

**RAPPORT D'ANALYSE**

**DATE :** Le 8 mars 1999

**REQUÉRANT :** Hydro-Québec  
Direction principale projets d'équipement  
855, rue Sainte-Catherine Est, 16<sup>e</sup> étage  
Montréal (Québec) H2L 4P5

**OBJET :** Projet de boucle outaouaise, Étape2,  
Ligne biterne à 315 kV Grand-Brûlé-Vignan

**N/RÉF. :** 3211-11-088  
1118314

---

**1. CONTEXTE**

Le décret gouvernemental 94-98 du 28 janvier 1998 a soustrait, en raison de la nature urgente des travaux à réaliser, le projet de la boucle outaouaise de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement prévue à la section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Le motif principal justifiant la réalisation du projet, contenu dans le décret, est de prendre dès maintenant les dispositions nécessaires pour éviter la répétition des conséquences catastrophiques de la tempête de verglas survenue du 5 au 9 janvier 1998. À cette fin, il est nécessaire de diversifier l'alimentation en électricité de la région de l'Outaouais. Le projet sera réalisé par étape de sorte à ce que les mises en service se fassent au cours des années 1998-1999 (1<sup>re</sup> étape), 1999-2000 (2<sup>e</sup> étape) et 2000-2001 (3<sup>e</sup> étape).

Le décret 94-98 autorise le projet de bouclage à certaines conditions :

CONDITION 1 : Qu'Hydro-Québec soumette au ministre de l'Environnement, au soutien de sa demande de certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement, une étude des répercussions environnementales du projet privilégiant le tracé de ligne et l'emplacement du poste de moindre impact intégrant le résultat des séances d'information conduites par Hydro-Québec auprès des citoyens concernés par le projet ;

CONDITION 2 : Qu'Hydro-Québec participe activement au processus d'information et de consultation du public pour la deuxième étape en collaborant étroitement avec le comité mis en place à cette fin ;

CONDITION 3 : Que les travaux de réalisation du projet respectent les engagements contenus dans la demande du président-directeur général d'Hydro-Québec datée du 27 janvier 1998 au ministre de l'Environnement ;

CONDITION 4 : Qu'Hydro-Québec dépose tout renseignement, toute recherche ou toute étude dont le ministre de l'Environnement estimerait avoir besoin pour connaître les conséquences du projet sur l'environnement ;

CONDITION 5 : Qu'Hydro-Québec soumette au ministre de l'Environnement des rapports périodiques de surveillance environnementale des travaux de construction et de suivi environnemental du projet ;

CONDITION 6 : Qu'Hydro-Québec rende publiques toutes les informations qu'elle transmettra au ministre de l'Environnement.

Un autre décret concernant l'établissement d'un comité consultatif chargé d'informer et de consulter la population sur le projet et de remettre un rapport au ministre de l'Environnement a aussi été adopté par le gouvernement. Ce comité est entré en fonction pour une durée de trois mois à partir du 1<sup>er</sup> septembre, date à laquelle le ministère de l'Environnement a reçu d'Hydro-Québec les demandes d'autorisation pour les étapes 2 et 3 du projet de bouclage de l'Outaouais. Le rapport du comité a été déposé au ministre de l'Environnement le 1<sup>er</sup> décembre 1998.

Ce projet demeure cependant assujéti à l'obtention d'un certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Hydro-Québec a déposé une étude des répercussions environnementales et différents documents énumérés à la section 5 au soutien de la demande d'autorisation faite en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Hydro-Québec a présenté et comparé trois tracés dans cette étude. Ces tracés sont illustrés à la figure 1 de la section 3 du présent rapport. Le choix du tracé de moindre impact a fait l'objet de controverses avec les représentants municipaux lors des consultations effectuées par Hydro-Québec dans le cadre de la réalisation de l'étude des répercussions puis lors des consultations publiques. Dans ce contexte, Hydro-Québec a présenté le 21 décembre 1998 une demande partielle d'autorisation des sections de tracés ne faisant pas l'objet de controverses importantes, en vue de pouvoir débiter dès que possible les travaux sur ces sections et rencontrer ainsi l'échéancier de construction fixé par le gouvernement. Cette demande couvre deux sections de ligne, l'une située entre le poste Vignan (Gatineau) et le pylône d'angle n° 25 un peu à l'est du lac Carmin (près de la limite entre les MRC Papineau et des Laurentides), et l'autre située entre le poste du Grand-Brûlé et le pylône d'angle n° 12 près de la rivière Rouge. Hydro-Québec compte déposer une autre demande d'autorisation pour la section de tracé faisant l'objet de litiges. Par ailleurs, Hydro-Québec a déposé une demande distincte de certificat d'autorisation concernant les modifications au poste du Grand-Brûlé.

Le présent rapport vérifie si les conditions du décret gouvernemental et les modalités prévues par le Règlement relatif à l'application de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2, r.1) sont respectées en vue de l'autorisation des sections de tracés faisant l'objet de la demande d'autorisation partielle. Il contient aussi l'analyse que fait le Ministère des tracés présentés par Hydro-Québec, en vue de statuer sur le tracé de moindre impact.

## **2. NATURE DU PROJET**

### ***2.1 La ligne Grand-Brûlé-Vignan (étape 2 du projet de boucle outaouaise)***

La région de l'Outaouais est reliée au réseau principal par une seule ligne à 315 kV en provenance du poste Chénier à 315-120 kV, dans la région de Mirabel. Cette ligne alimente le poste Vignan situé à Gatineau. Le projet de bouclage vise à pallier l'éventuelle indisponibilité prolongée de l'unique source d'alimentation de cette région en ajoutant une ligne provenant d'une autre source que le poste Chénier. Une nouvelle ligne à 315 kV, d'une longueur d'environ 130 km, sera donc construite entre le poste du Grand-Brûlé, à Saint-Jovite, et le poste Vignan, à Gatineau, créant ainsi un axe d'alimentation distinct pouvant répondre à la totalité des besoins de la région outaouaise, qui sont de l'ordre de 1 000 MW. Des modifications au poste du Grand-Brûlé, faisant l'objet d'un rapport d'analyse distinct par le Ministère, sont aussi nécessaires pour relier cette nouvelle ligne au réseau québécois. Cette ligne ne pourra être mise en service qu'à la pointe de charge de 1999-2000.

### ***2.2 Les étapes du projet connexes à la réalisation de la ligne Grand-Brûlé-Vignan***

La réalisation de la ligne Grand-Brûlé-Vignan suit la réalisation de l'étape 1 du projet, qui consistait à relier le réseau québécois avec celui de l'Ontario, à partir de la ligne Chénier-Vignan via la construction du poste de transformation temporaire Outaouais à 315-230 kV. L'étape 1 permet de répondre au tiers des besoins de la région de l'Outaouais en cas d'urgence dès l'hiver 1998-1999, soit environ 400 MW. Elle constitue donc une mesure de sécurité temporaire et partielle en attendant la mise en service de la ligne Grand-Brûlé-Vignan, dont la planification et la construction nécessitaient un délai de 2 ans, à partir de janvier 1998.

La troisième et dernière étape du projet d'Hydro-Québec est la transformation du poste Outaouais en poste permanent. Ce poste aura pour objectifs d'augmenter la fiabilité de l'ensemble du réseau québécois en diversifiant les sources d'alimentation en électricité et d'augmenter la capacité d'échange entre le réseau du Québec et les réseaux voisins de quelques 1 000 MW dans des conditions normales d'opération.

### **3. PROBLÉMATIQUE DU CHOIX DE LA VARIANTE DE MOINDRE IMPACT POUR LA RÉALISATION DE LA LIGNE GRAND-BRÛLÉ-VIGNAN**

Cette section décrit d'abord l'historique de l'élaboration par Hydro-Québec des corridors et des tracés, puis présente la variante retenue par Hydro-Québec. Elle identifie ensuite les enjeux qui sont apparus dans le cadre de l'analyse du dossier et présente l'analyse comparative des impacts des tracés nord et sud. Cette analyse est effectuée sur toute la longueur des deux tracés, excluant leurs sections communes. La section se termine par la présentation d'un bilan de l'analyse comparative.

#### ***3.1 Élaboration des corridors et des tracés par Hydro-Québec***

Au printemps 1998, Hydro-Québec a proposé un corridor d'étude (le corridor sud) et élaboré deux tracés dans ce corridor, appelés variante sud et variante extrême-sud. Selon Hydro-Québec, ce corridor évitait, dans la mesure du possible, les principaux éléments du milieu sensibles au passage d'une ligne électrique. Hydro-Québec a ensuite rencontré chacune des MRC touchées et la CUO dans le cadre de comités techniques aux fins de consultation.

Dès la première rencontre avec la MRC de Papineau en mai 1998, cette dernière exprimait son désaccord avec le corridor proposé par Hydro-Québec et proposait un nouveau corridor plus au nord de son territoire afin de respecter ses choix d'aménagement et de développement. Après avoir accepté de considérer la proposition de la MRC de Papineau, Hydro-Québec a élaboré un nouveau corridor appelé corridor nord et a élaboré dans ce dernier une troisième variante de tracé, appelée variante nord.

Dans le cadre des comités techniques, la MRC des Laurentides a demandé à Hydro-Québec de considérer la possibilité de conserver le tracé sud sur son territoire et de relier les variantes nord et sud par un nouveau tracé, afin de limiter les impacts sur les éléments sensibles sur son territoire. Hydro-Québec n'a pas retenu cette proposition qui, selon elle, ne révélait pas de gain environnemental substantiel. Il n'a pas été possible de trouver une entente dans le cadre des comités techniques sur le tracé de ce lien.

Les variantes nord et sud présentées par Hydro-Québec dans son analyse comparative comportent des sections communes aux extrémités sud-ouest et nord-est. Dans la partie sud-ouest, la section commune est située principalement dans la MRC des Collines de l'Outaouais et dans la Communauté urbaine de l'Outaouais, avant l'arrivée au poste Vignan. Cette section du tracé longe, en grande partie, la ligne existante à 315 kV Chénier-Vignan, le long de laquelle Hydro-Québec possède déjà des servitudes. La localisation finale de cette section du tracé a fait l'objet d'un consensus auprès des principaux intervenants du milieu, notamment en comités techniques. Dans la partie nord-est, une section du tracé est commune aux deux variantes sur une distance d'environ 9,5 km, à la sortie du poste du Grand-Brûlé. Cette section du tracé, qui touche les territoires des municipalités de Saint-Jovite paroisse, d'Arundel et d'Huberdeau, longe deux lignes existantes à 735 kV. Compte tenu de l'organisation spatiale du territoire, cette localisation apparaît optimale et n'a pas été remise en question par les divers intervenants du milieu. Entre ces tronçons communs, se situent les segments distincts des variantes nord (longueur d'environ 81,7 km) et sud (longueur d'environ 71,4 km).

La figure 1 présente la localisation des corridors d'étude et des différents tracés discutés dans le cadre de la procédure, soit :



- la variante nord traverse 5 km de moins de terres agricoles et 12 km de moins de territoire agricole protégé par la CPTAQ ;
- la variante se situe en milieu boisé sur 93 % de sa longueur, ce qui permet une intégration visuelle maximale des équipements dans le milieu ;
- la variante nord s'éloigne ou évite, dans plusieurs cas, les lacs de villégiature occupés et les lacs ou de la villégiature est prévue et croise deux routes panoramiques de moins que la variante sud.

### ***3.3 Les enjeux identifiés au cours de la procédure d'évaluation du projet***

Lors des consultations effectuées par Hydro-Québec dans le cadre des comités techniques puis lors des consultations publiques, il est apparu clairement que le choix du tracé de moindre impact était source de divergences importantes entre les MRC de Papineau et des Laurentides.

Ainsi, le comité Harvey fait état d'une déclaration du promoteur lors d'une rencontre en comité technique avec la Commission de l'aménagement de la MRC de Papineau, à l'effet que « Les opinions sont très différentes d'une MRC à l'autre. Dans la MRC des Laurentides, on accorde une grande valeur au milieu naturel, un milieu vierge qui est peu perturbé, alors que dans la MRC de Papineau on accorde plus d'importance au milieu où l'occupation humaine est plus importante. Les valeurs sont différentes ». C'est sur cette base, notamment, qu'Hydro-Québec a retenu le tracé nord comme étant de moindre impact, étant donné la grande distance parcourue dans la MRC de Papineau par les deux tracés et où le milieu humain en général était davantage affecté par le tracé sud.

Le comité Harvey introduit la notion d'acceptabilité sociale du tracé d'Hydro-Québec. Il considère qu'une partie importante du tracé nord ne reçoit pas d'acceptabilité sociale et qu'il ne peut conclure, sur la base de l'information reçue, que la variante nord est de moindre impact et préférable à la variante sud. Selon le comité, le choix de l'une ou l'autre variante sur toute sa longueur mène à un cul de sac. Le comité est cependant convaincu que les caractéristiques du territoire et les schémas d'aménagement des MRC permettent de trouver un espace reliant la portion du tracé nord, situé dans la MRC de Papineau et privilégié par cette dernière, à la portion du tracé sud situé dans la MRC des Laurentides. Le comité recommande que le lien entre les deux portions de tracés soit évalué dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Selon le comité, l'allongement du tracé et la hausse de coûts qui résulteraient de cette option de compromis doivent en toute équité être imputés à la décision du promoteur de privilégier le tracé nord, qui lui-même occasionnerait un prolongement de tracé et une hausse de coûts par rapport au tracé sud.

Les constats suivants peuvent être dégagés des échanges en comités techniques et des audiences publiques :

- Hydro-Québec considère que les tracés nord et sud s'insèrent bien dans le milieu, ayant été élaborés en consultation avec les représentants du milieu, notamment avec les MRC Papineau et des Laurentides ;
- Hydro-Québec considère le tracé nord comme étant celui de moindre impact ;
- les intervenants en consultation publique se sont surtout préoccupés des impacts sur le milieu humain; les impacts sur le milieu naturel ont fait l'objet de beaucoup moins d'interventions ;
- la MRC de Papineau valorise fortement le paysage du corridor sud, considérant inacceptable le passage de la ligne dans ce corridor plus habité ;
- la MRC des Laurentides s'est opposée au tracé nord sur son territoire en raison de l'impact occasionné au développement du potentiel de villégiature ;
- lors des consultations publiques, il est apparu clairement que le choix du tracé de moindre impact était source d'un conflit opposant les MRC de Papineau et des Laurentides. Le comité Harvey a tenté une conciliation par la tenue d'un atelier à Lac-des-Plages réunissant les principaux intervenants impliqués dans le litige. Toutefois, la MRC de Papineau a décidé de ne pas participer à cet exercice ;

- le comité Harvey considère que les données sont insuffisantes pour dire quel est le tracé de moindre impact, mais considère « qu'un tracé de moindre impact est le résultat d'une démarche d'évaluation environnementale ... pour cerner les conséquences de la réalisation d'un projet sur les milieux naturel et humain ». Le comité recommande l'adoption des tracés nord sur le territoire de la MRC de Papineau et sud sur le territoire de la MRC des Laurentides ainsi que la recherche d'un lien entre les deux tracés.

Ces constats sont discutés ci-après dans l'analyse comparative des tracés que fait le Ministère.

Le tracé de moindre impact a été discuté en fonction de plusieurs paramètres, mais particulièrement en regard de l'impact sur le paysage causé par la variante sud dans la MRC de Papineau et l'impact sur le potentiel de développement de la villégiature causé par la variante nord dans la MRC des Laurentides.

Outre ces impacts sur la villégiature et le paysage, certains éléments ont retenu l'attention dans le cadre du dossier. Ce sont :

- les impacts sur le domaine forestier et l'agriculture ;
- les impacts sur la flore, la faune et la diversité écologique potentielle;
- la compatibilité du tracé nord avec la réserve faunique Papineau-Labelle ;
- les aspects récréo-touristiques associés à l'impact du projet sur le paysage ;
- l'impact du passage de la ligne sur les propriétés privées.

### ***3.4 Analyse comparative des tracés nord et sud***

La prise en compte des données contenues au tableau 1 en annexe met en relief que le nombre d'éléments sensibles à l'appui du choix de l'un ou l'autre tracé est sensiblement le même, mais que la nature des éléments sensibles des deux milieux d'accueil est différente : le tracé nord, plus long de 10 kilomètres, traverse surtout des terres publiques et affecte davantage de ressources naturelles, soit les érablières pures, les boisés d'intérêt phytosociologiques et les aires de confinement du cerf de Virginie. De plus, il traverse la réserve faunique Papineau-Labelle. Le tracé sud, par contre, traverse davantage de terres privées et affecte davantage le paysage et les terres agricoles. Son implantation dérangerait plus de personnes et nécessiterait plus de négociations ; il est localisé plus près de la population.

Les nombreuses visites de terrain effectuées par les représentants du Ministère et l'analyse des données fournies dans l'étude des répercussions ou en réponse aux questions formulées par le Ministère de même que la prise en compte des données contenues dans les transcriptions des consultations publiques, ont permis de constater qu'Hydro-Québec avait optimisé chacun des tracés et que ces derniers ne présentent pas d'impacts jugés inacceptables au plan environnemental, mais plutôt des impacts sur des éléments sensibles qui diffèrent selon les corridors.

Cette évaluation est valable même en ce qui concerne les principaux éléments revendiqués par chacune des MRC à l'appui du choix d'un tracé, à savoir la protection du paysage par la MRC de Papineau au soutien de la variante nord, et la protection du potentiel de développement de la villégiature par la MRC des Laurentides au soutien de la variante sud. Pour évaluer et comparer les impacts des différents tracés, le Ministère tient compte des données du promoteur et des représentations faites par le public, notamment lors des consultations publiques.

Les impacts des deux tracés sur les milieux naturel et humain sont discutés ci-après.

#### **3.4.1 Le milieu naturel**

Les principaux impacts sur le milieu naturel concernent la perte de superficies boisées et la perturbation des aires de confinement du cerf de Virginie. Le Ministère possède des données permettant de caractériser la diversité écologique du milieu sur la majeure partie du territoire à l'étude. Cette analyse de la diversité écologique constitue une façon de tenir compte des potentiels

des territoires des corridors et des tracés nord et sud pour l'ensemble des espèces fauniques et floristiques non couvertes spécifiquement par l'étude des répercussions.

#### 3.4.1.1 La végétation

La majeure partie du territoire traversé par les variantes nord et sud de tracé, en excluant les sections communes, est constitué de superficies boisées : soit près de 86 % pour la variante nord et près de 83 % pour la variante sud.

La nature des boisés traversés varie toutefois selon les variantes. La différence la plus marquée concerne la perte de boisés d'intérêt phytosociologique. Ces derniers seraient affectés sur près de 20 500 m dans le cas de la variante nord et sur seulement 7 500 m pour la variante sud. Il s'agit de peuplements âgés de plus de 90 ans, n'affichant aucune perturbation et possédant une densité supérieure à 25 %. Toutefois la perte de ces superficies boisées doit être considérée dans le contexte du milieu à plus grande échelle. Ainsi l'interprétation des cartes forestières nous indique que les peuplements d'intérêt phytosociologique occupent d'immenses superficies de part et d'autre du tracé de la variante nord, rendant ainsi cet impact moins significatif sur le plan écologique de même que sur le strict plan de la perte de la matière ligneuse.

#### 3.4.1.2 La faune

Lorsqu'on ne considère pas la portion commune aux deux tracés, la variante nord traverse 8 670 mètres linéaires d'habitats de cerfs de Virginie, contre 550 pour la variante sud. Le Ministère considère que le tracé nord a un impact significatif sur le cerf, en raison de son étendue. Pour cet aspect, le tracé sud est préférable. L'impact est cependant atténuable, notamment par la mise au point d'un programme d'intervention pour le cerf de Virginie. Hydro-Québec s'est engagée à élaborer un tel programme en concertation avec la direction régionale (voir la section 4).

#### 3.4.1.3 La diversité écologique potentielle

Afin de mieux estimer l'impact de l'un ou l'autre des tracés sur le milieu naturel, la Direction du patrimoine écologique du Ministère a évalué la diversité écologique potentielle des milieux d'insertion des deux tracés. Le Ministère a produit par le passé une cartographie écologique potentielle de la MRC de Papineau, qui couvre 76 % du territoire d'insertion de la variante nord et 86 % de celui de la variante sud. L'approche traditionnelle d'inventaire du milieu naturel permet de localiser certains habitats fauniques, spécialement ceux correspondant aux espèces fauniques les plus valorisées par la société. Une telle approche, si elle permet de concevoir le projet en assurant un certain niveau de protection à ces espèces valorisées, a cependant comme limite de ne prendre en compte qu'une partie du milieu naturel, soit justement ce qui correspond aux espèces valorisées commercialement et aux espèces susceptibles d'être désignées vulnérables ou en voie d'extinction.

L'utilisation de la cartographie écologique potentielle permet une meilleure prise en compte de la qualité du milieu naturel comme support à la vie. L'exercice visait à vérifier :

- s'il y a une différence significative entre les deux milieux traversés en regard de la diversité écologique ;
- si la diversité écologique est relativement élevée ou relativement faible.

L'étude produite par la Direction de la conservation et du patrimoine écologique du Ministère permet de conclure que les deux tracés traversent des milieux de faible diversité écologique et que la différence entre la diversité écologique des milieux traversés par les deux tracés n'est pas significative.

### 3.4.2 Le milieu humain

#### 3.4.2.1 La villégiature

Un des critères de localisation de ligne est d'éloigner le tracé des résidences isolées, des noyaux villageois et des zones de villégiature existantes et projetées, ce qui a d'ailleurs été fait pour les tracés nord et sud.

Les impacts relatifs à trois niveaux de villégiature ont été discutés dans le cadre de ce dossier : la villégiature existante, la villégiature projetée, c'est-à-dire faisant l'objet de projets concrets, et le potentiel de développement de la villégiature.

Ces impacts peuvent se traduire en gêne spatiale (présence d'un pylône dans une aire vouée à la villégiature ou à son développement), ou en impact visuel pour les utilisateurs, qu'ils se situent au chalet lui-même ou sur le plan d'eau adjacent. Difficilement dissociables, ils sont donc traités sous la présente section, pour n'être repris que succinctement à la section sur le paysage.

Afin d'obtenir un aperçu des secteurs affectés par chaque tracé, le Ministère a analysé les cartes d'Hydro-Québec en estimant la distance entre les tracés et les secteurs de villégiature existants, projetés et potentiels. Les lacs et cours d'eau étaient retenus lorsqu'ils répondaient aux critères suivants : ligne visible par les utilisateurs, accès potentiels, aspect des rives et superficie adéquats. Le tableau 2 en annexe identifie, pour les tracés nord et sud, les lacs de villégiature existante, projetée ou potentielle à partir desquels ces tracés seraient visibles. Le tableau 3 présente une compilation de ces lacs en fonction de trois catégories de distance (les lacs compris dans la réserve faunique Papineau-Labelle ne sont pas inclus dans cette compilation : la section 3.4.2.2 aborde la problématique de la réserve sous l'angle des équipements récréo-touristiques plutôt que sous celui de la villégiature). Les plans d'eau identifiés au tableau 2 peuvent se retrouver dans plus d'une catégorie de distance du tableau 3, puisque des observateurs situés le long d'un plan d'eau peuvent souvent voir la ligne de près ou de loin.

### **La villégiature existante**

Le Ministère constate que la ligne dans son tracé nord ne serait visible que de 3 plans d'eau où la villégiature est existante, contre huit plans d'eau pour le tracé sud (dont six à moins de 250 mètres). Les distances à la ligne sont toutes supérieures à 500 mètres dans le cas du tracé nord. La ligne dans le tracé sud passerait en deçà de 100 mètres pour quelques chalets, dont un près du lac Loignon, dans la Municipalité de Namur, qui ferait l'objet d'une expropriation. Dans ce dernier cas, l'impact est jugé plus significatif. Par conséquent, le tracé nord s'avère préférable au plan de la villégiature existante.

### **La villégiature projetée**

Le tracé nord affecterait sur le plan visuel l'aire de trois projets de développement de la villégiature des municipalités de Lac-des-Plages et de Duhamel. Il s'agit principalement du projet du lac Carmin, où le tracé passerait, sur une distance de 400 m à l'intérieur d'une zone de villégiature projetée, soit à environ 250 mètres au nord du lac. Une vingtaine de chalets y sont prévus, de même qu'un relais. En second lieu vient le projet du lac de la Carpe, où la ligne passerait à près de 200 mètres au nord du lac, au-delà de l'aire du projet. Enfin, au Petit lac Preston, les villégiateurs potentiels ne percevraient que la portion supérieure de quelques pylônes, le tracé traversant l'extrémité nord du champ visuel (en outre, le positionnement des pylônes en retrait de l'axe formé par le lac et ses rives diminuerait considérablement cet impact). Aucun projet de développement de villégiature n'a été souligné à proximité du tracé sud ; ce dernier ressort donc comme le meilleur sous cet aspect.

### **Le potentiel de développement de la villégiature**

Tandis que le tracé sud serait visible depuis une dizaine de plans d'eau, le tracé nord le serait depuis près d'une vingtaine de lacs ou cours d'eau, étant localisé à 250 mètres ou moins de ces derniers dans la grande majorité des cas. Les deux tracés traversent quatre rivières, soit la Petite-Nation, la Rouge, la Maskinongé et l'Iroquois.

Le tracé nord cause un impact plus grand que le tracé sud au potentiel de villégiature. Ce dernier a notamment été valorisé par la MRC des Laurentides lors des consultations publiques. D'autre part, une optimisation fine du tracé sud aurait permis d'éviter les quelques secteurs de villégiature situés près de la ligne. Le tracé nord, tel que conçu et optimisé par Hydro-Québec, ne compromet pas le développement de la villégiature sur son parcours, mais constitue un inconvénient à ce développement : le tracé est en effet situé à 250 mètres ou moins de 16 des 18 lacs de villégiature existante ou potentielle que croise son parcours (voir le tableau 2).

### 3.4.2.2 Les aspects récréo-touristiques

Le tableau 4 en annexe présente les infrastructures existantes et projetées pour les deux tracés.

#### **Les infrastructures existantes**

Une grande partie du tracé nord traverse la réserve faunique Papineau-Labelle. Plusieurs activités récréo-touristiques s'y pratiquent mais on n'y retrouve aucune villégiature permanente. La SÉPAQ a indiqué qu'elle préférerait éviter que la ligne traverse la réserve. Toutefois, les négociations entre Hydro-Québec et la SÉPAQ ont permis de modifier le tracé à la satisfaction de la SÉPAQ et d'éviter que le tracé nord encombre le champ visuel des usagers de la réserve. Ainsi, bien que le tracé passe en deçà de 200 mètres pour quatre lacs, aucun de ceux-ci ne possède de chalets ou n'est fréquenté pour la pêche. De plus, ce tracé convenu avec la SÉPAQ ne croiserait leurs sentiers de ski de fond qu'une seule fois, contre huit pour le tracé d'origine, rejeté en novembre 1998. Par ailleurs, le tracé nord traverse également une pourvoirie (Roger Fortier inc.), où la suspension des travaux en période de chasse convient aux propriétaires comme mesure d'atténuation.

Hors de la réserve faunique, quelques infrastructures récréo-touristiques existantes se situent à quelques centaines de mètres du tracé nord, tels le terrain de camping et le sentier récréatif de Duhamel, de même que le Sentier des villages, dans Saint-Rémi-d'Amherst. Généralement, l'insertion des pylônes au sein de la topographie environnante permet d'atténuer les impacts de façon acceptable. Cependant, une vue panoramique depuis le sentier des villages (passant à cet endroit sur une montagne assez élevée) et donnant sur les lacs Corbeau et Croqueville, zone planifiée « aire de conservation à densité nulle » par la municipalité, serait affectée par le passage de la ligne en contrebas. Le milieu est cependant fermé par la végétation et la ligne se trouve au-delà de 500 mètres de distance.

Quant au tracé sud, il affecterait le « corridor aérobique » longeant la route 364, près de Boileau.

L'impact causé par le tracé nord aux infrastructures récréo-touristiques est plus important, bien qu'ayant été atténué à la satisfaction des représentants du milieu. Le tracé sud apparaît préférable sous cet aspect.

#### **Les infrastructures projetées**

La Société de développement des montagnes noires a un projet de développement récréo-touristique majeur à Ripon. La superficie dont il fait l'objet (environ 16 km<sup>2</sup>) engloberait la ligne près de la limite sud de Montpellier. Le tracé sud serait visible du sommet et des pentes des montagnes incluses dans le projet, quoique la distance serait supérieure à 4 kilomètres. D'après les communications lors des consultations publiques, ce projet est fortement valorisé et a déjà suscité des investissements de la part de plusieurs acteurs.

Quant au tracé nord, il coupe un parc régional linéaire projeté, entre Amherst et le lac Brochet ; cependant l'insertion visuelle des pylônes les rendrait pratiquement invisibles. Le tracé nord apparaît préférable au tracé sud pour les infrastructures récréo-touristiques projetées.

### 3.4.2.3 Le paysage

Les impacts sur le paysage ont été estimés en fonction des observateurs fixes et des observateurs mobiles.

Dans les deux corridors, les tracés ont été optimisés par Hydro-Québec en fonction de leur impact visuel. Les tracés nord et sud n'affectent pas les différents noyaux urbains ou villageois présents dans chacun des corridors. Le tableau 5 en annexe présente une compilation des données concernant la distance entre les bâtiments résidentiels et commerciaux et les sections de ligne. Deux classes de distance sont considérées, soit 0-100 mètres et 100-500 mètres. On peut supposer que lorsque la ligne est à moins de 100 mètres d'une habitation, l'impact visuel subi par les résidents est plus important que lorsque la ligne est située à une distance de 500 mètres. Au-delà de cette distance, la ligne ne sera pas visible la plupart du temps. Les données du tableau 2 indiquent que

19 plages<sup>i</sup> de bâtiments, correspondant à des résidences isolées la plupart du temps, sont situées à moins de 100 mètres du tracé sud, contre 3 pour le tracé nord, alors que, lorsque l'on considère une distance variant entre 100 et 500 mètres, 89 et 10 plages sont concernées respectivement pour les tracés sud et nord. La perturbation est évaluée comme étant significative pour ces résidents, particulièrement pour ceux situés à moins de 100 mètres de la ligne, en raison de la faible distance entre la ligne et les résidences ou commerces. La différence entre les tracés nord et sud est importante et favorise le tracé nord.

Les lignes de transport d'énergie sont aussi perceptibles par les observateurs mobiles qui utilisent les routes. Le tracé sud traverserait plusieurs routes régionales, soit les routes 364, 323, 321, 315, qui sont employées en partie pour atteindre des zones de villégiature. Le tracé nord traverserait la route 323 et le chemin de Vendée. La traversée de la route 323 par le tracé sud est celle qui affecte le plus le paysage dans le cadre du projet, tout tracé confondu, de par son accessibilité visuelle et la beauté de ce paysage. Malgré que la traversée soit perpendiculaire à la route, elle sera visible sur une section de la route localisée dans un milieu agroforestier offrant un champ visuel ouvert. Cet impact sur le paysage n'est toutefois pas assez important pour compromettre la vocation récréo-touristique de la région. L'impact sur le paysage perceptible par les observateurs mobiles et causé par le tracé sud est plus important que celui causé par le tracé nord.

Le Ministère considère également que la valorisation donnée par la MRC de Papineau au paysage est importante dans l'évaluation de l'impact. La MRC a d'ailleurs traduit cette importance dans son schéma d'aménagement. L'impact visuel est considéré significatif et favorise le choix tracé nord, autant lorsque l'on tient compte des observateurs mobiles que des observateurs fixes.

#### 3.4.2.4 L'agriculture

Le tracé sud affectera des terres agricoles sur une longueur 5 670 mètres dont 440 mètres sont des terres de grande culture. Le tracé nord est préférable en regard de l'agriculture, car il n'affecte des terres agricoles que sur 150 mètres. De plus le tracé sud traverse des superficies zonées agricoles sur près de 11 840 m contre aucune pour le tracé nord.

L'implantation de la ligne n'empêcherait toutefois pas la poursuite des activités agricoles dans l'emprise de la ligne.

#### 3.4.2.5 L'exploitation forestière

La variante nord se situe principalement en terres publiques dont une grande partie fait l'objet d'exploitation forestière par le biais de CAAF attribués par le MRN. Quelques grandes compagnies forestières se partagent l'essentiel de l'exploitation. La variante sud se situe pour sa part principalement en terres privées. De l'exploitation forestière se pratique également en terres privées mais il s'agit davantage d'entreprises de faible envergure. Bien que la perte de superficies exploitables soit plus grande dans le cas de la variante nord, elle demeure peu significative compte tenu des très grandes superficies octroyées par le MRN et compte tenu des compensations versées par le promoteur aux exploitants. Dans le cas de la variante sud, la perte de superficies exploitables est moindre mais le nombre de propriétaires affectés sur une proportion plus significative de leur exploitation est plus grand.

### 3.5 Bilan

#### COMPTE TENU :

- que les deux tracés ont été optimisés par Hydro-Québec, dans un contexte de recherche de tracé de moindre impact et d'acceptabilité sociale ;

---

<sup>i</sup> Le long des tracés nord et sud, une plage de bâtiment représente habituellement une résidence ou un commerce isolé. Il en va autrement dans la section commune à l'ouest des tracés nord et sud (région de Gatineau), où une plage peut correspondre à un quartier. Le tableau 2 indique le nombre de quartiers touchés par la ligne. Les plages correspondent aux secteurs identifiés sur les cartes fournies par Hydro-Québec dans l'étude des répercussions environnementales et à la suite des modifications de tracé dans la réserve faunique Papineau-Labelle.

- que l'analyse comparative des impacts des tracés met en relief que chaque tracé est préférable pour certains éléments, à savoir :
  - ⇒ le tracé nord est préférable en raison de ses impacts moindres sur le paysage, la villégiature existante, l'agriculture, l'exploitation forestière, les équipements récréo-touristiques projetés et le milieu humain en général,
  - ⇒ le tracé sud est préférable en raison de ses impacts moindres sur l'habitat du cerf de Virginie, les pertes de superficies boisées, le milieu naturel en général, la villégiature projetée et le développement du potentiel de villégiature, les équipements récréo-touristiques existants (il évite la réserve faunique Papineau-Labelle) ;
- que, selon le Ministère, l'optimisation faite par Hydro-Québec des deux tracés et les mesures pouvant s'appliquer permettraient d'atténuer suffisamment les impacts pour en diminuer l'importance ;
- que certains impacts demeurent significatifs pour des raisons d'acceptabilité sociale, à savoir :
  - ⇒ l'impact sur le paysage, notamment dans le secteur de Ripon, est jugé inacceptable par la MRC de Papineau; le tracé sud est localisé à moins de 500 mètres d'une centaine de résidences ou commerces, et la ligne serait perceptible d'une distance de quelques centaines de mètres au niveau de la traversée de la route 323 qui est située en milieu ouvert ;
  - ⇒ l'impact sur le développement du potentiel de villégiature est jugé inacceptable par la MRC des Laurentides; sur son territoire. Le tracé nord, localisé à moins de 250 mètres de 6 lacs, causerait un inconvénient au développement de la villégiature sans compromettre ce développement ;
- que le tracé nord rencontre une acceptabilité sociale sur le territoire de la MRC de Papineau ;
- que le tracé sud rencontre une acceptabilité sociale sur le territoire de la MRC des Laurentides ;
- qu'il demeure à ce jour une section rencontrant un problème important d'acceptabilité sociale pour relier ces deux tracés ;
- que le comité Harvey a tenu des consultations publiques sur le projet, fait état des problèmes d'acceptabilité sociale rencontrés par les deux tracés et recommande en conséquence d'autoriser une section du tracé nord dans le territoire de la MRC de Papineau et une section du tracé sud dans la MRC des Laurentides, et de trouver un nouveau tracé pour relier ces deux sections de tracés ;
- qu'Hydro-Québec a déposé une demande d'autorisation partielle de son projet comprenant la section de tracé nord dans la MRC de Papineau mais seulement la section commune aux tracés nord et sud dans la MRC des Laurentides ;
- qu'il y a lieu d'autoriser dès maintenant la demande partielle d'Hydro-Québec pour permettre la réalisation du projet dans le délai décrété par le gouvernement en janvier 1998.

#### LE MINISTÈRE CONSIDÈRE :

qu'il peut approuver la demande d'autorisation partielle d'Hydro-Québec concernant les sections non litigieuses de tracés sous réserve de l'analyse d'impact faite à la section 4 de ce rapport et que pour la section litigieuse du tracé, Hydro-Québec doit réaliser des inventaires supplémentaires et procéder à une analyse comparative des différentes variantes possibles pour effectuer la jonction entre les deux sections faisant l'objet de la demande d'autorisation partielle afin de trouver une solution acceptable. Ce lien fera l'objet d'une demande distincte d'autorisation de la part d'Hydro-Québec.

Les tracés nord et sud se différencient plus par la nature des éléments sensibles touchés que par l'importance des impacts qu'ils occasionnent sur ces éléments sensibles. Par contre, les deux tracés font l'objet d'un important problème d'acceptabilité sociale. Le Ministère comprend et reconnaît que les valeurs défendues dans ces deux MRC sont différentes et que l'évaluation environnementale d'un impact ou la recherche d'un tracé de moindre impact consiste en une démarche qui intègre les valeurs du milieu.

## 4. LES IMPACTS ASSOCIÉS À LA DEMANDE PARTIELLE D'AUTORISATION D'HYDRO-QUÉBEC

Cette section contient l'analyse des principaux impacts du projet faisant l'objet de la présente demande d'autorisation, soit la section Vignan-Lac Carmin et la section Grand-Brûlé-Rivière Rouge.

### 4.1 *Les impacts sur le milieu naturel*

Les éléments du milieu naturel sur lesquels l'étude des répercussions évalue des impacts sont notamment les superficies boisées pour la flore (section 4.1.1) et le cerf de Virginie pour la faune (section 4.1.2).

#### 4.1.1 La végétation

Les deux sections de tracé franchissent des espaces boisés sur la majorité de leur parcours. Il y aura donc une perte permanente de superficies forestières productives. Ces espaces forestiers sont partagés en peuplements d'intérêt phytosociologiques, en érablières et en autres boisés et se situent principalement en terres publiques. Des secteurs de coupes totales et quelques tourbières de superficies restreintes sont également franchis dans la section du tracé entre le lac Carmin et le poste Vignan. Les principales mesures d'atténuation prévues par Hydro-Québec consistent à déterminer, avant les travaux, les endroits où les modes de déboisement B ou C seront utilisés, à conserver une bande végétale en bordure des cours d'eau et à tirer profit de la topographie en plaçant les pylônes de façon à conserver le plus d'espaces boisés possible, notamment au creux des vallons. En terres publiques, l'entreprise entend favoriser un mécanisme de concertation entre le ministère des Ressources naturelles et les compagnies forestières relativement à l'écoulement du bois marchand.

Le ministère des Ressources naturelles nous a par ailleurs confirmé que le tracé proposé ne traverse aucune forêt exceptionnelle ni aucune forêt d'expérimentation ou dispositif sylvicole spécial en terres publiques. Enfin, quelques sites pouvant contenir des espèces rares ont été identifiés dans l'emprise des deux sections du tracé. Hydro-Québec s'engage à procéder à des inventaires dans ces sites en 1999, avant le déboisement, et à appliquer un mode de déboisement C pour les secteurs où la présence d'espèces rares aura été confirmée.

De plus, Hydro-Québec s'est engagée à réaliser un suivi environnemental en vue de déterminer l'efficacité du mode de déboisement C pour protéger toute espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable qui serait identifiée dans le corridor à la suite des inventaires qui seront réalisés en 1999.

#### 4.1.2 La faune

Hydro-Québec évalue que l'impact sur le cerf de Virginie provenant du déboisement de l'emprise sera faible, car la perte d'habitat est marginale par rapport à l'ensemble de l'aire utilisée par cette espèce. De plus, l'effet de barrière causée par une emprise de 57 mètres joue peu chez cette espèce, qui emprunte les bandes boisées pour traverser les emprises. L'emprise peut même favoriser les déplacements du cerf dans les périodes où le couvert nival est absent ou peu épais.

Hydro-Québec s'engage à mettre en place les mesures suivantes pour atténuer cet impact :

- si le déboisement a lieu l'hiver, laisser sur place les arbres coupés afin de fournir un supplément de nourriture aux cerfs ; distribuer les déchets de coupe en petits amoncellements ;
- limiter le déboisement aux arbres incompatibles avec l'exploitation de la ligne et à une bande centrale d'une largeur inférieure à 5 m qui permettra la construction de la ligne ;
- tirer parti des dénivellations naturelles (cours d'eau, pentes, buttes, etc.) pour maintenir des bandes de végétation arborescente et arbustive ;
- dans les secteurs de ravages, prévoir un programme d'entretien de l'emprise favorisant la production de nourriture, (entretien par demi-largeur d'emprise ou entretien manuel hivernal avec coupe à 50 cm du sol) ;

- Le guide terrain va identifier les zones d'abri et de nourriture.

Pendant les consultations publiques, la SÉPAQ a fait valoir que huit (8) zones de chasse seront touchées pendant la période de construction, rendant impossible la pratique de ce sport durant ce temps. Hydro-Québec s'est engagée à arrêter les travaux durant les périodes de chasse. Le Ministère considère que cette mesure est applicable, les périodes de chasse étant relativement courtes (5 semaines à l'automne).

En plus d'appliquer les mesures d'atténuation qu'elle a proposées, Hydro-Québec s'est engagée à élaborer en concertation avec les directions régionales un plan d'intervention pour le cerf de Virginie et établir des modes de déboisement appropriés dans ces secteurs maximisant les liens boisés entre les deux côtés de l'emprise là où la topographie et l'emplacement des pylônes le permettent et prévoyant des modes d'entretien de l'emprise en fonction de la préservation des habitats (nourriture et abri) du cerf.

Le comité Harvey a mentionné dans son rapport la question de l'entretien de type chimique de l'emprise et les effets possibles sur les espèces végétales dont se nourrissent les cerfs et des conséquences sur la santé des animaux. Le Ministère a évalué la façon de réduire autant que possible l'utilisation de phytocides sur le territoire, principalement parce qu'il subsiste des doutes sur la toxicité des phytocides. Hydro-Québec s'est engagée à respecter les exigences contenues dans le guide « Phytocides en milieu industriel » produit conjointement par le Ministère et Hydro-Québec. Une de ces exigences est l'interdiction d'utiliser des phytocides dans les ravages du cerf de Virginie. Les ravages sont ceux désignés par le secteur Faune, qui met à jour régulièrement les cartes de localisation de ces habitats. La localisation de ces habitats peut varier dans le temps et Hydro-Québec utilisera les délimitations les plus récentes faites par le Ministère. Dans les ravages, l'entretien de l'emprise devra donc être mécanique. Dans les zones limitrophes à ces aires, le recours aux phytocides devra être agréé par les représentants du secteur Faune, dans le cadre des demandes d'autorisation pour l'épandage de phytocides qui seront effectuées dans le futur. Ces mesures permettront d'atténuer convenablement l'impact associé à la variante nord.

Le cerf de Virginie perdra 46 hectares d'habitats identifiés. Cette perte, quoique significative, est relativement minime compte tenu de la grande superficie de cet habitat. Le tracé nord ne devrait pas affecter la population de cerf de Virginie.

## **4.2 Les impacts sur le milieu humain**

Les principaux impacts potentiels sur le milieu humain se situent au niveau du milieu visuel, de la villégiature et de l'agriculture.

### **4.2.1 Le milieu visuel**

Pour la section du tracé comprise entre le poste du Grand-Brûlé et la rivière Rouge, l'impact visuel de la nouvelle ligne sera mitigé par le fait qu'elle longe deux lignes existantes à 735 kV ; il ne s'agit donc pas d'une nouvelle ouverture du territoire. Les principaux impacts visuels de cette section du tracé se situent au niveau des traversées de la route 327, du chemin de la rivière Rouge ainsi que de la rivière Rouge elle-même. À ces axes de traversée, Hydro-Québec propose des mesures tels le déboisement en mode C et le reboisement de la bande centrale ayant permis le déroulage des conducteurs, afin d'atténuer l'impact visuel. Ces mesures sont détaillées et localisées dans le rapport de surveillance environnementale.

Pour la section du tracé comprise entre le lac Carmin et le poste Vignan, le paysage se modifie du nord-est au sud-ouest. Pour la plus grande partie, soit l'ensemble du territoire traversé dans la MRC de Papineau, le tracé est localisé essentiellement en terres publiques, qui ne comportent aucune résidence permanente, en milieu boisé et au relief accidenté, ce qui permet une très bonne intégration visuelle. À mesure que l'on se rapproche du poste Vignan, le milieu se diversifie passant d'un paysage agroforestier à la plaine agricole puis à la zone urbaine. Les mesures habituelles sont proposées par Hydro-Québec aux axes de traversées des routes. Pour la dernière partie du tracé, avant l'entrée au poste Vignan, quatre plages d'habitations correspondant à des quartiers résidentiels sont localisées à moins de 100 mètres de la ligne et deux autres à moins de 500 mè-

tres. De plus, dans cette section du tracé, 13 plages correspondant à des résidences ou commerces isolés sont localisées à moins de 100 mètres de la ligne, et 56 autres à moins de 500 mètres. L'impact visuel est considéré comme significatif. Cet impact visuel est cependant atténué par le fait que, pour tous les quartiers concernés et pour la majorité des résidences ou commerces isolés, la nouvelle ligne longera la ligne existante à 315 kV Chénier-Vignan sur plusieurs kilomètres avant l'entrée au poste Vignan.

#### 4.2.2 La villégiature

Les deux sections de la ligne projetée ne traverseront aucune zone de villégiature existante. Par contre, la ligne passera à l'intérieur d'une zone de villégiature projetée, soit sur 400 m au nord du lac Carmin, à 250 mètres de celui-ci. L'emprise et les pylônes ne devraient pas affecter le projet à court ou moyen terme, le tracé passant sur des pentes relativement éloignées des rives du lac ; compte tenu de la topographie, les principaux impacts demeureront de nature visuelle.

Le tracé retenu générera peu d'impacts à la villégiature. Son optimisation en accord avec les intervenants intéressés, de même que les mesures d'atténuation générales et particulières, concourent à rendre ce tracé acceptable.

#### 4.2.3 Les aspects récréo-touristiques

La ligne croisera un sentier récréatif à Duhamel, longeant la rivière Petite-Nation sur une voie ferrée démantelée. Dans le cas de ce sentier, le principal impact anticipé est de nature visuelle. La ligne traversera par ailleurs une pourvoirie à droits exclusifs sur 3,2 km et passera dans la réserve faunique de Papineau-Labelle sur une distance d'environ 26 km.

Comme mesures d'atténuation, Hydro-Québec propose de conserver un écran boisé de largeur maximale de part et d'autre du sentier récréatif et d'éviter les travaux de déboisement ou de construction pendant la période de chasse dans la pourvoirie et la réserve faunique.

Au sens de la loi, il est possible d'ériger une ligne de transport d'électricité sur le territoire d'une réserve faunique. Bien que le Ministère estime qu'il soit préférable d'éviter ces territoires dans la mesure du possible, des contraintes d'autre nature peuvent parfois amener à faire ce choix. Le contournement de la réserve aurait impliqué le passage près du noyau villageois de Montpellier et à proximité de plusieurs lacs de villégiature existante. Par ailleurs, la SÉPAQ, qui gère la réserve faunique de Papineau-Labelle, s'est entendu avec le promoteur pour optimiser le tracé sur son territoire afin de limiter l'impact du projet sur les activités et les utilisateurs de la réserve.

Le tracé retenu générera peu d'impacts au récréo-tourisme. Son optimisation en accord avec les intervenants intéressés, de même que les mesures d'atténuation générales et particulières, concourent à rendre ce tracé acceptable.

#### 4.2.4 L'agriculture

L'implantation de la ligne occasionnera plusieurs nuisances aux activités agricoles, et ce, à toutes les étapes de réalisation du projet. De plus, la présence de la ligne en milieu agricole représente une perte permanente de superficies, notamment à l'emplacement des pylônes.

Sur toute la longueur des deux sections de la ligne soit sur 122 km, la présence des terres agricoles est quand même assez marginale. En effet, les deux sections traverseront un peu plus de 6 km de terres agricoles, ce qui représente un peu plus de 5 % de la longueur totale de ces deux sections.

Les terres agricoles de potentiel A touchées sont principalement situées dans la communauté urbaine de l'Outaouais sur une distance de 4 km. À cet endroit, la nouvelle ligne longera la ligne existante à 315 kV Chénier-Vignan et ne touchera aucune culture ni élevage spécialisé. Enfin, mentionnons que la ligne traversera des terres agricoles protégées sur 22 km dont la grande majorité, c'est-à-dire 17 km, est encore boisée.

L'application des mesures d'atténuation proposées et le respect de l'entente conclue entre l'Union des producteurs agricoles et Hydro-Québec devrait permettre d'atténuer les impacts sur le milieu agricole de façon satisfaisante.

#### **4.3 Impacts des modifications au poste Vignan**

Les travaux mineurs prévus au poste Vignan pour l'entrée de la nouvelle ligne comprennent l'ajout d'équipements divers à l'intérieur même du poste. Selon Hydro-Québec, ces travaux n'auront aucune répercussion significative sur les milieux naturel et humain, ni sur le paysage. D'autre part, l'ajout des nouveaux équipements n'aura aucune incidence sur le niveau sonore actuel. Hydro-Québec s'engage néanmoins à prendre des mesures de niveau de bruit au poste Vignan après les travaux de modification et à mettre sur pied un mécanisme de suivi permettant d'informer la Ville de Gatineau sur le niveau de bruit sur une période d'environ un an.

Enfin, en raison de la proximité d'une zone résidentielle à l'est du poste Vignan, Hydro-Québec s'est engagée à préparer un plan d'aménagement de sa propriété et à le présenter à la Ville de Gatineau dans le courant du mois de mars 1999.

### **5. RESPECT DES CONDITIONS GOUVERNEMENTALES**

Cette section vérifie si les conditions énumérées au décret 94-98 du 28 janvier 1998 (voir section 1 du présent rapport) de soustraire le projet de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement sont respectées.

#### **5.1 L'étude des répercussions environnementales et privilégiant le tracé de ligne et l'emplacement du poste de moindre impact (condition 1 du décret)**

Hydro-Québec a déposé une étude des répercussions environnementales le 1<sup>er</sup> septembre 1998 et a répondu aux questions que lui a adressées le ministère de l'Environnement et de la Faune (voir la section 7 sur les documents déposés). Après analyse des réponses d'Hydro-Québec, des plans et devis et du rapport de surveillance environnementale, le Ministère a transmis des questions additionnelles à Hydro-Québec, le 27 janvier 1999. Hydro-Québec y a répondu le 12 février 1999 par un engagement.

#### **5.2 Participation et collaboration d'Hydro-Québec au comité (condition 2 du décret)**

Hydro-Québec a participé activement au processus d'information et de consultation du public en collaborant avec le comité mis en place à cette fin. Hydro-Québec a présenté les détails de son projet et a répondu aux questions du comité lors des séances d'information et de consultations dont la première partie s'est tenue du 21 septembre au 1<sup>er</sup> octobre 1998 et la deuxième partie du 19 au 22 octobre 1998. Hydro-Québec était également disponible pour le comité lors de l'analyse du dossier par ce dernier.

#### **5.3 Les engagements contenus dans la demande du président-directeur général d'Hydro-Québec datée du 27 janvier 1998 au ministre de l'Environnement (condition 3 du décret)**

La lettre du président-directeur général d'Hydro-Québec datée du 27 janvier 1998 au ministre de l'Environnement comprend quatre engagements qui ont été satisfaits et qui ont été repris par le décret 94-98, soit les engagements :

- **produire une étude des répercussions environnementales** : voir la section 5.1 du présent rapport ;

- **fournir toute information qui serait exigée par le ministre de l'Environnement** : voir la section 5.4 du présent rapport ;
- **rendre publiques toutes les informations qu'Hydro-Québec transmettra au ministre de l'Environnement** : voir la section 5.6 du présent rapport ;
- **tenir des séances d'information sur les tracés de lignes et les emplacements de postes auprès des publics directement touchés par le projet et faire rapport au ministre de l'environnement de ces séances** : La partie 4 de l'étude des répercussions environnementales présente la démarche de communication effectuée par Hydro-Québec et les faits saillants des rencontres qui ont été tenues dans le cadre de l'étape 2 du projet. Hydro-Québec a rencontré les représentants des municipalités et des MRC concernées par le projet, des représentants de l'UPA ainsi que les propriétaires directement touchés par le projet. Les principales préoccupations formulées lors de ces rencontres concernent notamment :
  - l'impact de la ligne sur le développement de la villégiature, les activités récréo-touristiques et sur différents types de projets de développement (privés et publics) ;
  - l'aspect visuel de la ligne et ses critères de conception ;
  - la dépréciation de la valeur des propriétés ;
  - les champs électriques et magnétiques ;
  - les modes d'entretien des emprises ;
  - l'entrée de la ligne et la problématique du bruit au poste Vignan.

Hydro-Québec a fourni des réponses et des engagements pour l'ensemble des préoccupations formulées lors des rencontres. Ces derniers apparaissent dans un document intitulé « Comptes rendus des rencontres, étape 2 », en deux volumes, qu'Hydro-Québec a déposé dans le cadre de sa demande d'autorisation.

#### ***5.4 Fournir tout renseignement, toute recherche ou toute étude dont le ministre de l'Environnement estimerait avoir besoin pour connaître les conséquences du projet sur l'environnement (condition 4 du décret)***

Hydro-Québec a répondu aux questions que lui a adressées le ministère de l'Environnement (voir la section 7 sur les documents déposés).

#### ***5.5 Les rapports de surveillance et de suivi environnementaux (condition 5 du décret)***

Hydro-Québec propose un programme de surveillance environnementale au chapitre 5 de la deuxième partie de l'étude des répercussions environnementales. Elle a de plus, déposé un « Guide de terrain » (Rapport de surveillance environnementale) reprenant l'ensemble des mesures d'atténuation prévues dans l'étude des répercussions et localisant sur plan les actions à prendre pour appliquer ces mesures. La section 11 du présent rapport indique les éléments de ce programme qui pourraient faire l'objet d'une vérification par le Ministère.

De plus, Hydro-Québec s'est engagée à réaliser un programme de suivi environnemental sur l'efficacité des mesures d'atténuation des impacts, sur le bruit généré au poste Vignan et sur les espèces identifiées dans l'emprise qui sont susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables.

#### ***5.6 L'information rendue publique par Hydro-Québec (condition 6 du décret)***

Hydro-Québec a déposé l'étude des répercussions environnementales aux bibliothèques municipales de Buckingham, Papineauville et Val-des-Monts, aux bibliothèques de l'Université du Qué-

bec à Montréal et à Hull, au bureau de la MRC des Laurentides à Saint-Faustin-Lac-Carré ainsi qu'aux hôtels de ville d'Amherst et de Ripon.

## **6. EXIGENCES CONTENUES DANS LE RÈGLEMENT RELATIF À L'APPLICATION DE LA LOI SUR LA QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT (ARTICLE 22)**

### **6.1 Article 7 du règlement**

Selon cet article de la section II du Règlement relatif à l'application de la Loi sur la qualité de l'environnement (Q-2, r.1.001), une demande de certificat d'autorisation doit comporter les renseignements suivants :

- nom, adresse, n° de téléphone, etc. ;
- désignation cadastrale des lots sur lesquels sera réalisé le projet ;
- description des caractéristiques techniques du projet ;
- plan des lieux où le projet doit être réalisé, indiquant notamment le zonage du territoire visé ;
- description de la nature et du volume des contaminants susceptibles d'être émis, rejetés, dégagés ou déposés ainsi que leurs points d'émission, de rejet, de dégagement ou de dépôt dans l'environnement.

La vérification des informations contenues aux documents énumérés à la section 7 du présent rapport, notamment dans l'étude des répercussions environnementales et dans les plans, permet de conclure que les exigences comprises à l'article 7 du Règlement relatif à l'application de la Loi sur la qualité de l'environnement (article 22) sont respectées.

### **6.2 Article 8 du règlement**

Selon cet article, celui qui demande un certificat d'autorisation doit également fournir au ministre un certificat du greffier ou du secrétaire-trésorier d'une municipalité locale attestant que la réalisation du projet ne contrevient à aucun règlement municipal.

Le promoteur a déposé les certificats de non-contravention aux règlements municipaux pour les municipalités de Val-des-Monts, l'Ange-Gardien, Mulgrave-et-Derry, Lac Simon, Duhamel, Lac-des-Plages et Huberdeau. Les municipalités de Cantley, Gatineau, Lac-des-Écorces et Saint-Jovite n'ont émis aucun certificat ou avis à ce jour.

Il faut cependant noter que l'obligation de fournir les attestations précitées comme condition préalable à la délivrance du certificat d'autorisation par le ministre est remise en cause par Hydro-Québec. En effet, la Société prétend qu'à titre d'agent de la Couronne, elle jouit des immunités reconnues à cette dernière dont celle relative à la non-application des lois et des règlements municipaux, sauf disposition législative expresse à l'effet contraire, qui n'existe pas dans le présent cas. Le Ministère a consulté la Direction des affaires juridiques sur cette question qui a reconnu ce droit à Hydro-Québec.

## **7. ÉTUDES ET RECHERCHES**

À l'appui de sa demande d'obtention d'un certificat d'autorisation, Hydro-Québec a déposé les documents suivants :

- HYDRO-QUÉBEC. *Boucle outaouaise, Étape 2, Ligne biterne à 315 kV Grand-Brûlé - Vignau, Modifications au poste du Grand-Brûlé à 735-120 kV Étude des répercussions environnementales*, août 1998, 154 p. et 6 annexes ;

- HYDRO-QUÉBEC. *Boucle outaouaise, Étape 2, Ligne à 315 kV Grand-Brûlé - Vignan, Description des milieux d'insertion pour le corridor initial et le corridor nord*, décembre 1998, 35 p. ;
  - HYDRO-QUÉBEC. *Réponses aux questions et commentaires de la Direction de l'évaluation environnementale des projets en milieu terrestre du ministère de l'Environnement et de la Faune, Ligne biterne à 315 kV Grand-Brûlé-Vignan, Boucle outaouaise, étape 2*, décembre 1998, 9 p. ;
  - HYDRO-QUÉBEC. *Boucle outaouaise, Étape 2, Ligne à 315 kV Grand-Brûlé-Vignan, Rapport de surveillance environnementale*, décembre 1998, 4 sections, 35 feuillets ;
  - HYDRO-QUÉBEC. *Ligne à 315 kV Grand-Brûlé-Vignan, Analyse des principales recommandations du rapport du comité Harvey*, 1<sup>er</sup> février 1999, 17 p., 4 annexes ;
  - HYDRO-QUÉBEC. *Boucle outaouaise, Ligne Grand-Brûlé-Vignan, Inventaire des plantes vasculaires menacées ou vulnérables*, Rapport d'étape présenté à Hydro-Québec, Direction principale, Projets d'équipement, par Foramec, septembre 1998, 13 p., 4 annexes ;
  - HYDRO-QUÉBEC. *Boucle outaouaise, Ligne biterne à 315 kV, Grand-Brûlé-Vignan, Modifications au poste du Grand-Brûlé à 735-120 kV, étape 2, (volume 1) Comptes rendus des rencontres*, pagination multiple ;
  - HYDRO-QUÉBEC. *Boucle outaouaise, Ligne biterne à 315 kV, Grand-Brûlé-Vignan, Modifications au poste du Grand-Brûlé à 735-120 kV, étape 2, (volume 2) Comptes rendus des rencontres*, pagination multiple ;
  - HYDRO-QUÉBEC. *Lettre de M. Normand Bell d'Hydro-Québec à Mme Linda Tapin du ministère de l'Environnement concernant des explications supplémentaires sur les plans et le rapport de surveillance environnementale*, 11 février 1999, 8 p. ;
- les plans suivants :
- Ligne Grand-Brûlé-Vignan, Plan d'implantation, CH. 0 à CH. 37 868,60, supports L-1 à P-7 (Poste de Grand-Brûlé) PI. 1 à PI. 25, Plan 6407-60135-001-B-0-T420W-01-AP, signé et scellé par M. Claude Huet, ing., daté du 1998-12-17 ;
  - Ligne Grand-Brûlé-Vignan, Plan d'implantation, CH. 35 679,76 à CH. 71 443,89, PI. 24 à PI. 76, supports L-101 à R-38, Plan 6407-60135-002-B-0-T420W-01-AP, signé et scellé par M. Claude Huet, ing., daté du 1998-12-17 ;
  - Ligne Grand-Brûlé-Vignan, Plan d'implantation, CH. 71 444 à CH. 105 663, supports R-38 à C-19, PI. 76 à PI. 51, Plan 6407-60135-003-B-0-T420W-01-AP, signé et scellé par M. Claude Huet, ing., daté du 1998-12-17 ;
  - Ligne Grand-Brûlé-Vignan, Plan d'implantation, CH. 104 283 à CH. 140 223, supports C-15 à O-18, PI. 50 à poste Vignan, Plan 6407-60135-004-B-0-T420W-01-AP, signé et scellé par M. Claude Huet, ing., daté du 1998-12-17 ;
  - Ligne Grand-Brûlé-Vignan, Profilage laser aéroporté, CH. 0,00 à CH. 934,94, PI. 1 à PI. 3, Plan 6407-60102-01-0-T420W-01-AP, signé et scellé par M. Claude Huet, ing., daté du 1998-10-27 ;
  - Ligne Grand-Brûlé-Vignan, Profilage laser aéroporté, CH. 934,94 à CH. 2999,92, PI. 3 à PI. 5, Plan 6407-60102-03-0-T420W-01-AP, signé et scellé par M. Claude Huet, ing., daté du 1998-10-27 ;

- Ligne Grand-Brûlé-Vignan, Profilage laser aéroporté, CH. 2999,92 à CH. 3614,23, PI. 5 à PI. 7, Plan 6407-60102-05-0-T420W-01-AP, signé et scellé par M. Claude Huet, ing., daté du 1998-10-27 ;
- Ligne Grand-Brûlé-Vignan, Profilage laser aéroporté, CH. 3614,23 à CH. 3916,35, PI. 7 à PI. 8, Plan 6407-60102-07-0-T420W-01-AP, signé et scellé par M. Claude Huet, ing., daté du 1998-10-27 ;
- Ligne Grand-Brûlé-Vignan, Profil terrain et Profilage laser aéroporté, CH. 3933,01 à CH. 5521,16, ST. 280(PI 8) - ST. 290(PI 9) - (PI 85), Plan 6407-60102-008-A-0-T420W-01-AP, signé et scellé par M. Claude Huet, ing., daté du 1998-12-17 ;
- Ligne Grand-Brûlé-Vignan, Profil terrain et Profilage laser aéroporté, CH. 5521,16 à CH. 8475,36(arrivée), Équation de chaînage, CH. 5521,16 à CH. 8461,35(départ), (PI 85) à (PI 86), Plan 6407-60102-085-0-0-T420W-AP, signé et scellé par M. Claude Huet, ing., daté du 1998-12-17 ;
- Ligne Grand-Brûlé-Vignan, Profil terrain et Profilage laser aéroporté, CH. 8 475,36 à CH. 10 588,90(arrivée), Équation de chaînage, CH. 8 461,35 à CH. 10 588,90(départ), (PI 86) à ST. 320(PI 12), Plan 6407-60102-086-0-0-T420W-01-AP, signé et scellé par M. Claude Huet, ing., daté du 1998-12-17 ;
- Ligne Grand-Brûlé-Vignan, Profilage laser aéroporté, CH. 37 868,60 à CH. 41 178,08, PI 25 à PI 26, Plan 6407-60102-25-0-0-T420W-01-AP, signé par M. Mathieu Bolullo, ing., daté du 1998-10-26 ;
- Ligne Grand-Brûlé-Vignan, Profilage laser aéroporté, CH. 41 178,08 à CH. 43 383,57, PI. 26 à PI. 27, Plan 6407-60102-26-0-0-T420W-01-AP, signé par M. Mathieu Bolullo, ing., daté du 1998-10-26 ;
- Ligne Grand-Brûlé-Vignan, Profilage laser aéroporté, CH. 43 383,57 à CH. 45 823,47, PI. 27 à PI. 28, Plan 6407-60102-27-0-0-T420W-01-AP, signé par M. Mathieu Bolullo, ing., daté du 1998-10-26 ;
- Ligne Grand-Brûlé-Vignan, Profilage laser aéroporté, CH. 45 823,47 à CH. 50 107,17, PI. 28 à PI. 29, Plan 6407-60102-28-0-0-T420W-01-AP, signé et scellé par M. Claude Huet, ing., daté du 1998-11-02 ;
- Ligne Grand-Brûlé-Vignan, Profilage laser aéroporté, CH. 50 107,17 à CH. 54 051,09, PI. 29 à PI. 30, Plan 6407-60102-29-0-0-T420W-01-AP, signé par M. Mathieu Bolullo, ing., daté du 1998-10-26 ;
- Ligne Grand-Brûlé-Vignan, Profilage laser aéroporté, CH. 54 051,09 à CH. 58 667,00 (PI. 30) à (PI. 73), Plan 6407-60102-030-A-0-T420W-01-AP, signé et scellé par M. Claude Huet, ing., daté du 1998-12-07 ;
- Ligne Grand-Brûlé-Vignan, Profilage laser aéroporté, CH. 58 667,00 à CH. 61 928,81 (PI. 73) à (PI. 74), Plan 6407-60102-073-0-0-T420W-01-AP, signé et scellé par M. Claude Huet, ing., daté du 1998-12-07 ;
- Ligne Grand-Brûlé-Vignan, Profilage laser aéroporté, CH. 61 928,81 à CH. 65 539,75 (PI. 74) à (PI. 75), Plan 6407-60102-074-0-0-T420W-01-AP, signé et scellé par M. Claude Huet, ing., daté du 1998-12-08 ;
- Ligne Grand-Brûlé-Vignan, Profilage laser aéroporté, CH. 65 539,75 à CH. 71 443,89 (PI. 75) à (PI. 76), Plan 6407-60102-075-0-0-T420W-01-AP, signé et scellé par M. Claude Huet, ing., daté du 1998-12-07 ;

- Ligne Grand-Brûlé-Vignan, Profilage laser aéroporté, CH. 71 443,89 à CH. 75 499,23 (PI. 76) à (PI. 77), Plan 6407-60102-076-0-0-T420W-01-AP, signé et scellé par M. Claude Huet, ing., daté du 1998-12-09 ;
- Ligne Grand-Brûlé-Vignan, Profilage laser aéroporté, CH. 75 499,23 à CH. 78 326,42 (PI. 77) à (PI. 78), Plan 6407-60102-077-0-0-T420W-01-AP, signé et scellé par M. Claude Huet, ing., daté du 1998-12-09 ;
- Ligne Grand-Brûlé-Vignan, Profilage laser aéroporté, CH. 78 326,42 à CH. 80 214,75 (PI. 78) à (PI. 79), Plan 6407-60102-078-0-0-T420W-01-AP, signé et scellé par M. Claude Huet, ing., daté du 1998-12-08 ;
- Ligne Grand-Brûlé-Vignan, Profilage laser aéroporté, CH. 80 214,75 à CH. 83 390,85(arrivée), équation de chaînage, CH. 80 214,75 à 83 044,70(départ), PI. 79 à PI. 40, Plan 6407-60102-079-0-0-T420W-01-AP, signé et scellé par M. Claude Huet, ing., daté du 1998-12-09 ;
- Ligne Grand-Brûlé-Vignan, Profilage laser aéroporté, CH. 83 390,85 à CH. 85 356,52(arrivée), équation de chaînage, CH. 83 044,70 à CH. 85 356,52(départ), PI. 40 à PI. 41, Plan 6407-60102-040-A-0-T420W-01-AP, signé et scellé par M. Claude Huet, ing., daté du 1998-12-08 ;
- Ligne Grand-Brûlé-Vignan, Profilage laser aéroporté, CH. 85 356,52 à CH. 87 151,57, PI. 41 à PI. 42, Plan 6407-60102-41-0-T420W-01-AP, signé et scellé par M. Claude Huet, ing., daté du 1998-10-27 ;
- Ligne Grand-Brûlé-Vignan, Profilage laser aéroporté, CH. 87 151,57 à CH. 90 014,09, PI. 42 à PI. 43, Plan 6407-60102-42-0-0-T420W-01-AP, signé par M. Mathieu Bolullo, ing., daté du 1998-10-27 ;
- Ligne Grand-Brûlé-Vignan, Profilage laser aéroporté, CH. 90 014,09 à CH. 91 609,13, PI. 43 à PI. 44, Plan 6407-60102-43-0-0-T420W-01-AP, signé par M. Mathieu Bolullo, ing., daté du 1998-10-27 ;
- Ligne Grand-Brûlé-Vignan, Profilage laser aéroporté, CH. 91 609,13 à CH. 94 234,50, PI. 44 à PI. 45, Plan 6407-60102-44-0-0-T420W-01-AP, signé et scellé par M. Claude Huet, ing., daté du 1998-11-02 ;
- Ligne Grand-Brûlé-Vignan, Profilage laser aéroporté, CH. 94 234,50 à CH. 96 309,77, PI. 45 à PI. 70, Plan 6407-60102-45-0-0-T420W-01-AP, signé par M. Mathieu Bolullo, ing., daté du 1998-10-27 ;
- Ligne Grand-Brûlé-Vignan, Profilage laser aéroporté, CH. 96 309,77 à CH. 98 717,13, PI. 70 à PI. 71, Plan 6407-60102-70-0-0-T420W-01-AP, signé et scellé par M. Claude Huet, ing., daté du 1998-11-02 ;
- Ligne Grand-Brûlé-Vignan, Profilage laser aéroporté, CH. 98 717,13 à CH. 101 061,00, PI. 71 à PI. 48, Plan 6407-60102-71-0-0-T420W-01-AP, signé et scellé par M. Claude Huet, ing., daté du 1998-11-02 ;
- Ligne Grand-Brûlé-Vignan, Profilage laser aéroporté, CH. 101 061,00 à CH. 102 268,86(arrivée), équation de chaînage, CH. 100 783,72 à CH. 102 268,86(départ), PI. 48 à PI. 49, Plan 6407-60102-048-A-0-T420W-01-AP, signé et scellé par M. Claude Huet, ing., daté du 1998-12-16 ;
- Ligne Grand-Brûlé-Vignan, Profil terrain et Profilage laser aéroporté, CH. 102 268,86 à CH. 104 303,19(arrivée), équation de chaînage, CH. 102 268,86 à CH. 104 349,44(départ), (PI 49) à (PI 80), Plan 6407-60102-049-A-0-T420W-01-AP, signé et scellé par M. Claude Huet, ing., daté du 1998-12-16 ;

- Ligne Grand-Brûlé-Vignan, Profil terrain et Profilage laser aéroporté, CH. 104 303,19 à CH. 105 708,17(arrivée), équation de chaînage, CH. 104 349,44 à CH. 105 708,17(départ), (PI 80) à ST. 910(PI 51), Plan 6407-60102-080-0-0-T420W-01-AP, signé et scellé par M. Claude Huet, ing., daté du 1998-12-16 ;
- Ligne Grand-Brûlé-Vignan, Profilage laser aéroporté, CH. 105 662,57 à CH. 107 774,22, PI. 51 à PI. 52, Plan 6407-60102-51-0-0-T420W-01-AP, signé par M. Mathieu Bolullo ing., daté du 1998-10-27 ;
- Ligne Grand-Brûlé-Vignan, Profil terrain et Profilage laser aéroporté, CH. 107 818,06 à CH. 110 303,39, ST. 930(PI 52) à (PI 81), Plan 6407-60102-052-A-0-T420W-01-AP, signé et scellé par M. Claude Huet, ing., daté du 1998-12-17 ;
- Ligne Grand-Brûlé-Vignan, Profilage laser aéroporté, CH. 110 303,39 à CH. 111 150,12(arrivée), équation de chaînage, CH. 110 303,39 à CH. 111 069,77(départ), (PI 81) à (PI 82), Plan 6407-60102-081-0-0-T420W-01-AP, signé et scellé par M. Claude Huet, ing., daté du 1998-12-16 ;
- Ligne Grand-Brûlé-Vignan, Profil terrain et Profilage laser aéroporté, CH. 111 150,12 à CH. 116 706,25(arrivée), équation de chaînage, CH. 111 069,77 à CH. 116 706,25(départ), (PI 82) à ST. 1000(PI 54), Plan 6407-60102-082-0-0-T420W-01-AP, signé et scellé par M. Claude Huet, ing., daté du 1998-12-17 ;
- Ligne Grand-Brûlé-Vignan, Profilage laser aéroporté, CH. 116 659,22 à CH. 118 845,65, PI. 54 à PI. 55, Plan 6407-60102-54-0-0-T420W-01-AP, signé et scellé par M. Claude Huet, ing., daté du 1998-10-29 ;
- Ligne Grand-Brûlé-Vignan, Profilage laser aéroporté, CH. 118 845,65 à CH. 119 241,07, PI. 55 à PI. 56, Plan 6407-60102-55-0-0-T420W-01-AP, signé et scellé par M. Claude Huet, ing., daté du 1998-10-27 ;
- Ligne Grand-Brûlé-Vignan, Profil terrain et Profilage laser aéroporté, CH. 119 302,75 à CH. 119 942,39, ST. 1030(PI 56) à ST. 1040(PI 57), Plan 6407-60102-056-A-0-T420W-01-AP, signé et scellé par M. Claude Huet, ing., daté du 1998-12-16 ;
- Ligne Grand-Brûlé-Vignan, Profil terrain et Profilage laser aéroporté, CH. 119 942,39 à CH. 121 202,80, ST. 1040(PI 57) à (PI 83), Plan 6407-60102-057-A-0-T420W-01-AP, signé et scellé par M. Claude Huet, ing., daté du 1998-12-17 ;
- Ligne Grand-Brûlé-Vignan, Profil terrain et Profilage laser aéroporté, CH. 121 202,80 à CH. 121 613,47(arrivée), équation de chaînage, CH. 121 202,80 à CH. 121 593,17, (PI 83) à (PI 84), Plan 6407-60102-083-0-0-T420W-01-AP, signé et scellé par M. Claude Huet, ing., daté du 1998-12-16 ;
- Ligne Grand-Brûlé-Vignan, Profil terrain et Profilage laser aéroporté, CH. 121 613,47 à CH. 123 345,73(arrivée), équation de chaînage, CH. 121 593,17 à CH. 123 345,73, (PI 84) à ST. 1070(PI 58), Plan 6407-60102-084-0-0-T420W-01-AP, signé et scellé par M. Claude Huet, ing., daté du 1998-12-16 ;
- Ligne Grand-Brûlé-Vignan, Profilage laser aéroporté, CH. 123 306,85 à CH. 124 713,20, PI. 58 à PI. 59, Plan 6407-60102-58-0-0-T420W-01-AP, signé et scellé par M. Claude Huet, ing., daté du 1998-11-02 ;
- Ligne Grand-Brûlé-Vignan, Profilage laser aéroporté, CH. 124 713,20 à CH. 133 750,31, PI. 59 à PI. 60, Plan 6407-60102-59-0-0-T420W-01-AP, signé et scellé par M. Claude Huet, ing., daté du 1998-11-02 ;
- Ligne Grand-Brûlé-Vignan, Profilage laser aéroporté, CH. 133 750,31 à CH. 137 248,40, PI. 60 à PI. 61, Plan 6407-60102-60-0-0-T420W-01-AP, signé et scellé par M. Claude Huet, ing., daté du 1998-11-02 ;

- Ligne Grand-Brûlé-Vignan, Profilage laser aéroporté, CH. 137 248,40 à CH. 139 074,46, PI. 61 à PI. 62, Plan 6407-60102-61-0-T420W-01-AP, signé et scellé par M. Claude Huet, ing., daté du 1998-11-02 ;
- Ligne Grand-Brûlé-Vignan, Profilage laser aéroporté, CH. 139 074,46 à CH. 140 222,90, PI. 62 à Poste de Vignan, Plan 6407-60102-62-0-0-T420W-01-AP, signé et scellé par M. Claude Huet, ing., daté du 1998-11-02 ;

- les devis suivants :

- HYDRO-QUÉBEC. *Montréal. Appel d'offres, Construction de la ligne biterne à 315 kV, sur pylônes d'acier entre les poste du Grand-Brûlé et le poste de Vignan, Clauses techniques particulières*, préparé par Mathieu Bolullo, ing. et approuvé par Claude Huet, ing., Vice-présidence Projets d'équipement/SEJB, Direction ingénierie, Service structures de lignes et de postes, Hydro-Québec, Montréal, Québec, décembre 1998 ;
- HYDRO-QUÉBEC. *Ligne à 315 kV Grand-Brûlé-Vignan, Directives d'environnement pour la construction des lignes de transport (secteurs public et privé)*, décembre 1998, 19 p. ;
- HYDRO-QUÉBEC. *Chapitre D, Clauses générales pour contrats de travaux*, 2 novembre 1997, 44 p.

## 8. CONSULTATION

### 8.1 Consultations interministérielle et intraministérielle

La consultation a porté sur l'ensemble des étapes 2 et 3 du projet. Les directions régionales des Laurentides et de l'Outaouais du Ministère ont été consultées, de même que la Direction du patrimoine écologique ainsi que la Direction de la faune et des habitats. Les autres ministères consultés comprennent le ministère des Transports, le ministère de la Santé et des Services sociaux, le ministère de la Culture et des Communications ainsi que le ministère des Ressources naturelles.

L'analyse et la consultation ont conduit à une série de questions et commentaires qui a été adressée par le Ministère au promoteur. Hydro-Québec a répondu par le dépôt d'un document complémentaire répondant à l'ensemble des questions posées. Les dates de transmission et de réception apparaissent au tableau de la section 9 du présent rapport.

### 8.2 Le comité d'information et de consultation

Le comité d'information et de consultation sur le projet de boucle outaouaise, ci-après nommé le comité Harvey de par le nom de son président, a tenu des consultations publiques en deux parties à l'automne 1998 soit du 21 septembre au 1<sup>er</sup> octobre pour la première partie, dans les villes de Brébeuf, Ripon, L'Ange gardien et Val-des-Monts. La deuxième partie des consultations s'est tenue dans les mêmes villes du 19 au 22 octobre dernier. Le comité a remis un rapport au ministre de l'Environnement le 1<sup>er</sup> décembre 1998.

## 9. AUTRES ÉLÉMENTS D'INFORMATION

Le tableau suivant présente la chronologie des principales étapes franchies par le projet dans le cadre de son autorisation.

DATE	DESCRIPTION
1998-09-01	Réception de la demande de certificat d'autorisation
1998-09-01	Réception de l'étude des répercussions environnementales
1998-09-01	Début du mandat du comité
1998-09-01	Consultation interministérielle
1998-09-21	Début de la première partie des consultations du comité
1998-10-19	Début de la deuxième partie des consultations du comité
1998-11-05	Transmission des questions et commentaires du ministère de l'Environnement à Hydro-Québec
1998-12-01	Dépôt du rapport du comité au ministre
1998-12-15	Réception des réponses d'Hydro-Québec
1998-12-23	Réception des plans et devis de constructions pour deux sections
1999-01-14	Rapport du comité rendu public
1999-01-27	Demande de renseignements de la part du ministère
1999-02-01	Réception de l'analyse faite par Hydro-Québec des recommandations du rapport Harvey
1999-02-15	Réception des renseignements supplémentaires

## 10. RECOMMANDATION

À la suite de l'analyse du projet, il appert que ce dernier respecte les conditions du décret 94-98 et les modalités prévues par le Règlement relatif à l'application de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2, r.1). Il est donc recommandé de délivrer le certificat d'autorisation pour la réalisation des sections de ligne Grand-Brûlé-Vignan faisant l'objet de la demande d'autorisation.

## 11. PROGRAMME DE VÉRIFICATION

Afin de s'assurer que le projet se réalise en conformité avec l'autorisation accordée, qu'il respecte les lois, règlements et autres normes environnementales en vigueur, et que les mesures d'atténuation prévues par l'initiateur du projet soient mises en place et soient efficaces, le ministère de l'Environnement se doit de faire des vérifications sur le chantier à des moments stratégiques et pour des éléments jugés importants, le tout dans le but de s'assurer du respect des engagements pris par l'initiateur du projet, en matière d'environnement, et transmis à ses contractants et sous-traitants.

Les éléments devant faire l'objet d'un contrôle concernent les mesures d'atténuation prévues par le promoteur. Le document « Guide de terrain » préparé par Hydro-Québec décrit de façon détaillée l'ensemble des mesures d'atténuation que le promoteur prévoit mettre de l'avant.

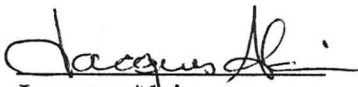
Les travaux doivent débuter en février 1999. Hydro-Québec communiquera avec les directions régionales des Laurentides et de l'Outaouais afin de les informer de la date du début des travaux. Nous proposons que des visites de contrôle soient effectuées peu après le début des travaux, à différentes étapes de réalisation et une dernière visite devrait être effectuée à la fin de ceux-ci,

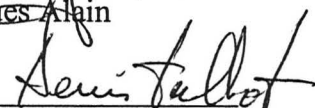
pour une inspection générale. La visite au début des travaux devra permettre de s'assurer que le mode de déboisement C est effectivement appliqué selon une entente ayant été prise avec le représentant du secteur Faune du Ministère.


## 12. COORDONNÉES DES RESPONSABLES DE DOSSIER

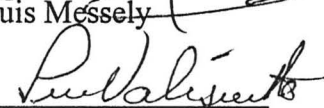
Afin de faciliter le travail de contrôle environnemental en région, nous présentons les coordonnées des principaux intervenants dans ce dossier.

Hydro-Québec	Constance Le Bel Chargée de projet	Tél. : (514) 840-3000 poste 4190 Télec. : (514) 840-3355
Entrepreneur	À déterminer	
Ministère de l'Environnement		
• Direction rég. des Laurentides	Daniel Germain	Tél. : (514) 569-3112 Télec. : (514) 623-7042
• Direction rég. de l'Outaouais	Daniel Dubuc Ing. et agr.	Tél. : (819) 772-3434 poste 209 Télec. : (819) 772-3974

  
Jacques Alain

  
Denis Talbot

  
Louis Messely

  
Luc Valiquette

Chargés de projet  
Direction de l'évaluation environnementale  
des projets en milieu terrestre

## Annexe

**Tableau 1 : Données comparatives sur les corridors nord et sud**

	VARIANTE NORD (longueur en m, excluant les sections communes)	VARIANTE SUD (longueur en m, excluant les sections communes)
Longueur totale	81 700	71 400
Terres publiques	65 900 (80,6 %)	18 620 (26 %)
Terres privées	15 800	52 780
Grande culture (A)	-	440
Autre espace agricole	150	5 230
Érablière exploitée	240 (effleurée)	-
Zone agricole	-	11 840
Érablière pure	6 280	3 480
Boisé d'int. phyto.	20 500	7 500
Autre boisé	44 770	48 250
Aire de conf. du cerf de Virginie	8 670	550
Route panoramique ou corridor routier d'intérêt visuel	rte 323 chemin de Vendée	rtes 364, 323, 321, 315

**Tableau 2 : Identification des plans d'eau où la villégiature pourrait être affectée par les tracés sud et nord\***

Tracé sud			Tracé nord		
Nom du cours d'eau	Municipalité	Distance entre la ligne et les espaces de villégiature (mètres)	Nom du cours d'eau	Municipalité	Distance entre la ligne et les espaces de villégiature (mètres)
<b>Villégiature existante</b>					
Lac Oural	Boileau	500	Lac Rognon	Saint-Rémi	500 à 600
Lac Loignon	Namur	800 à 1 000	Rivière Maskinongé	Saint-Rémi	750 à 1 250
Lac sans nom	Namur	0	Petit Lac Preston	Duhamel	600
Rivière Rouge	Namur	200			
Rivière Petite Nation	Ripon	0 à 800			
Lac Avarice	Montpellier	200			
Lac du Goéland	Mulgrave et Derry	100 à 1000			
Lac sans nom	Mulgrave et Derry	250			

Tracé sud			Tracé nord		
Nom du cours d'eau	Municipalité	Distance entre la ligne et les espaces de villégiature (mètres)	Nom du cours d'eau	Municipalité	Distance entre la ligne et les espaces de villégiature (mètres)
<b>Villégiature projetée</b>					
			Lac de la Carpe	Lac-des-Plages	250 à 500
			Lac Carmin	Lac-des-Plages	0 à 1 500
			Petit Lac Preston	Duhamel	100 à 1 500
<b>Villégiature potentielle</b>					
Lac Boileau	Boileau	50	Lac sans nom 1 (sud-est du lac Brochet)	Saint-Rémi	0 à 250
Lac Loignon	Namur	200 à 600	Lac sans nom 2 (sud-est du lac Brochet)	Saint-Rémi	0 à 250
Rivière Rouge	Namur	0 à 1 000	Lac Brouillé	Saint-Rémi	250 à 400
Ruisseau Suffolk	Chénéville	0 à 100	Rivière Maskinongé	Saint-Rémi	0 à 750
Rivière Petite Nation	Ripon	0 à 800	Lac Canards	Lac-des-Plages	100 à 750
Rivière Blanche	Mulgrave et Derry	100 à 250	Lac de la Carpe	Lac-des-Plages	250 à 1 500
Lac Saint-Sixte	Mulgrave et Derry	250 à 500	Lac Saint-Paul	Saint-Rémi	250 à 500
Lac Avarice	Montpellier	0 à 500	Lac Hulot	Saint-Rémi	250 à 1 000
Lac du Goéland	Mulgrave et Derry	0 à 1 000	Lac Chénier	Lac-des-Plages	400 à 1 000
Lac sans nom	Mulgrave et Derry	100 à 250	Petit Lac Preston	Duhamel	250 à 500
			Rivière Petite Nation	Duhamel	0 à 1 000
			Lac à Maurice	Duhamel	100 à 500
			Lac Hughes	Duhamel	0 à 500
			Lac Grenet	Duhamel	750
			Ruisseau Iroquois	Duhamel	0 à 500
			Rivière Iroquois	Duhamel	0 à 1 000
			Lac sans nom	Duhamel	0 à 500
			Lac Anatole	Lac Simon	250 à 750

\* Les plans d'eau compris dans la réserve faunique Papineau-Labelle ne sont pas identifiés dans ce tableau, mais pris en compte dans le tableau 4 portant sur les équipements récréo-touristiques

**Tableau 3 : Nombre de lacs de villégiature existante ou potentielle affectés par les tracés nord et sud selon la distance**

Nombre de plans d'eau tracé nord			Nombre de plans d'eau tracé sud		
Distance à la ligne (mètres)			Distance à la ligne (mètres)		
0-250	250-500	500 +	0-250	250-500	500 +
<b>Villégiature existante</b>					
0	0	4	6	3	2
<b>Villégiature projetée</b>					
1	3	2	0	0	0
<b>Villégiature potentielle</b>					
10	14	10	5	3	2

**Tableau 4 : Équipements récréo-touristiques existants et projetés affectés par les tracés nord et sud**

Tracé sud	Tracé nord
<b>Équipements existants</b>	
<p><b>Boileau</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Traversée d'un corridor aérobique longeant la route 364</li> </ul>	<p><b>Réserve faunique Papineau-Labelle</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Traversée de la réserve sur 26 kilomètres</li> <li>• Traversée d'un sentier de ski de fond</li> <li>• Onze lacs seraient affectés visuellement par la ligne, aux distances indiquées entre parenthèses*                             <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Lac Éric (300 à 500 mètres)</li> <li>⇒ Lac du Bihoreau (200 mètres)</li> <li>⇒ Lac de l'Étourneau (250 à 750 mètres)</li> <li>⇒ Lac du Harfang (300 à 500 mètres)</li> <li>⇒ Lac des Pics (0 à 100 mètres)</li> <li>⇒ Lac du Pouillot (0 à 200 mètres)</li> <li>⇒ Lac de la Fourche (0 à 750 mètres)</li> <li>⇒ Lac Talbot (300 à 500 mètres)</li> <li>⇒ Lac de l'Ivraie (750 mètres)</li> <li>⇒ Lac de l'Écluse (250 à 1 000 mètres)</li> <li>⇒ Lac Buzau (50 à 250 mètres)</li> </ul> </li> </ul> <p><b>Pourvoirie Roger Fortier inc.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Deux lacs seraient affectés visuellement par la ligne, aux distances indiquées entre parenthèses*                             <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Lac Perrin (250 à 1 000 mètres)</li> <li>⇒ Lac Villemère (300 à 750 mètres)</li> </ul> </li> </ul> <p><b>Saint-Rémi d'Amherst</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Traversée du Sentier des Villages</li> <li>• Traversée d'une zone de conservation à densité nulle comprenant :                             <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ le lac Croqueville (0 à 250 mètres)</li> <li>⇒ le lac Corbeau (500 à 1 000 mètres)</li> </ul> </li> </ul> <p><b>Duhamel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Traversée d'un sentier récréatif longeant la route 321</li> </ul>

## Équipements projetés

<p><b>Montagnes noires</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• projet de développement récréo-touristique à Ripon sur 16 km<sup>2</sup></li> <li>• tracé visible du sommet et des pentes des montagnes incluses dans le projet (à 4 km de du tracé)</li> </ul>	<p><b>Saint-Rémi d'Amherst</b></p> <p>Traversée d'un parc régional linéaire projeté entre Amherst et le lac Brochet</p>
---	---

\* Onze lacs identifiés dans la réserve ne sont pas pris en compte dans le bilan des lacs de villégiature affectés par le projet.

**Tableau 5 : Secteurs commerciaux et résidentiels affectés par les tracés nord et sud et par les tracés communs**

Identification de la section de la ligne	Nombre de plages de bâtiments résidentiels ou commerciaux dont une partie est située entre 0 et 100 mètres ou entre 100 et 500 mètres des sections de ligne*	
	0-100 mètres	100-500 mètres
<b>Tracé commun dans la MRC des Laurentides</b>	0	11
<b>Tracé nord</b>	3	10
<b>Tracé sud</b>	19	89
<b>Tracé commun Outaouais</b>	13 + 4 quartiers	56 + 2 quartiers

\* Lorsqu'une plage de bâtiment est située de part et d'autre de la distance 100 mètres de la ligne, elle n'est comptabilisée que dans la colonne 0-100 mètres.