

Le 11 décembre 2014

313 P NP DM22.1

Projet à 735 kV de la Chamouchouane–
Bout-de-l'Île

6212-09-066

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Monsieur Michel Germain, Président
Monsieur Marc Paquin, Commissaire

Objet: Complément à la présentation orale de CSHT du 9 décembre 2014

Lors de la séance du BAPE du 9 décembre 2014, tenu à Rawdon, dans le dossier de la ligne 735 Chamouchouane Bout-de-l'Île, la chance était offerte à CSHT de présenter verbalement le contenu de son mémoire et ces principales préoccupations. Bien qu'en contrôle du contenu de la présentation, la pression m'a rattrapée et je n'ai pas été en mesure de livrer le message. Le présent document se veut un condensé des sujets qui aurait dû être exposés lors de cette présentation.

Qui est Citoyens Sous Haute Tension (CSHT)

Citoyens Sous Haute Tension est un organisme à but non lucratif créé dans Lanaudière dans la foulée de la présentation du projet de la Ligne Chamouchouane Bout-de-l'Île devant traverser Lanaudière du nord au sud. Ce regroupement, issu d'un mouvement populaire, travaille depuis mai 2012 afin d'obtenir les justifications du projet présenté par Hydro-Québec TransÉnergie (HQT). Une fois les documents de justifications déposés, CSHT milite en faveur de la mise en place de solutions qui n'auront pas comme conséquences de faire payer aux contribuables québécois la construction d'une nouvelle ligne dont nous n'avons pas besoin. Il milite aussi en faveur de la protection de son territoire dans un souci de développement durable et d'actualisation de son plein potentiel économique notamment par son agriculture, son économie touristique et agrotouristique ainsi que par le développement de son image de marque de région sauvage à moins de deux heures de Montréal. Appuyé de plusieurs citoyens, de nombreuses municipalités et d'organismes du milieu, CSHT est devant vous aujourd'hui pour livrer son message afin que le BAPE puisse le porter auprès des autorités politiques qui devront prendre position dans ce dossier.

Tel que mentionné précédemment CSHT croit au développement...DURABLE.

Selon l'expérience acquise par CSHT lors des deux dernières années, notre organisme affirme que le promoteur n'a pas intégré les notions de base inscrites dans la Loi sur le Développement Durable (LDD), ni plus qu'il a respecté l'essence même de cette loi. Ainsi de façon claire, il n'a pas respecté l'objet même de la LDD qui est « *d'instaurer un nouveau cadre de gestion au sein de l'Administration afin que l'exercice de ses pouvoirs et de ses responsabilités s'inscrive dans la recherche d'un développement durable* » considérant que ce développement en est un qui « *répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs* ». Il a été mentionné à plusieurs reprises et dans plusieurs présentations, notamment celle de la société Kinadapt que la capacité de répondre aux besoins futurs de son entreprise et de sa relève pourrait être affecté. Aussi, deux maires ont pris la parole pour dire que les besoins futurs de leurs municipalités et de leur MRC ne pourraient être compatibles à la présence de cette nouvelle tranchée sur leur territoire. Il est du devoir de la Commission de pousser l'Hydro, voire de forcer l'Hydro à innover en refusant de recommander ce projet de ligne.

De même, nous considérons que bien qu'elle ait organisé plusieurs rencontres « d'informations », la Société d'État n'a pas pris en compte les commentaires et

questionnements de la population touchée. Était-ce parce que cette population, ces élus et gestionnaires du milieu posaient des questions trop pointues, trop contraaires à l'objectif de départ d'HQT. Nous ne le saurons peut-être jamais.

L'accès au savoir a aussi été une lacune importante dans ce dossier, autant par le refus du Transporteur de se présenter à des rencontres vraiment publiques d'information, autant par son acharnement à combattre la présence de CSHT à la Régie de l'énergie, et plus récemment par le refus de rembourser ses frais d'avocat suite aux audiences à la Régie. Cette stratégie d'HQ aura sans doute comme impact de décourager d'autres groupes à suivre les traces de CSHT. D'autres part, le patinage systématique lorsque vient le temps de répondre aux questions posées à cette Commission ou le fait de répondre par des affirmations à moitié complètes telles que présentées dans le mémoire.

Nous y reviendrons tout à l'heure, mais Hydro se targue de consulter les gestionnaires du milieu, en autant que ceux-ci n'émettent pas d'avis contraire au promoteur. Alors HQ parle de « préoccupations », alors HQ parle de plusieurs centaines de rencontres pour justifier que le promoteur a écouté. Toutefois, comme le dit le maire de Rawdon : « On a écouté...mais a-t-on vraiment entendu? »

Nous sommes aussi d'avis que le projet de poste Judith-Jasmin, en pleine zone agricole à Terrebonne, est un affront au bon sens et aux lois en vigueur, l'objet de ces dernières étant la protection de nos ressources pour les générations futures. 42 hectares de terres agricoles bétonnées pour construire un poste qui n'est justifié que par le fait qu'une ligne de 735 kV, en plus d'être construite pour transporter une forte quantité d'énergie, doit être construite pour se fixer quelque part sur la terre ferme, ne pouvant être accrochée aux nuages. Les autres postes existant dans la boucle métropolitaine, ne semblant pas pouvoir accueillir cette ligne, la seule option restante serait de créer un nouveau poste. J'imagine qu'on prend aussi présentement des notes chez Hydro des éléments soulevés au BAPE, avant le dépôt de la requête traitant du poste Judith-Jasmin à la Régie. Les quelques informations disponibles actuellement indiquent que ce poste servira d'ancrage à la ligne projetée, mais aussi à remplacer un poste 315 kV qui devait être construit pour répondre à un besoin d'alimentation local. CSHT résumait ici, en gros, les bases de la réflexion du Transporteur, CHST est d'avis, avec respect, que le reste du dossier présenté ne sera qu'arguments de second plan dans le but de déposer une requête plus volumineuse... un peu comme le dossier qui nous occupe actuellement. Parce que ce poste n'est pas requis pour éviter les pertes du réseau et que le réseau est réputé fiable actuellement, le BAPE devrait recommander au cabinet des ministres de rejeter ce projet.

L'équité et la solidarité sociale sont, pour nous, des principes complètement écartés dans le présent dossier. Il est incompréhensible et inconcevable de penser à la construction d'une nouvelle ligne dans le but de rendre un réseau fiable alors qu'il est déjà fiable. Il est incompréhensible et inconcevable de penser à la construction d'une nouvelle ligne alors que de vieilles lignes de transport fuient de toutes part et qu'HQ ne considère pas du tout de les remplacer. L'équité intergénérationnelle, pour mes enfants et leurs enfants, serait de maximiser le potentiel de développement de notre territoire en évitant le plus possible son déboisement à outrance.

Dans le Tome 2 du mémoire présenté pour la présente audience, nous traitons uniquement de l'acceptabilité, ou de la non-acceptabilité sociale du projet dans Lanaudière. Il y a décrit la genèse de cette mobilisation régionale. Cette mobilisation prend place notamment au moment où le Transporteur, au lieu de répondre aux questions de l'ensemble des citoyens présents, celui-ci les isole trouvant plus facile de « gérer » des questions individuelles. Nos recherches ont permis de trouver grand nombre d'études qui mettent en relief des préoccupations du milieu en fonction de la situation des gens rencontrés. Nous présumons que le

groupe présent lors des soirées de « consolation » a bien pris connaissance de ces études et qu'il est bien capable d'endormir les craintes du citoyen. Le portrait en est tout autre lorsque les idées s'entrechoquent en rencontre de groupe, justifiant ainsi, peut-être, la crainte du Transporteur à se présenter dans de telles assemblées.

Il est aussi, selon nous, plus adéquat et plus conforme aux obligations de comparaisons de présenter les deux solutions étudiées dès le départ du projet (c'est aussi dans le guide pour une acceptabilité sociale réussie). Cela n'a jamais été fait, pas même à la CRÉ qui regroupe l'ensemble des représentants de la communauté. Cacher de l'information à ces représentants signifie que les décisions qui seront prises par la suite ne le seront pas en toute connaissance de cause. S'il n'avait été de la vigilance d'un groupe de citoyens bénévoles, qui sait si cette information aurait vu le jour?

Cette information sur la présence de la solution 2 a bien été dévoilée pourtant, et les élus ont étudié le dossier à fond. Ils ont alors pris position massivement contre ce projet de Solution 1 et en ont fait part à Hydro par voie de résolutions. Nous savons tous comment HQ a qualifié ces résolutions par la suite, minimisant ainsi leur valeur aux yeux de la Régie, du BAPE et de la population réunie en rencontre d'information. Puis ce fut autour du CREL de prendre position, une position bien alignée sur le principe de développement durable.

Hydro, comme réponse aux coûts sociaux et environnementaux, indique qu'un programme de compensation de 1% existe pour les municipalités touchées. Nous dirions, avec respect, que les maires de la MRC Matawinie en sont bien informés puisque des représentants du Transporteur ont pris soin d'aller les rencontrer afin de leur spécifier précisément et personnellement le montant qu'ils étaient prêt à laisser sur la table. Les maires ont alors répété que le développement de notre communauté passerait par la solidarité régionale et par des initiatives vraiment stimulantes pour la région, entraînant la rétention de sa population et l'attrait de nouvelles familles. **En résumé, ils ont décidé de donner une chance au Développement Durable.**

Beaucoup d'autres éléments sont exposés dans le mémoire de CSHT, cependant je vous laisserai sur cette réflexion; Pour Hydro et tous les membres de son équipe prenant des notes depuis le début des audiences, l'éthique et la véritable prise en compte de la participation de la population ne serait-elle pas de mettre fin à ce non-sens en prenant eux-mêmes la décision de retourner à la table à dessin et d'étudier sérieusement la rénovation de nos actifs collectifs. Associé à la mise en place de la compensation série (tel qu'autorisée par la Régie de l'énergie), ce scénario permettrait de répondre à nos besoins actuels, sans devoir mettre dans le béton aujourd'hui plus de 400 kilomètres d'autoroute de pylônes. Ceci pourrait ainsi laisser libre cours aux initiatives des promoteurs locaux, générateurs de richesses et d'emplois à long terme pour notre région. Ne serait-il pas temps, dans l'intérêt de tous les Québécois, qu'HQ revoie son besoin de lignes par l'investissement dans des programmes d'efficacité énergétique qui n'ont aucun impact social et environnemental négatif?

Pour toutes ces raisons, CSHT demande d'accueillir favorablement l'ensemble des demandes contenues dans son mémoire, dont celle de recommander au cabinet des Ministres le rejet de la Solution 1 sur la base du défaut de répondre au concept de la loi sur le Développement Durable.

Merci de m'avoir donné la chance de m'exprimer

Pierre Cyr
Citoyen de Rawdon
Secrétaire de CSHT