plus long et, par conséquent, plus coûteux que le tracé est. L'équipe a également expliqué que, malgré l'écart de coût, ces deux scénarios étaient acceptables pour l'entreprise.

L'équipe a rappelé aux participants les trois critères qui ont guidé la décision :

- un projet environnementalement acceptable
- techniquement et économiquement réalisable
- socialement recevable.

Les personnes rencontrées ont aussi signifié que le tracé ouest était le plus recevable à cause de l'importance de l'impact visuel à la hauteur de l'autoroute 40. C'était la position du ministère de la Culture et des Communications du Québec (MCCQ), de la Commission de la capitale nationale (CCN), de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) et de la Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures.

En ce qui concerne l'utilisation de pylônes tubulaires au sud de l'autoroute 40, Hydro-Québec avait déjà prévu l'utilisation de pylônes à encombrement réduit comme mesure d'atténuation à cause du milieu agricole. L'utilisation de pylônes tubulaires en remplacement des pylônes à encombrement réduit ne présente pas une différence de coût appréciable.

DQ3

■ Question 1

Est-ce que Hydro-Québec a eu l'occasion de discuter de la création d'un fonds d'aménagement forestier lors de cette rencontre ? (celle du 11 février à laquelle la lettre réfère)

Réponse

Non, ce sujet n'a pas été abordé. À l'occasion de cette rencontre tenue dans le cadre du comité de liaison permanent, Hydro-Québec et l'UPA ont convenu d'un mandat pour la création d'un comité technique visant la révision de *l'Entente sur le passage des lignes de transport en milieux agricole et forestier*.

■ Question 2

Est-ce que ce sujet fera l'objet des discussions dans le cadre de la révision de cette entente bipartite ?

Réponse

À ce stade de l'amorce des travaux du comité technique de révision de l'entente, Hydro-Québec n'est pas en mesure de répondre à cette question. Il est cependant possible d'affirmer que l'Union des producteurs agricoles (UPA) et Hydro-Québec feront part de leurs demandes respectives au cours du processus de révision.