

**Municipalité d'Amherst  
Municipalité d'Huberdeau**

**MÉMOIRE SUR LE PROJET DE LIGNE À 315 kV  
GRAND-BRÛLÉ / VIGNAN PAR HYDRO-QUÉBEC**

**Mémoire présenté au Bureau d'audiences publiques sur  
l'environnement**

**Huberdeau, les 13 et 14 novembre 2000**

*« Il en menace beaucoup, celui qui  
fait injure à un seul »*

(Ben Johnson, 1614)

Monsieur le président,  
Mesdames les commissaires,

Les municipalités d'Amherst et d'Huberdeau, très sérieusement affectées par le projet de ligne à 315 kV Grand-Brûlé / Vignan, vous remercient très sincèrement de leur donner l'occasion de s'exprimer à nouveau sur ce projet.

Débutons par une confidence un peu intimiste : sachez que tant d'écoute et d'empathie nous émeut presque, nous qui avons eu si souvent l'impression, depuis le printemps 1998, que nos opinions et nos arguments étaient systématiquement balayés du revers de la main par le promoteur. De telle sorte que nous estimons, dans ce dossier, avoir été l'objet d'un partenariat trompeur.

## **1- Un partenariat trompeur**

Les équipements qui présentent des risques environnementaux sont acceptés de plus en plus difficilement par les communautés dans lesquelles ils doivent s'inscrire. Les promoteurs éclairés, comme Hydro-Québec, initient donc ce que nous appellerons « des partenariats de planification », avec des représentants légitimes des milieux d'accueil.

En principe, les populations devraient pouvoir ainsi influencer les décisions relatives à la localisation des équipements problématiques. Du coup, le promoteur s'assure de maximiser l'acceptabilité sociale de son projet. Tant mieux. Mais encore faut-il que le promoteur soit à l'écoute de tous les partenaires qu'il coopte ! Si la participation des communautés n'est que factice, si le promoteur traite ces dernières et leurs avis avec désinvolture, les milieux pourront difficilement appuyer un projet auquel ils auront consacré toutes leurs énergies sans jamais parvenir à exercer la moindre influence. Il s'agit alors de partenariats trompeurs et démobilisateurs, susceptibles de générer les impacts sociaux que le promoteur désirait précisément éviter.

Nous estimons avoir connu un tel partenariat trompeur, où nous avons subi la conduite cavalière du promoteur, ses volte-face injustifiées et inexplicables, le caractère souvent superficiel ou particulièrement tardif des informations et, surtout, la condescendance manifestée par l'entreprise dans sa manière de considérer les avis exprimés par les porte-parole régionaux et municipaux. Les exemples abondent. Limitons-nous à rappeler très brièvement quelques faits parmi d'autres :

- **Premièrement**, au tout début de notre expérience de « partenariat », lors de la première séance du Comité technique, le 6 mai 1998, Hydro-Québec nous affirma que le corridor sud était définitif et irréversible, puisqu'il s'agissait du seul corridor autorisé par le décret 86-98 du gouvernement du Québec. Évidemment, ce n'était pas le cas puisque nous avons appris par la suite que le promoteur négociait le corridor nord avec la MRC de Papineau depuis déjà 3 semaines.

Au même moment, le promoteur déclarait à la MRC de Papineau que sa proposition de corridor nord ne pourrait éventuellement être retenue qu'à la condition d'être acceptée par tous les partenaires incluant, devons-nous comprendre, la MRC des Laurentides (1). On sait aujourd'hui que cette condition n'a jamais existé, ou n'a jamais été respectée, puisque **le corridor nord nous a été imposé sans ménagement**, malgré toutes les objections, toutes les protestations, tous les arguments, toutes les suggestions et toutes les alternatives que nous avons formulés.

- **Deuxièmement**, alors que nous avons entendu Hydro-Québec nous « vendre » son corridor sud en insistant sur les travaux scientifiques de longue haleine et l'expertise pointue que son élaboration avait exigée, il fut absolument déconcertant de l'entendre nous annoncer ensuite qu'un meilleur corridor, « ignoré » depuis toujours par son armée de spécialistes et par toutes les longues et minutieuses études environnementales qu'ils ont effectuées, fut « découvert » par nos amis de la MRC de Papineau.

Nous ne doutons pas de la qualité et des vertus de la cartographie écologique de nos amis et voisins, mais nous comprenons fort mal que l'expertise d'Hydro-Québec ne l'ait pas conduite aux mêmes conclusions, bien avant que la MRC de Papineau ne doive lui faire la leçon ! À moins que toute la démarche du promoteur ne soit qu'improvisation...

Évidemment, le promoteur prétendra que la carte écologique de la MRC de Papineau n'y est pour rien et que ce sont les outils d'Hydro-Québec qui ont été utilisés pour élaborer le corridor nord. Pourtant, la MRC de Papineau

démontra hors de tout doute que *son* corridor nord a été bel et bien défini par sa carte écologique.

- **Troisièmement**, Hydro-Québec a très clairement déclaré que toute proposition de variante alternative, qui émanerait de la MRC des Laurentides, ne serait recevable qu'à la condition de n'engendrer aucun impact additionnel sur le territoire de la MRC de Papineau. Vraisemblablement, Hydro-Québec tente ainsi de nous placer dos-à-dos, car la MRC de Papineau n'a jamais été assujettie à cette règle prétendument incontournable lorsqu'elle a élaboré le corridor nord.

À cet effet, rappelons que comparativement aux variantes « 3 » et « 4 » du corridor sud prévu au décret gouvernemental, les variantes du corridor nord, soit les variantes « 1 » et « 2 *optimisée* », ont augmenté de 5 à 21 kilomètres, puis à 23 kilomètres et ensuite à 27 kilomètres, le tracé parcourant Amherst, auxquels s'ajoutent les 5 kilomètres parcourus dans Huberdeau, les 3 kilomètres de Saint-Jovite et les 2,5 kilomètres d'Arundel ! L'iniquité du traitement accordé par Hydro-Québec est absolument renversante et grossière ! Elle pousse même à l'indignation puisque c'est précisément en vertu de cette règle à sens unique que fut rejetée la variante alternative que nous avons proposée, comme en fait état le mémoire de la MRC des Laurentides !

- **Quatrièmement**, empêtrée dans ses explications sur les conséquences de règles du jeu aussi asymétriques, Hydro-Québec ne fait vraisemblablement pas preuve de la plus grande cohérence lorsqu'elle

prétend que le corridor nord ne génère qu'un faible impact dans la MRC des Laurentides, mais reconnaît du même souffle et sans sourciller :

- Que ce tracé traverse, sur 27 kilomètres, le riche milieu agroforestier d'Amherst, composé d'érablières de peuplements d'intérêt phytosociologique et de paysages de grande qualité (2).
- Que l'économie locale et régionale est fondée sur le tourisme de villégiature, particulièrement à Amherst (3), où la villégiature est très dynamique autour de 4 lacs et que d'autres sont en développement.
- Que la villégiature génère 51 % de l'assiette fiscale de la municipalité.

- **Cinquièmement**, alors qu'Hydro-Québec répète à satiété qu'elle a consulté et tenu compte des avis exprimés par tous les milieux concernés, il est curieux de constater :

- Que les municipalités des Laurentides, particulièrement celles d'Amherst et d'Huberdeau, ainsi que la MRC elle-même, se sont vigoureusement opposées au corridor nord et ensuite au tracé retenu dès qu'ils furent annoncés par le promoteur.
- Que les organismes des Laurentides qui sont liés au développement économique régional touristique et à l'environnement n'ont pas été informés par Hydro-Québec du projet de corridor nord lorsqu'il fut proposé par la MRC de Papineau (4).

- Que les suggestions de modifications apportées aux variantes du corridor nord par le Comité technique des Laurentides n'ont pas été retenues par le promoteur.
- Que la variante alternative que nous avons proposée avec la MRC des Laurentides a été rejetée inconsidérément, sur la base d'un commentaire sommaire qui témoigne d'une connaissance tronquée du milieu et d'une analyse visuelle biaisée qui pourrait être contestée par tout spécialiste en analyse de paysage.
- Que bien qu'il fut à l'écoute du milieu municipal de l'Outaouais et de ses préoccupations légitimes, notamment au sujet de la protection des paysages, le promoteur a traité avec désinvolture les préoccupations de la MRC des Laurentides pour la protection de ses corridors visuels de la route 323 et du chemin Vendée, ainsi que pour le développement du potentiel récréo-touristique d'Amherst et d'Huberdeau, dont la structuration territoriale et la dynamique de développement sont compromises par le tracé retenu, ainsi qu'envers tous les impacts exercés par les différentes variantes et que nous avons portés à son attention.
- Qu'Hydro-Québec prétend que le tracé retenu constitue le meilleur choix afin de protéger l'intégrité visuelle des lacs Sucrierie, Cameron et Rognon (5), alors que les variantes « 3 » ou « 4 » du corridor sud les laisseraient absolument intacts. De plus, le tracé retenu par Hydro-Québec traverse à 2 reprises les routes d'accès à ces lacs de villégiature, soit la route 323 et le chemin de Vendée. Comparativement,

la variante alternative que nous avons proposée ne traversait qu'une seule fois la route 323, à un endroit encaissé dans une topographie accidentée et une forêt dense qui rendrait cette traversée presque invisible.

Soulignons toutefois un fait capital : Peu importe la variante retenue ou celles qui auraient pu l'être, elles exercent toutes des impacts très élevés sur des milieux très sensibles. La variante « 1 » du corridor nord traverserait Amherst tout près des environnements de villégiature des lacs du Brochet, Chevreuil, Rognon, Windigo, Cameron, Rond, Lagrange, Cameron et Sucrierie. **Quant aux autres variantes, elles affecteraient toutes les enveloppes visuelles des lacs à la Loutre ou Maillé à Huberdeau ainsi que l'approvisionnement en eau potable de la municipalité d'Huberdeau qui prend sa source dans le lac à la Loutre.** Comme quoi c'est une grave erreur que de traverser un environnement aussi sensible avec un mauvais projet, mal conçu, mal piloté et de surcroît injustifié.

- Qu'Hydro-Québec dit considérer le contenu des schémas d'aménagement des MRC comme témoignant des volontés, priorités et préoccupations du milieu. Pourtant, la MRC des Laurentides a déjà expliqué que le tracé retenu contrevient à son schéma d'aménagement, notamment en ce qui concerne la mise en valeur des paysages, des corridors visuels et des espaces et équipements récréo-touristiques. Et ce malgré ce qu'ose prétendre Hydro-Québec qui, encore une fois, s'érige en juge et partie.

- Que nous savons maintenant que les MRC de Papineau et des Laurentides avaient respectivement manifesté leur intérêt à Hydro-Québec pour tenir une rencontre destinée à la recherche d'un compromis quant à la variante nord. Nous savons aussi qu'Hydro-Québec a d'abord sciemment évité de réunir les MRC à une même table, l'entreprise souhaitant conserver la mainmise maximale sur son projet.

**Nous en concluons qu'Hydro-Québec a traité le milieu municipal laurentien avec mépris et désinvolture, préférant se ranger derrière la position de la MRC de Papineau, de façon à obtenir plus facilement et rapidement son avis de conformité.**

Mais évidemment, la conséquence la plus fâcheuse de ce comportement indigne d'Hydro-Québec n'est pas tant qu'il indique son mépris envers le milieu municipal laurentien et la population qu'il représente. Non.

**La conséquence la plus fâcheuse est qu'il a précipité le promoteur lui-même dans une logique absurde qui l'oblige maintenant à soutenir un projet de ligne que le poste de l'Outaouais rend maintenant absolument inutile. Dans la même logique de l'absurde, le promoteur doit maintenant renier les résultats de sa propre étude d'impact, renoncer à la variante « 3 », choisir la pire variante entre toutes, soit la « 2 », et finalement prendre prétexte de son *optimisation* pour la transformer en un tout nouveau tracé. Sans être soumis à la moindre**

évaluation comparative, ce tracé retenu traversera malheureusement le territoire d'Amherst aux endroits les plus fragiles et sur la plus longue distance ainsi que les bassins visuels du lac à la Loutre ou du lac Maillé à Huberdeau (dépendamment de l'un ou l'autre des dernières optimisations de tracé proposées par Hydro-Québec dans ce secteur intensément occupé par la villégiature).

## **2- Une distribution socio-géographique inéquitable**

Les experts de l'évaluation environnementale insistent de plus en plus sur le fait suivant : l'acceptabilité sociale d'un projet d'équipement énergétique est fortement tributaire de la distribution sociale et géographique des risques et des bénéfices.

Bien entendu, les inconvénients d'une ligne de transport sont proportionnels à sa proximité. En revanche, les bénéfices du projet s'exercent dans un cadre géographique beaucoup plus vaste et les communautés éloignées en retirent plus d'avantages sans en subir autant les inconvénients. Le degré de bénéfice ou « d'utilité » est donc proportionnel à son éloignement. Cette concentration locale des

inconvénients et la diffusion nationale des bénéfices est la cause essentielle du syndrome « pas-dans-ma-cour ».

L'acceptabilité sociale de la ligne Grand-Brûlé / Vignan repose donc, entre autres, sur l'équité de la distribution sociale et géographique des inconvénients et des avantages engendrés par le projet. Ce qui est indubitablement en corrélation étroite avec l'importance du parcours de la ligne dans chacun des milieux.

La ligne Grand-Brûlé / Vignan compléterait la boucle outaouaise et sécuriserait ainsi le réseau au bénéfice des 272 000 résidents de l'Outaouais. Bien entendu, les 39 000 résidents de la MRC des Laurentides bénéficieront aussi de cette sécurité accrue, mais la population « bénéficiaire » est quantitativement beaucoup moins importante qu'en Outaouais. En fait, seulement 13 % de la population qui sera desservie réside dans la MRC des Laurentides, alors que 87 % réside en Outaouais. Dans cette perspective, il apparaît donc évident que la distribution géographique des inconvénients engendrés par la ligne devrait respecter grosso modo la même proportionnalité que la répartition des bénéfices.

Dans son *Analyse comparative des variantes de tracé* (6), Hydro-Québec montre que les variantes du corridor sud, élaborées et proposées initialement par Hydro-Québec, parcourraient 19,1 kilomètres dans la MRC des Laurentides, soit 15 % de leur parcours total, alors qu'elles partageraient 85 % de leur parcours entre la Communauté urbaine de l'Outaouais et les deux MRC de l'Outaouais. Considérant les différents bassins socio-géographiques desservis, ce corridor sud sembla équitable

au milieu laurentien, qui accepta alors la proposition initiale d'Hydro-Québec. En outre, ce principe d'équité dans la distribution des inconvénients semblait également respecté à l'intérieur même de la MRC des Laurentides, puisque les 4 municipalités concernées par le parcours étaient affectées dans des proportions relativement raisonnables.

Par contre, le corridor nord, proposé par la MRC de Papineau et retenu par Hydro-Québec, ne présente pas les mêmes qualités. Comme permet de le calculer le feuillet 1 des cartes accompagnant *l'Étude d'impact* du promoteur (7), la MRC des Laurentides est parcourue par le tracé retenu sur une distance de 38 kilomètres, ce qui porte à plus de 25 % du parcours total la proportion assumée par la MRC des Laurentides. Mais ceci ne poserait néanmoins pas de problème insurmontable d'acceptabilité sociale, si ce n'était que ce tracé fait supporter près de 27 kilomètres de parcours (soit 71 % de sa traversée laurentienne) par la seule municipalité d'Amherst, où le tracé retenu générerait ainsi l'essentiel de ses impacts. Cette situation ne semble donc plus correspondre à une répartition équitable des inconvénients et des avantages générés par le projet.

On peut légitimement s'interroger sur le traitement accordé par le promoteur aux préoccupations exprimées par notre milieu lorsqu'en modifiant son choix préférentiel du corridor sud vers le corridor nord, il quintuple ainsi le parcours de la ligne dans la municipalité d'Amherst, qui devient aussi la plus affectée par le tracé. Comment le promoteur peut-il ensuite soutenir que sa planification respecte le principe de l'équité entre la communauté qui supporte un nouvel équipement et celle qui en bénéficie,

tel que ce principe est exprimé à la page 35 de son *Étude des répercussions environnementales* (8).

La variante alternative déjà proposée par la MRC des Laurentides parcourrait la MRC des Laurentides sur 22,6 kilomètres, ce qui représente plus de 15 % de son trajet total. Même si les Laurentides assumeraient ainsi une traversée plus longue que celle impliquée par les variantes « 3 » et « 4 » du corridor sud, la proportion nous a semblé raisonnable. Ce compromis fut d'ailleurs d'autant plus intéressant qu'il offrait l'opportunité de rétablir, à l'intérieur de la MRC, un partage plus équitable du tracé entre les municipalités concernées. La municipalité d'Amherst aurait néanmoins assumé un parcours de 8.5 kilomètres, soit plus important que les 5 kilomètres impliqués par les variantes « 3 » et « 4 » du corridor sud, initialement décrété par l'État, proposé par Hydro-Québec et accepté par nous. Cette augmentation des inconvénients ne semblait toutefois pas exagérée et le milieu était à l'époque disposé à accepter ce compromis avantageux pour tous les intervenants au dossier.

### **3- Notre position commune**

Le mémoire déposé par la MRC des Laurentides fait abondamment état de tous les tenants et aboutissants de notre analyse de la pertinence du projet

Grand-Brûlé / Vignan et du tracé retenu par le promoteur. Nous ne répéterons pas ici tous ces arguments que nous déclarons toutefois partager entièrement, complètement et sans aucune réserve.

À la lumière de tous ces faits et tout bien considéré, les municipalités d'Amherst et d'Huberdeau joignent leur voix à celle de la MRC des Laurentides. Notre position commune est donc la suivante :

**Il fut démontré qu'il existe toutes sortes d'alternatives à Grand-Brûlé / Vignan, qui s'ajouteraient à un degré actuel d'autosuffisance de 70 % et aux très importants gains de sécurité provenant de l'interconnexion avec l'Ontario par le poste permanent de l'Outaouais.**

**Considérant les risques infinitésimaux, en Outaouais et dans les Laurentides, de la répétition d'une catastrophe naturelle de l'ampleur du grand verglas de janvier 1998, l'implantation du poste permanent de l'Outaouais et la consolidation de l'interconnexion complète la sécurisation du réseau au-delà du maximum nécessaire, dépassant même la consommation totale de la région. Même en supposant les circonstances les plus difficiles et les plus improbables, l'alimentation serait complètement rétablie en moins de 2 à 24 heures. Il est donc évident que les installations de bouclage du poste de l'Outaouais sont amplement suffisantes.**

**L'incontestable avantage de ce bouclage par l'interconnexion avec l'Ontario est donc qu'il permet d'éviter la construction de l'inutile et futile ligne Grand-Brûlé / Vignan, les coûts élevés de construction et**

d'entretien, ainsi que les dommages environnementaux absolument inadmissibles que provoqueraient les 152 kilomètres de son parcours.

La construction de la ligne Grand-Brûlé / Vignan est donc plus déraisonnable que jamais, considérant : a) le trop faible bénéfice collectif à retirer d'une amélioration si peu significative d'une sécurité d'approvisionnement désormais excellente, b) les très nombreux et importants impacts environnementaux prévisibles, et c) les coûts élevés de construction et d'entretien.

Dans ces circonstances, il nous semble absolument superflu et farfelu d'ajouter une ligne de 152 kilomètres simplement pour réduire à zéro un délai de quelques heures actuellement nécessaire pour répondre à 100 % à un verglas qui ne se produira probablement jamais.

Il est tout aussi superflu et farfelu de dilapider 200 millions de dollars en fonds publics pour détruire près de 27 kilomètres d'écosystèmes fragiles dans la réserve faunique Papineau-Labelle, ainsi que 34 kilomètres dans les Laurentides, dont 28 dans les territoires fragiles d'Amherst et d'Huberdeau. L'inévitable conséquence sera de défigurer plusieurs paysages sensibles des Laurentides et de Papineau, dont ceux d'une bonne douzaine de lacs de villégiature, comme les lacs de la Mine, Maskinongé, de la Carpe, Windigo, Canard, Gilmour, Jumeaux, à la Loutre, Maillé, la Rouge, de la Fourche, Garret, le Petit lac Preston, ainsi que ceux de 6 rivières à vocation récréative, dont la Maskinongé et la Rouge, de même que de nombreux environnements récréo-touristiques en développement.

**La ligne Grand-Brûlé / Vignan est un projet injustifié, inutile, inacceptable et préjudiciable à la pérennité de notre environnement naturel, à la qualité de vie de nos milieux habités, à la valorisation de nos paysages et à l'aménagement de nos espaces à vocation récréo-touristiques.**

**Le tracé retenu pour cette ligne est, à tous les égards, le pire tracé envisageable, comme le démontrent indiscutablement les conclusions de l'Étude d'impact déposée par le promoteur.**

**Bref, le projet de la ligne Grand-Brûlé / Vignan doit être définitivement abandonné, à la fois pour des raisons environnementales, économiques et énergétiques. Mais aussi, comme l'a souligné le *Comité Harvey*, parce que son tracé « maintient un niveau de mécontentement régional peu compatible avec les objectifs de développement durable que s'est donné le gouvernement du Québec » (9).**

Par le présent mémoire, les municipalités d'Amherst et d'Huberdeau espèrent avoir contribué de façon constructive à un exercice de planification qui s'est déroulé jusqu'à maintenant de façon inadmissible.

Nous vous remercions, monsieur le président et mesdames les commissaires, de l'attention que vous nous avez si aimablement accordée.

## Notes

- (1) Hydro-Québec ; *Étude des répercussions environnementales; Boucle outaouaise; Étape 2 ; Ligne biterne à 315 kV Grand-Brûlé – Vignan ; Modifications au poste Grand-Brûlé à 735-120 kV; Août 1998, 154 pages et annexes, page B3-14*
- (2) *Ibid.* pages 72-77.
- (3) *Ibid.* pages 56-63
- (4) *Ibid.* page B-1
- (5) *Ibid.* page B-11
- (6) Hydro-Québec; *Analyse comparative des variantes de tracé; Boucle outaouaise; Étape 2; Ligne biterne à 315 kV Grand-Brûlé / Vignan; Août 1998, 25 pages.*
- (7) Hydro-Québec; *Boucle outaouaise; Ligne à 315 kV Grand-Brûlé / Vignan; Rapport d'avant-projet; Volume 1; Mars 2000, 345 pages et annexes.*
- (8) Hydro-Québec ; *Étude des répercussions environnementales; Boucle outaouaise; Étape 2 ; Ligne biterne à 315 kV Grand-Brûlé – Vignan ; Modifications au poste Grand-Brûlé à 735-120 kV; Août 1998, 154 pages et annexes.*
- (9) Gouvernement du Québec, Comité d'information et de consultation publiques sur les projets Grand-Brûlé – Outaouais et Aqueduc-Atwater-Viger ; *Bouclage du réseau à haute tension de l'Outaouais : Projets Grand-Brûlé – Vignan et poste Outaouais ; Rapport d'information et de consultation publiques ; Québec, décembre 1998, 148 pages, page 119.*