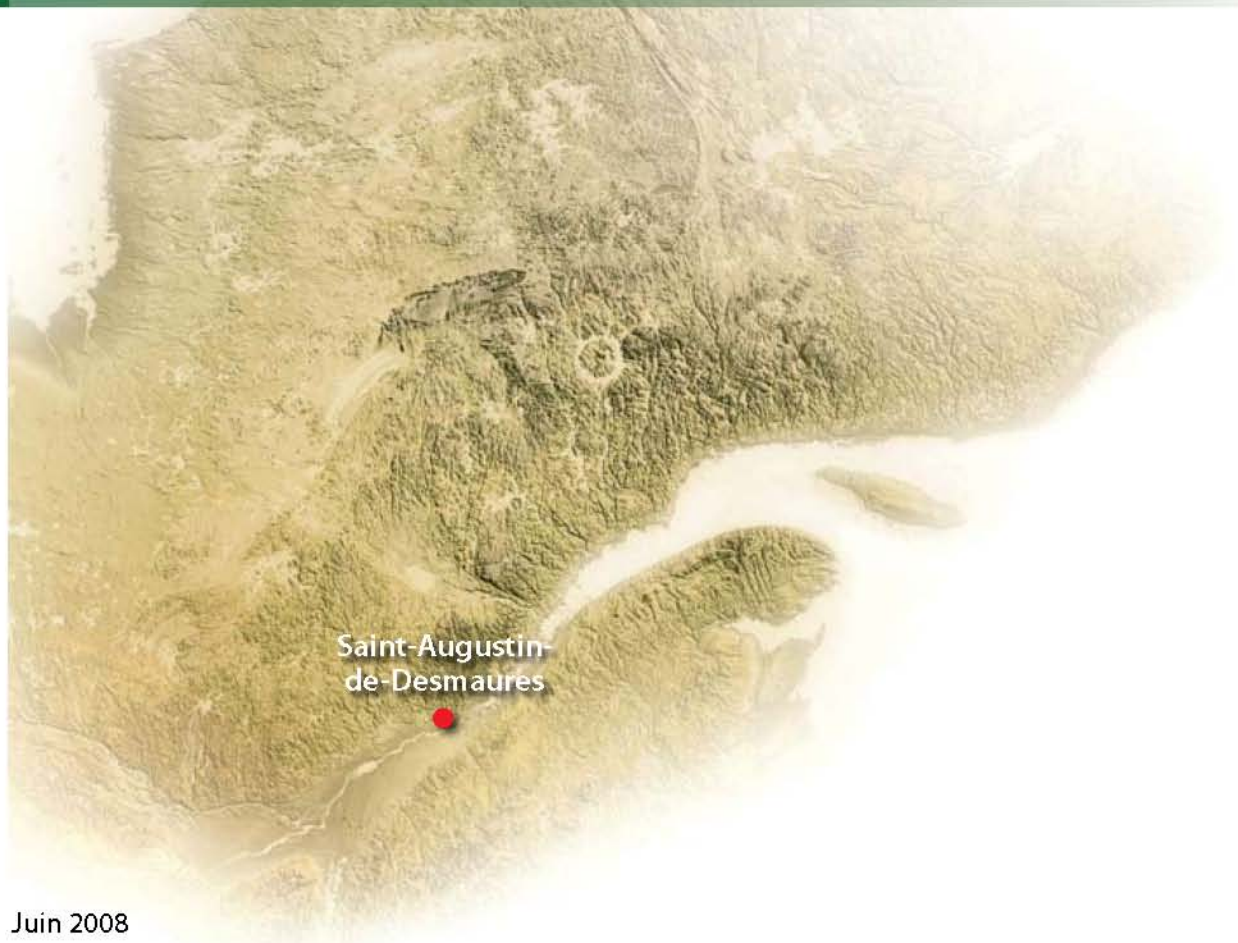


# Poste Anne-Hébert à 315-25 kV et ligne d'alimentation à 315 kV

Complément de l'étude d'impact sur l'environnement

Informations supplémentaires  
relatives au projet



Juin 2008



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

---

## **Complément de l'étude d'impact sur l'environnement**

---

Informations supplémentaires relatives au projet

**Hydro-Québec TransÉnergie**  
**Juin 2008**

*Ce document complète l'étude d'impact sur l'environnement soumise en avril 2008 au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec en vertu de l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement en vue d'obtenir les autorisations gouvernementales nécessaires à la réalisation du projet du poste Anne-Hébert à 315-25 kV et de sa ligne d'alimentation à 315 kV.*

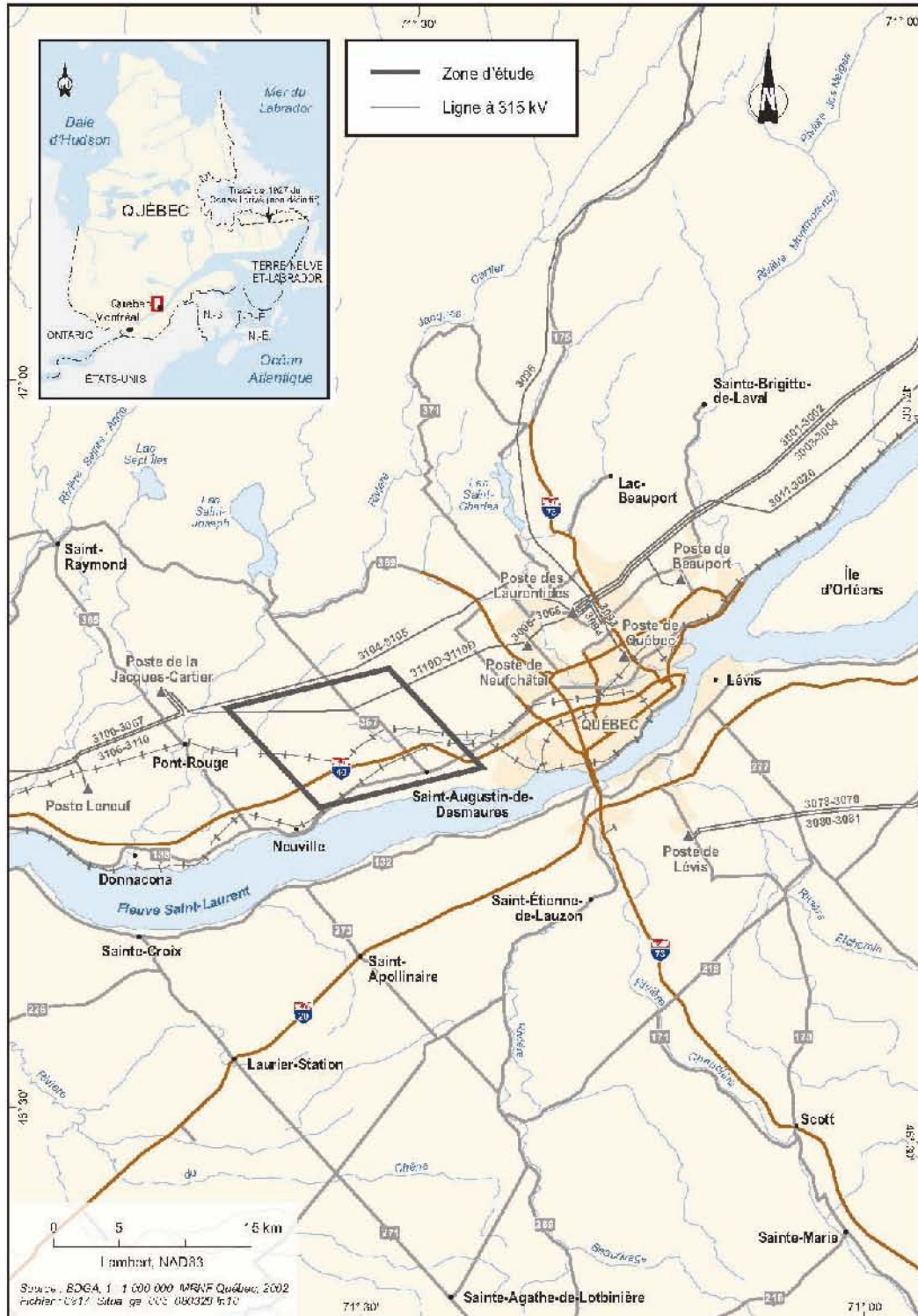
Le présent document a été réalisé pour Hydro-Québec TransÉnergie par Hydro-Québec Équipement avec la collaboration de la direction régionale – Montmorency et de la direction principale – Communications d'Hydro-Québec.

## Avant-propos

Le présent document est un complément de l'étude d'impact sur l'environnement soumis en avril 2008 au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec (MDDEP), en vertu de l'article 31.3 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, en vue d'obtenir les autorisations gouvernementales nécessaires à la réalisation du projet du poste Anne-Hébert à 315-25 kV et de sa ligne d'alimentation à 315 kV.

On y décrit les modifications apportées au projet par Hydro-Québec à la suite de demandes formulées par les organismes du milieu relativement à l'emplacement du poste et au tracé de la ligne dans le tronçon qui longe la voie ferrée. Ce complément contient aussi des précisions sur l'érablière exploitée touchée par l'emprise de la ligne et sur les espèces floristiques à statut particulier ainsi qu'une synthèse des réactions du milieu à l'égard de la solution retenue.

## Situation du projet



# Table des matières

1	Introduction.....	1
2	Modifications du projet.....	3
2.1	Type de pylônes.....	3
2.2	Tracé de la ligne et emplacement du poste.....	4
3	Données d'inventaire et impacts.....	9
3.1	Érablière touchée par le tracé retenu .....	9
3.2	Matteuccie fougère-à-l'autruche .....	9
4	Réactions du milieu à l'égard de la solution retenue .....	11

## Annexes

A	Simulations visuelles de la ligne projetée avec pylônes tubulaires
B	Dossier cartographique
A	Milieus naturel et humain
B	Paysage
C	Impacts et mesures d'atténuation particulières liés à la ligne projetée

## Cartes

1	Projet retenu .....	5
2	Poste projeté .....	7





# **1 Introduction**

Des demandes faites après le dépôt de l'étude d'impact sur l'environnement ont entraîné de légères modifications au projet en ce qui a trait au choix des pylônes, à une portion du tracé de la ligne projetée ainsi qu'à l'espace clôturé du poste Anne-Hébert. Ces modifications sont décrites au chapitre 2.

Par ailleurs, depuis le dépôt de l'étude d'impact, Hydro-Québec a obtenu des informations plus précises relativement à une érablière exploitée traversée par la ligne projetée et au statut de la matreucie fougère-à-l'autruche. Ces informations l'ont amenée à réévaluer ou à confirmer l'impact du projet sur ces composantes du milieu (voir le chapitre 3).

Enfin, comme certaines rencontres n'avaient pas encore eu lieu au moment de la préparation de l'étude d'impact, il n'avait pas été possible de terminer l'analyse des réactions du milieu à l'égard de la solution retenue. Ces réactions sont résumées au chapitre 4.



## 2 Modifications du projet

### 2.1 Type de pylônes

La Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures et la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) ont insisté pour que le pylône tubulaire soit le seul type de support utilisé entre le poste Anne-Hébert projeté et le côté nord de l'autoroute Félix-Leclerc (autoroute 40). À maintes reprises, Hydro-Québec a fait valoir auprès de ces organismes les avantages, sur le plan visuel, du pylône à treillis métallique par rapport au pylône tubulaire. L'architecte du paysage de la firme GENIVAR qui a participé à l'analyse des impacts visuels du projet a d'ailleurs émis un avis favorable aux pylônes à treillis métallique dans le secteur considéré. L'insistance de ces deux organismes, appuyée par résolution municipale, fait en sorte qu'Hydro-Québec répondra positivement à leurs attentes.

Toutefois, pour des raisons techniques, il est probable que le pylône d'angle tubulaire, situé à proximité de la halte routière, soit muni de haubans ou encore que ce support soit de type à treillis métallique à quatre pieds. Ainsi, le choix des types de supports présentés à la section 1.3.2 de l'étude d'impact est modifié pour tenir compte de la demande de Saint-Augustin-de-Desmaures et de la CMQ, tout en respectant les critères techniques d'Hydro-Québec. Le reste de la ligne projetée, depuis le raccordement à la ligne Jacques-Cartier–Laurentides existante (circuits 3110D-3110D) jusqu'à la traversée de l'autoroute Félix-Leclerc, sera constitué de pylônes à treillis métallique à quatre pieds, tel que le décrit la section 1.3.2 de l'étude d'impact. Les pylônes à encombrement réduit (voir la figure 1-3 de l'étude d'impact) ne seront donc plus utilisés dans le cadre du projet.

Les simulations visuelles des pylônes tubulaires maintenant prévus au sud de l'autoroute Félix-Leclerc sont présentées à l'annexe A du présent complément. L'emplacement et l'orientation des points de vue retenus sont indiqués sur la carte de localisation des simulations, à l'annexe G de l'étude d'impact.

Compte tenu des critères d'utilisation plus restreints des pylônes tubulaires, la ligne projetée sera supportée par environ 43 pylônes au total, plutôt que 40, comme le mentionnait l'étude d'impact.

## 2.2 Tracé de la ligne et emplacement du poste

### *Ligne à 315 kV*

Après le dépôt de l'étude d'impact, Hydro-Québec a réduit de 5 m l'emprise de la ligne le long de la voie ferrée de façon à répondre aux attentes du Syndicat des propriétaires forestiers de la région de Québec, du Syndicat de l'UPA Québec-Jacques-Cartier, de la Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures et de la CMQ. Cette modification du tracé ne change pas la nature ou l'importance des impacts du projet puisque les milieux traversés sont pratiquement identiques.

La correction a été apportée sur la carte 1 illustrant le projet retenu de même que sur les cartes A à C, à l'annexe B du présent complément.

### *Poste à 315-25 kV*

Après le dépôt de l'étude d'impact, l'espace clôturé du poste a été déplacé de 22 m vers le sud à la suite d'une demande de la Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures. Ce déplacement sera effectué à l'intérieur du terrain prévu pour le poste et n'entraînera aucun impact additionnel sur le milieu. Ce déplacement abaissera de 5 000 m<sup>3</sup> le volume de remblais, qui s'établira à 55 000 m<sup>3</sup> au lieu de 60 000 m<sup>3</sup> (voir la carte 2).





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

**Projet retenu**

Sources :  
 Image XEOS, 10 juillet 2007  
 Données de projet : Hydro-Québec, 2008  
 Cartographie : GENIVAR  
 Fichier : 6917\_c1\_ge\_021\_080611.th10

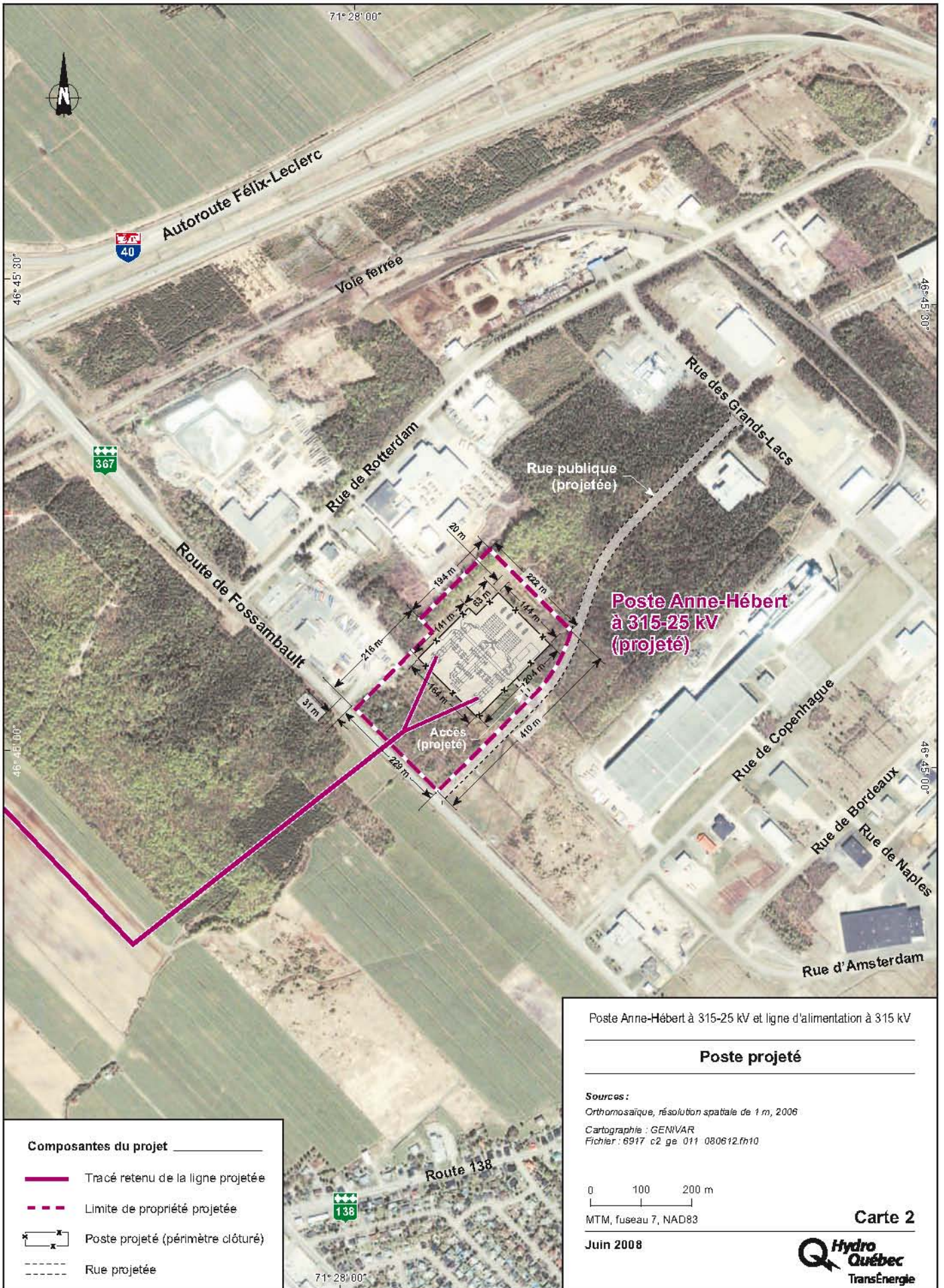
0 310 620 m  
 UTM, fuseau 7, NAD83

Juin 2008













## 3 Données d'inventaire et impacts

### 3.1 Érablière touchée par le tracé retenu

Après les rencontres portes ouvertes tenues à l'étape de l'information-décision, le propriétaire du lot n° 3055765 de Saint-Augustin-de-Desmaures a informé Hydro-Québec de la présence d'une portion d'érablière exploitée qui est traversée par le tracé retenu mais qui, en l'absence d'information, n'avait pas été considérée au moment de l'évaluation des impacts du projet. Une validation au terrain a permis de corriger la délimitation de l'érablière exploitée et de déterminer plus précisément la portion touchée. Ainsi, une partie de l'emprise traversera l'érablière exploitée sur une longueur maximale de 160 m plutôt que sur 70 m, comme on le mentionnait dans l'étude d'impact. Cela porte à 0,7 ha la superficie totale touchée de cette érablière.

Compte tenu que la superficie touchée représente environ 15 % de la superficie exploitée, l'importance de l'impact sur cette exploitation acéricole est jugée moyenne plutôt que mineure.

La correction a été apportée aux cartes A et C, à l'annexe B du présent document.

### 3.2 Matteuccie fougère-à-l'autruche

La matteuccie fougère-à-l'autruche (*Matteuccia struthiopteris*) est désignée vulnérable en vertu de la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables*. Une erreur d'interprétation d'un arrêté ministériel de février 2008 avait conduit à affirmer le contraire dans l'étude d'impact et à supprimer les populations de cette espèce sur les cartes A et C qui accompagnaient l'étude.

Nos inventaires avaient permis de repérer quelques populations de matteuccie fougère-à-l'autruche, qui étaient montrées sur les cartes utilisées lors des différentes rencontres de consultation. Une de ces populations est située dans l'emprise de la ligne projetée, de part et d'autre du ruisseau Sainte-Jeanne. Toutefois, elle ne devrait pas être touchée par le projet puisqu'elle occupe la bande riveraine du ruisseau et qu'elle sera protégée au cours des travaux de déboisement et de construction.

Les populations de matteuccie fougère-à-l'autruche ont été ajoutées aux cartes A et C, à l'annexe B du présent complément.



## 4 Réactions du milieu à l'égard de la solution retenue

Le tracé retenu a été bien reçu par les organismes, les propriétaires touchés et la population locale. Hydro-Québec a fait la démonstration que le tracé optimisé tient compte des éléments environnementaux sensibles et répond à l'objectif de protection du paysage en bordure de l'autoroute Félix-Leclerc. Les publics sont majoritairement d'accord pour retenir le tracé ouest au nord de l'autoroute.

En ce qui concerne la partie de la ligne située au sud de l'autoroute Félix-Leclerc, Hydro-Québec a réduit de 5 m son emprise le long de la voie ferrée. Cette mesure répond aux attentes du Syndicat des propriétaires forestiers de la région de Québec et du Syndicat de l'UPA Québec–Jacques-Cartier.

Le Syndicat des producteurs forestiers a réitéré sa demande adressée à Hydro-Québec en faveur de la création d'un fonds d'aménagement forestier destiné aux propriétaires touchés par le passage de la ligne projetée.

Pour leur part, la Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures et la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) ont exprimé les avis suivants :

- Ils demandent l'utilisation de pylônes tubulaires entre le poste Anne-Hébert et le premier pylône situé au nord de l'autoroute Félix-Leclerc.
- Ils laissent à Hydro-Québec le choix des supports au nord de l'autoroute.
- Ils souhaitent qu'Hydro-Québec prenne en compte leur volonté d'aménager une piste cyclable à l'intérieur de l'emprise de la ligne projetée dans le tronçon nord-sud entre la route Grand-Capsa et le chemin du Cabouron. Il est à noter que la CMQ prévoyait adopter une résolution à ce sujet au cours de juin 2008.

Enfin, la Commission de la capitale nationale du Québec est favorable à la variante 3 proposée au sud de l'autoroute (voir la carte 5.1 de l'étude d'impact).



# **A Simulations visuelles de la ligne projetée avec pylônes tubulaires**





Situation actuelle



Simulation visuelle







Situation actuelle



Simulation visuelle





**Vue 4**

Tracé retenu avec pylônes tubulaires et balises aériennes – Vue vers l'est de la ligne projetée à partir de l'autoroute Félix-Leclerc, à l'ouest de la halte routière



Situation actuelle



Simulation visuelle







Situation actuelle



Simulation visuelle



# **B** Dossier cartographique

- A Milieux naturel et humain
- B Paysage
- C Impacts et mesures d'atténuation particulières liés à la ligne projetée

