

Boucle outaouaise

Ligne à 315 kV Grand-Brûlé—Vignan

**Allocution d'ouverture devant le
Bureau d'audiences publiques en environnement**

Octobre 2000

Boucle outaouaise
Ligne Grand-Brûlé–Vignan

**Allocution d'ouverture devant le
Bureau d'audiences publiques en environnement**

Octobre 2000

Monsieur le président, membres du Comité, Mesdames et messieurs,

Permettez-moi d'abord de me présenter. Je m'appelle Jean Riva et j'interviens ce soir à titre de porte-parole de l'équipe du projet de ligne à 315 kilovolts Grand-Brûlé–Vignan, mieux connu sous le nom de boucle outaouaise.

Je serai secondé dans mon travail par madame Constance LeBel, chargée d'Environnement ainsi que monsieur Serge Fortin, de la planification du réseau.

J'aimerais également signaler la présence dans la salle d'une équipe de spécialistes de l'entreprise qui nous permettra de répondre aux questions qui seront soulevées.

Au cours de cette présentation d'ouverture, nous aborderons les trois sujets suivants :

- la raison d'être et la nature du projet ;
- les études environnementales et les variantes de tracés élaborées ;
- et, enfin, la démarche entreprise par Hydro-Québec

JUSTIFICATION DU PROJET

Commençons par la raison d'être du projet.

La tempête de pluie verglaçante qui s'est abattue sur le Québec du 5 au 9 janvier 1998 a causé des pannes d'électricité d'une ampleur sans précédent, affectant autant le réseau de transport que le réseau de distribution, principalement dans les régions de la Montérégie, de Montréal et de l'Outaouais.

Quelles étaient les causes de ces pannes? Étaient-elles dues à un mauvais entretien du réseau d'Hydro-Québec? Non.

Les réseaux de transport et de distribution font notamment l'objet d'activités de maintenance systématiques.

S'agissait-il d'un problème de conception? Non plus.

Les lignes du réseau d'Hydro-Québec répondent à des critères qui respectent et, dans plusieurs cas, dépassent les normes canadiennes établies par l'Association canadienne de normalisation (ACNOR).

Toutefois, comme on a pu le constater en janvier 1998, aucun de ces critères ne peut mettre un réseau électrique à l'abri de conditions extrêmes.

C'est pourquoi, au lendemain de la tempête de verglas, toute la population québécoise s'entendait sur un point : Hydro-Québec devait prendre des mesures pour accroître la sécurité d'alimentation en électricité des régions touchées.

Il fallait faire en sorte que les clients du réseau électrique soient le moins affectés possible dans l'éventualité d'un autre événement de même ampleur.

C'est avec cet objectif en tête qu'Hydro-Québec a proposé au Gouvernement une série de mesures propres à réduire le nombre de clients affectés par un éventuel événement de cette nature ainsi que la durée des pannes.

Afin d'améliorer la sécurité d'alimentation de façon durable, Hydro-Québec a retenu deux grandes orientations : diversifier les sources d'alimentation en électricité et utiliser des corridors géographiquement distincts, pour éviter qu'un même phénomène climatique affecte simultanément toutes les lignes desservant notre clientèle reliée à un même centre de consommation.

Au nombre des mesures adoptées, nous avons entrepris de construire des lignes pour boucler le réseau de transport dans les régions les plus touchées par le verglas.

Nous avons également entrepris de diversifier nos sources d'alimentation en augmentant la capacité d'échange avec les réseaux voisins.

Au niveau de la robustesse des lignes, des critères plus élevés ont été appliqués aux nouvelles lignes afin qu'elles puissent supporter une plus grande charge climatique de glace et vent combinés.

Des projets complémentaires ont aussi été mis en œuvre dans le but d'améliorer la sécurité de l'alimentation.

Le projet que nous vous présentons aujourd'hui vise à boucler le réseau de transport dans la région de l'Outaouais en vue d'améliorer la situation actuelle de notre clientèle.

Je cède la parole à monsieur Fortin pour vous illustrer la situation actuelle de la région Outaouais ainsi que la solution retenue par Hydro-Québec.

Bonsoir monsieur le président, membres du Comité, Mesdames et messieurs,

Le projet de la boucle outaouaise vise à sécuriser l'alimentation en électricité dans l'Outaouais, doter cette région d'une source d'alimentation additionnelle distincte en utilisant un axe géographiquement distinct.

Le principe d'une boucle est simple. Il consiste à relier entre eux différents postes de manière à ce que chacun dispose d'au moins deux sources d'alimentation géographiquement distinctes. Ainsi, quand une source d'alimentation n'est plus disponible, l'autre peut continuer d'alimenter le poste.

De plus, pour répondre efficacement aux besoins, cette boucle doit permettre de sécuriser l'alimentation de chacun des centres de consommation qu'elle relie.

Actuellement, les besoins des clients en Outaouais sont comblés notamment par les postes Vignau et de la Petite-Nation.

Le poste Vignau est situé en bout de ligne: la ligne Chénier-Vignau le relie au reste du réseau d'Hydro-Québec.

Alors que les centrales localisées à travers la région de l'Outaouais répondent à 50 % des besoins en électricité de cette région, les autres 50 % des besoins sont comblés par cette seule ligne de transport Chénier-Vignau. Le poste de l'Outaouais (permanent ou temporaire) est aussi raccordé sur cet axe d'alimentation unique.

En créant une boucle entre les postes Vignan, Chénier et Grand-Brûlé, la nouvelle ligne permet d'établir une source d'alimentation additionnelle pour l'Outaouais.

Dans l'éventualité d'une défaillance de la ligne Chénier-Vignan, comme en janvier 1998, la région pourrait être alimentée par la ligne Grand-Brûlé–Vignan.

Par ailleurs, advenant une défaillance de la ligne Grand-Brûlé–Vignan, c'est la ligne Chénier-Vignan qui pourrait prendre la relève.

DESCRIPTION DU PROJET

Voyons maintenant en quoi consiste le projet. Il vise à construire une nouvelle ligne à 315 kV plus robuste entre le poste du Grand-Brûlé, à Saint-Jovite, et le poste Vignan, à Gatineau. D'une longueur de 152 kilomètres, la nouvelle ligne devra répondre à de nouveaux critères de conception qui tiennent compte des risques climatiques. Ainsi, elle pourra supporter un chargement de glace supérieur à celui des lignes construites antérieurement.

De plus, la ligne comportera des pylônes anti-chute en cascade qui sont plus robustes et qui permettent de limiter la chute des pylônes en série.

Ces mesures permettront de réduire au minimum les conséquences d'un événement semblable à la tempête de janvier 1998.

Le projet comprend également l'ajout de transformateurs et d'appareils de manoeuvre dans les postes du Grand-Brûlé et Vignan.

Le calendrier de réalisation du projet prévoit que les travaux de la ligne se dérouleront de l'été 2001 à l'été 2002.

Les travaux prévus dans les deux postes seront réalisés du printemps 2001 à l'été 2002, de manière à mettre l'ensemble des nouvelles installations en service au mois d'août 2002.

Le coût de réalisation du projet a été révisé à 175 millions de dollars.

Je vous remercie de votre attention.

MERCI MONSIEUR FORTIN

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

Voyons maintenant comment Hydro-Québec a élaboré le tracé de la ligne Grand-Brûlé-Vignan.

Dans l'élaboration d'un tracé de ligne, Hydro-Québec procède selon une démarche d'évaluation qu'elle a développée au cours des vingt dernières années et qui est largement reconnue.

Démarche d'évaluation

Cette démarche se résume en cinq étapes.

Première étape : la connaissance du projet qui permet de juger de la nature et de l'envergure des équipements à installer.

Deuxième étape : la connaissance du milieu d'accueil qui se fait au moyen d'un inventaire des éléments des milieux naturel et humain et du paysage.

Ces deux premières étapes nous permettent d'identifier les enjeux associés à l'intégration des équipements au milieu.

Troisième étape : il s'agit de combiner la connaissance du projet avec la connaissance du milieu pour élaborer des tracés de ligne.

Quatrième étape : la présentation des variantes aux divers organismes du milieu permet de recueillir leurs avis, commentaires, valeurs et préoccupations.

Enfin, cinquième et dernière étape : le choix du tracé et le bilan environnemental. À partir des commentaires reçus, Hydro-Québec choisit et optimise le tracé de ligne ayant le moins d'impact des points de vue environnemental, techno-économique et socio-politique. Ce choix intègre, dans la mesure du possible, les préoccupations et les demandes formulées par le milieu. Hydro-Québec identifie alors les impacts potentiels du projet et élabore des mesures en vue de les atténuer.

Pour le présent projet, Hydro-Québec a appliqué cette démarche à l'intérieur d'une zone d'étude qui s'étend sur environ 140 kilomètres entre le poste du Grand-Brûlé, situé à Saint-Jovite, et le poste Vignan, situé à Gatineau.

Comme on peut le constater sur la carte, cette zone chevauche trois MRC (Les Laurentides, Papineau et Les Collines-de-l'Outaouais) et la Communauté urbaine de l'Outaouais. Elle évite le secteur de villégiature du lac Simon de même qu'un secteur d'intérêt comprenant des étendues d'eau importante, dont le lac la Blanche, ainsi que le Centre éducatif forestier de l'Outaouais.

J'invite madame LeBel à vous présenter les variantes de tracé élaborées.

Bonsoir monsieur le président, membres du Comité, Mesdames et messieurs,

Une fois qu'on a une bonne connaissance du milieu, l'étape suivante consiste à trouver le meilleur chemin pour rejoindre le poste du Grand-Brûlé au poste Vignan.

Dans la zone d'étude, nous avons élaboré 10 segments de tracé qui, combinés les uns aux autres, nous permettent d'obtenir 4 variantes de tracé toutes réalisables.

La **variante 1** est celle qui est située le plus au nord. Elle part du poste du Grand-Brûlé, traverse la rivière Rouge et la municipalité de Amherst. Elle chemine au nord du lac de la Carpe, traverse Duhamel, touche légèrement la Pourvoirie Roger Fortier et traverse la réserve faunique Papineau-Labelle dans sa partie sud-est. Elle croise ensuite Mulgrave-et-Derry dans un axe nord-sud et vient traverser la rivière du Lièvre dans L'Ange-Gardien. La variante poursuit son cours vers l'ouest, dans Val-des-Monts et Cantley puis bifurque vers le sud pour entrer au poste Vignan, dans Gatineau.

La **variante 2** se dirige vers le sud à partir de la rivière Rouge, entre brièvement dans Boileau puis remonte vers le nord en passant entre le lac des Plages et le lac de la Carpe. De là, elle rejoint le chemin emprunté par la variante 1 au niveau du lac Carmin.

La **variante 3** est celle qui est située le plus au sud. De la rivière Rouge, elle se dirige toujours vers le sud-est en traversant Boileau, Namur, Notre-Dame-de-la-Paix, Saint-André-Avellin, Ripon, Saint-Sixte et Mayo. Le tracé rejoint ensuite le segment commun à toutes les variantes, à l'ouest de la rivière du Lièvre.

La **variante 4** suit la portion sud jusqu'à Notre-Dame-de-la-Paix pour ensuite traverser Chénéville, la partie nord de Ripon et passer au nord du Centre éducatif forestier de l'Outaouais et du lac La Blanche. Puis le tracé rejoint Mulgrave-et-Derry et la portion commune à l'ouest de la rivière du Lièvre.

Les organismes suivants ont été consultés par le biais d'un questionnaire intitulé **Guide de présentation d'avis sur les variantes de tracé**.

Ce qu'on voulait obtenir comme informations de la part de tous ces intervenants, c'était leur opinion sur les segments de tracé se trouvant sur leur territoire et leur opinion sur les différentes variantes de tracé. Les opinions reçues ont été prises en compte dans la comparaison des variantes.

COMPARAISON DES VARIANTES

Une fois que nous avons quatre variantes de tracés, il s'agit maintenant de les comparer afin de choisir la variante la plus favorable. Pour ce faire, on a comparé les quatre variantes de tracé en ne considérant que les parties non communes aux quatre variantes. Cela signifie que pour les fins de la comparaison, nous avons laissé de côté les segments AB et EF. Ces segments seront, bien sûr, pris en considération dans l'évaluation des impacts.

L'objectif de la comparaison est de trouver la variante la plus favorable des points de vue environnemental, techno-économique et sociopolitique.

Après examen de la performance de chaque variante de tracé en fonction des différents aspects, nous pouvons tirer les conclusions suivantes.

D'abord, aucune variante de tracé ne se démarque vraiment des autres. Il n'y en a pas une qui présente un avantage marqué par rapport aux autres. Ensuite, il n'y a pas non plus de consensus social sur les variantes.

De plus, à partir des informations reçues lors des consultations, nous avons constaté :

- que le segment BC n'était pas bien reçu de la part de la MRC des Laurentides ;
- que les variantes 3 et 4 étaient rejetées par l'ensemble des intervenants de l'Outaouais.

Donc, à partir de toutes ces données, Hydro-Québec a donc retenu la variante 2 pour réaliser le projet de ligne entre Grand-Brûlé et Vignan. Selon Hydro-Québec, la variante 2 démontrait des possibilités d'optimisation.

OPTIMISATIONS DU TRACÉ

D'ailleurs, à la suite des consultations sur les variantes de tracé, différentes optimisations ont été demandées par les intervenants du milieu.

La première optimisation est située dans le secteur du lac Coursol. Elle a été demandée par les villégiateurs installés autour du lac. Le tracé a été modifié sur plus de 9 kilomètres.

La deuxième optimisation est localisée dans la municipalité de Lac-des-Plages. La demande de modification a été adressée par la municipalité et elle couvre près de 5 kilomètres pour rejoindre la portion ouest du segment BC.

La troisième optimisation a été demandée par les gestionnaires de la réserve faunique Papineau-Labelle. On nous demandait de déplacer le tracé vers le sud-est, à l'extérieur de la zone d'étude, dans le but entre autres, d'éloigner la ligne du poste d'accueil Mulet. Cette modification s'étend sur plus de 15 km.

Enfin, avec la collaboration de la municipalité de Mulgrave-et-Derry et de citoyens concernés, Hydro-Québec a accepté de modifier plus de 13 km de tracé dans cette municipalité.

Deux optimisations ont également été apportées au tracé après le dépôt de l'étude d'impact.

Il s'agit d'abord d'un changement de 11 km apporté au tracé initial afin de tenir compte des préoccupations des résidents du secteur du Lac-à-la-Loutre.

Enfin, à la traversée du chemin de Vendée et de la rivière Maskinongé, les résidents du secteur nous ont demandé de modifier le tracé. Le changement apporté couvre une distance de 5 km.

TRACÉ RETENU

En tenant compte de toutes les optimisations présentées précédemment, voici donc le tracé retenu par Hydro-Québec pour relier le poste du Grand-Brûlé au poste Vignan.

Le tracé retenu a une longueur de 152 km. Il traverse 3 MRC: Les Laurentides, Papineau et Les-Collines-de-l'Outaouais ainsi que la Communauté urbaine de l'Outaouais. Quatorze municipalités sont touchées par le tracé.

90 % sont situés en milieu boisé et 53 % cheminent sur des terres publiques. Le territoire agricole protégé n'est traversé que dans la portion ouest du tracé, soit dans la MRC Les-Collines-de-l'Outaouais et dans la Communauté urbaine de l'Outaouais.

ÉVALUATION DES IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION

Une fois que nous avons retenu une variante de tracé, il nous faut maintenant en évaluer les impacts sur l'environnement et élaborer des mesures d'atténuation.

Les activités susceptibles de générer des impacts sont d'abord toutes les activités préparatoires à la construction. On parle d'arpentage, de déboisement ou d'aménagement d'accès. Vient ensuite la construction proprement dite avec le transport, les travaux d'excavation et de terrassement et la mise en place des pylônes. Enfin, il y a les activités reliées à l'exploitation et à l'entretien une fois que la ligne est construite.

On a donc localisé et évalué les impacts sur tout le tracé. Pour chaque élément du milieu touché, il y a une déclaration d'impact.

La couleur nous précise s'il s'agit d'un élément du milieu naturel et humain (en rose) ou du paysage (en vert) alors que l'importance de l'impact est indiquée par l'intensité de la couleur. Les lettres en haut de la boîte indiquent quel est l'élément touché.

Des mesures d'atténuation sont élaborées pour atténuer les impacts identifiés. Les numéros réfèrent à la liste complète des mesures d'atténuation. Il y en a 75.

Enfin, on estime quel sera l'impact résiduel, réel, une fois qu'on aura appliqué les mesures d'atténuation. À nouveau, un code de couleur et de symbole nous précise quel sera l'impact résiduel.

Des mesures d'atténuation ont été élaborées pour tous les éléments du milieu :

- pour le milieu bâti, les mesures couvrent le résidentiel de même que la villégiature;
- au niveau de l'agriculture, des mesures incluent également la protection des érablières exploitées et des plantations;

- les traversées de cours d'eau et de plans d'eau sont couvertes par différentes mesures d'atténuation qui touchent autant la protection du cours d'eau même que le déboisement et le maintien de bandes de protection;
- d'autres mesures sont élaborées pour atténuer les impacts visuels lors de traversées de routes;
- différentes mesures couvrent aussi la végétation et les aires de confinement ou les ravages du Cerf de Virginie;
- les sentiers récréatifs incluant les sentiers de motoneige font aussi l'objet d'une attention particulière;
- les impacts sur le paysage sont également atténués par une série de mesures telles que la localisation optimale des pylônes ou le maintien d'écrans boisés;
- enfin, des mesures sont prévues pour le respect des espaces patrimoniaux.

POSTE DU GRAND-BRÛLÉ

Le projet nécessite également des travaux au poste du Grand-Brûlé afin de prévoir le départ de la ligne. Il s'agit d'un agrandissement du poste de 32 000 m² et d'un ajout d'appareils de transformation.

Là aussi, nous avons fait une évaluation des impacts et nous avons élaboré des mesures d'atténuation pour prendre en compte tous les aspects concernant la protection de l'environnement.

POSTE VIGNAN

Cet exercice a également été fait au poste Vignan. À cet endroit, le projet nécessite des travaux à l'intérieur du poste mais surtout au nord du poste, pour revoir les points d'attache de la ligne actuelle et l'arrivée de la nouvelle ligne. Encore une fois, nous avons pris soin d'évaluer les impacts de tous ces travaux dans le secteur du poste et des mesures d'atténuation ont été prévues pour atténuer les impacts.

De plus, à la demande de la ville de Gatineau, Hydro-Québec a prévu un aménagement paysager sur toute sa propriété qui comprend les postes Vignan et de Touraine.

Je vous remercie de votre attention et je remets la parole à monsieur Riva.

MERCI MADAME LEBEL

RELATIONS AVEC LE MILIEU

Depuis l'annonce du projet de la Boucle outaouaise, Hydro-Québec est restée en contact avec le milieu et avec ses organismes représentatifs afin d'intégrer les avis et commentaires dans l'élaboration du projet.

En octobre 1999, nous avons entrepris une tournée d'information sur la reprise des études et recueilli les préoccupations du milieu en regard de la zone d'étude.

De novembre 1999 à janvier 2000, nous avons informé et consulté le milieu sur les variantes et les segments de tracé.

En février 2000, nous avons transmis l'information sur le tracé retenu et les optimisations apportées.

Le processus de relations avec le milieu a donné lieu à 30 rencontres formelles avec les publics, à la tenue de tables des partenaires (lesquelles regroupaient les responsables de la gestion des territoires), à l'organisation de trois journées portes ouvertes et à la diffusion de bulletins d'information, de publi-reportages et de communiqués de presse. Sans oublier la mise en place d'une ligne Info-projet pour permettre à quiconque d'obtenir rapidement de l'information sur le projet.

Quel est le bilan de cette démarche de relations avec le milieu ? Il ressort qu'il n'y a pas de consensus social sur aucune des variantes proposées.

Dès 1998, la MRC des Laurentides s'est montrée opposée au segment de la variante 1 qui passe sur son territoire et elle a suggéré un lien sud-nord. Depuis lors, les intervenants de cette région s'interrogent sur le bien-fondé du projet.

Dans la région de l'Outaouais, les intervenants se disent pour leur part opposés aux variantes 3 et 4.

La variante 2, quant à elle, a donné lieu à 6 optimisations de tracé, issues des rencontres avec le milieu. C'est pourquoi Hydro-Québec a retenu cette variante puisqu'elle présente les meilleures possibilités d'intégration permettant de réaliser le projet de la Boucle outaouaise.

En résumé, monsieur le président, Hydro-Québec présente :

- un projet nécessaire qui permet de sécuriser l'alimentation en électricité de la région de l'Outaouais ;
- un projet élaboré à la lumière des résultats d'études environnementales rigoureuses et avec la participation des organismes du milieu ;
- un projet dont les caractéristiques minimisent les impacts.

Ceci conclut notre présentation et je tiens à vous assurer de la collaboration de tous les membres de notre équipe pour répondre aux questions qui seront soulevées.

Merci de votre attention.