

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**

Série DQ8

Deuxième partie de l'audience

Mars 2009

Ce document contient les réponses aux questions (DQ8) que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement a fait parvenir à Hydro-Québec à la suite de la deuxième partie de l'audience publique sur le projet.

Table des matières

DQ8	5
■ Question 1	7
■ Question 2	8
■ Question 3	8
■ Question 4	8

DQ8

■ Question 1

Lors de la séance tenue le 27 janvier (DT2), à la question du commissaire Diallo formulée comme suit : « Monsieur Bolullo, je vais revenir sur les pylônes! Pourquoi préférez-vous le pylône à encombrement réduit à treillis métallique au pylône tubulaire? Est-ce que c'est plus avantageux économiquement et techniquement? » (Lignes 2413 à 2414), M. Bollulo a répondu : « Le pylône à encombrement réduit à treillis, effectivement, coûte moins cher. Ça, c'est une première chose. » (Lignes 2419 et 2420). Or, à la question 13 du document déposé DQ2.1, Hydro-Québec indique : « L'utilisation de pylônes tubulaires en remplacement des pylônes à encombrement réduit ne présente pas une différence de coût appréciable. » (p. 15). Auriez-vous l'amabilité de préparer pour la commission un tableau montrant le nombre, le coût unitaire pour les différents types de pylônes (alignement, angle et autres) qui seraient utilisés pour supporter la ligne Anne-Hébert, ainsi que le nombre et le coût unitaire des pylônes à treillis métallique à encombrement réduit qu'Hydro-Québec comptaient utiliser en milieu agricole?

Réponse

La portion de la ligne située entre le poste Anne-Hébert et le premier pylône au nord de l'autoroute 40 a une longueur de 7,6 km.

Les coûts pour réaliser cette section de ligne en pylônes à treillis à encombrement réduit sont estimés à 22,0 M\$, alors que, pour réaliser cette section en pylônes tubulaires, les coûts sont estimés à 27,4 M\$.

Ainsi, tel que mentionné en audience, une ligne supportée par des pylônes à treillis à encombrement réduit coûte moins cher. De plus, dans le cas spécifique du projet dont il est question ici, les autorités municipales (Saint-Augustin-de-Desmaures et la CMQ) ont exprimé un grand intérêt pour ce type de structure en l'indiquant comme une condition d'acceptabilité dans leur résolution. Puisque ce type de structure est techniquement et économiquement acceptable, Hydro-Québec a décidé de répondre favorablement à leur demande. En effet, l'utilisation de pylônes tubulaires en remplacement des pylônes à encombrement réduit ne présente pas une différence de coût appréciable lorsque l'ensemble des coûts du projet sont considérés (5,4 M\$ sur un projet de 73,7 M\$).

■ Question 2

En référence à la votre réponse à la question 12 du document déposé DQ2.1, pourriez-vous préciser à la commission si les exemples de lignes de transport existantes du réseau d'Hydro-Québec équipées de pylônes tubulaires qui sont colligés au tableau de la réponse constituent une liste complète, ou partielle, des lignes existantes équipées de pylônes tubulaires?

Réponse

Il s'agit d'une liste partielle : cependant, cette liste comprend les lignes avec tubulaires généralement les plus connues.

■ Question 3

Dans son mémoire du 24 février dernier (DM1), la CMQ souligne l'importance de la réalisation de l'assise permanente pour le bouclage des pistes régionales qu'elle voudrait bien faire aménager ou financer par HQ. Cette demande selon la CMQ, est unanimement soutenue par un collège d'élus représentant plus de 700,000 personnes. Il verrait dans sa réalisation, un bon moyen de bonifier le projet à des fins d'acceptabilité sociale et en projetant l'image de bon citoyen corporatif du promoteur.

La position de HQ vis à vis de ce projet fortement appuyé par la communauté a-t-elle évoluée suite à l'intervention de la CMQ le 24 février dernier ?

Réponse

La position de l'entreprise demeure la même. Tel que mentionné le 26 janvier, Hydro-Québec présente ici un projet de poste et de ligne – et non pas un projet de piste cyclable – comprenant un ensemble de mesures d'atténuation élaborées avec les gens du milieu et expliquées dans l'étude d'impact.

■ Question 4

La société d'État est-elle prête à faire des concessions pour l'aménagement et/ou le financement de l'assise permanente en dehors du PMVI?

Réponse

Tel que mentionné précédemment, la position de l'entreprise demeure inchangée. Différentes mesures d'atténuation ont été élaborées afin de répondre aux préoccupations des gens du milieu. Les échanges avec les élus, représentants d'organismes, propriétaires et citoyens sont expliqués au chapitre 6 de l'étude d'impact, publiée en avril 2008, tandis que les mesures d'atténuation sont présentées

au chapitre 7 de ce même document et chiffrées à la réponse 11 du complément publié en juin 2008.

Quant au Programme de mise en valeur intégrée (PMVI, p. 1-19 et 1-20 de l'étude d'impact), il s'applique aux projets de construction de la plupart des nouvelles installations de transport. La somme allouée aux organismes admissibles correspond à 1 % de la valeur initialement autorisée pour ces projets. Dans le présent cas, les travaux admissibles comprennent la construction du poste Anne-Hébert (41,5 M\$) et la construction de sa ligne d'alimentation (32,2 M\$).