

MRC des Laurentides

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, le lundi 13 novembre 2000

« Trois puissances gouvernent les hommes : le fer, l'or et l'opinion ; et quand le despotisme a lui-même détruit cette dernière, il ne tarde pas à perdre les deux autres »

Nicolas de Chamfort, *Maximes et pensées.*

Table des matières

1- Une région mobilisée par un consensus inébranlable.....	5
2- Mise en contexte de l'incident du grand verglas.....	7
2.1- La panne générale et les palliatifs locaux.....	7
2.2- Les délais de dépannage.....	8
3- La sécurisation par le bouclage.....	10
3.1- Le poste de l'Outaouais : une interconnexion fort utile.....	10
3.2- L'urgence et la panique sont mauvaises conseillères.....	15
3.3- Le risque d'un autre grand verglas et la sécurité d'approvisionnement.....	18
3.4- Les limites du raisonnable ?.....	24
3.5- La ligne Grand-Brûlé / Vignan : aussi futile qu'inutile.....	26
3.6- La prétendue nécessité d'un axe distinct.....	28
3.7- Un prétexte pour l'exportation d'énergie.....	32
4- Grand-Brûlé / Vignan : le pire de tous les tracés de ligne...	36
4.1- Un mauvais projet bien mal piloté.....	36
4.2- Un choix de tracé préjudiciable aux Laurentides.....	38
4.3- Comment truquer une évaluation environnementale.....	43
4.4- Les préoccupations et les valeurs du milieu.....	45
4.5- Une évaluation environnementale bâclée.....	49
4.6- Le problème de la réserve faunique.....	51
4.7- Une révélation de l'étude d'impact : le pire tracé est retenu !	52
4.8- La question de la conformité aux schémas d'aménagement	58

5- Nos suggestions d'alternatives de sécurisation.....	67
6- La position régionale des Laurentides.....	73
Notes.....	76

Monsieur le président,
Mesdames les commissaires,

La MRC des Laurentides remercie très sincèrement le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de lui donner l'opportunité d'exprimer à nouveau son avis sur le projet de la ligne à 315 kV Grand-Brûlé / Vignan.

1- Une région mobilisée par un consensus inébranlable

C'est à titre d'instance municipale régionale, représentant les 23 municipalités locales regroupées dans la MRC des Laurentides, qu'il nous fait plaisir de nous exprimer encore une fois sur ce projet, comme nous l'avons déjà fait une première fois en octobre 1998 lors des audiences tenues par le *Comité Harvey*, ensuite en mai 1999 devant la Commission de l'économie et du travail de l'Assemblée nationale et, en mai 2000, devant la commission du Bape mandatée pour enquêter sur le projet du poste de l'Outaouais.

Au cours de ce processus, notre compréhension du projet s'est graduellement enrichie des informations fournies par l'ensemble des intervenants. Certaines parties du quatrième mémoire que nous présentons ce soir sur ce projet sont donc entièrement nouvelles, alors que d'autres reprennent et actualisent l'essentiel du propos que nous avons déjà tenu. Vous nous excuserez des répétitions. Mais nous croyons qu'il est

nécessaire que nous vous présentions entièrement notre point de vue afin de vous le faire partager adéquatement.

D'entrée de jeu, rappelons que la population des Laurentides fut épargnée par la tempête de verglas de janvier 1998 et par les fâcheuses conséquences subies par nos concitoyens des régions de Montréal, de la Montérégie et, très près de nous, par nos amis et voisins de l'Outaouais.

En revanche, depuis près de 3 ans, la population et les milieux municipaux de la MRC des Laurentides furent fortement interpellés par le projet de la ligne à 315 kV Grand-Brûlé / Vignan. Ce projet a généré une rare solidarité à l'échelle de notre région. Nous en sommes d'ailleurs assez fiers. Le présent mémoire expose cette position régionale, qui génère un consensus inébranlable au sein du milieu municipal laurentien et de sa population.

Mais permettez-nous d'abord de mettre en contexte les tentatives de justification et les caractéristiques de ce projet de ligne qui nous semblent les plus significatives.

2- Mise en contexte de l'incident du grand verglas

2.1- La panne générale et les palliatifs locaux

Comme chacun le sait, le 8 janvier 1998, à 14h.22, le poids du verglas accumulé sur la ligne Chénier-Vignan provoquait l'affaissement de 2 pylônes à Saint-Hermas, près de Lachute, isolant ainsi l'Outaouais du réseau à haute tension québécois.

Heureusement, il fut possible de pallier cette interruption d'alimentation en utilisant d'autres sources d'approvisionnement. **En moins de 2 heures, la ligne à 120 kV en provenance du poste Quyon, en Ontario, achemina en Outaouais 150 MW de la centrale Chute-des-Chats, partagée à parts égales entre le Québec et l'Ontario. De plus, le poste de la compagnie Maclaren s'est ajouté aux centrales locales de production pour fournir à la région 600 MW additionnels. L'ensemble de ces mesures palliatives a donc permis à la région de se réalimenter à hauteur d'environ 750 MW (1), sur les 1050 MW qu'elle consomme habituellement. En seulement 2 heures, 70 % des besoins habituels de consommation furent donc satisfaits pendant la douzaine de jours qu'a duré la panne.**

2.2- Les délais de dépannage

Même si seulement 2 heures furent nécessaires pour dépanner 70 % de l'Outaouais, l'autre 30 % dut attendre la douzaine de jours qui furent malheureusement nécessaires pour rendre disponibles les équipes de réparation, mobilisées prioritairement par le rétablissement du courant en Montérégie et à Montréal. Si ce n'avait pas été de l'envergure multirégionale de ce verglas, de l'absence totale de possibilité de réapprovisionnement pour le *triangle noir*, qui fut vraiment sinistré, **les équipes de réparation auraient été disponibles pour remettre en service la ligne Chénier-Vignan en seulement un jour ou deux.**

De ces événements qui furent certes très pénibles pour la population outaouaise, il faut tout de même retenir que :

1- la production locale et d'autres sources d'appoint ont pu, peuvent et pourront toujours assurer 70 % de la consommation électrique de la région et ce, avec un délai de réponse d'à peine 2 heures ;

2- un bris de cette envergure sur la ligne Chénier-Vignan requiert normalement un délai de 24 à 48 heures, avec les équipements actuels, pour le rétablissement complet de l'alimentation.

À la lumière de ces faits, il serait déjà possible de conclure que la région outaouaise fut toujours correctement sécurisée et que ce dossier pourrait être immédiatement clos.

Mais dans le contexte d'urgence et de panique provoqué par le grand verglas, Hydro-Québec n'a pas attendu que la poussière retombe et que les esprits se calment avant de lancer le projet de bouclage du réseau à haute tension de l'Outaouais.

3- La sécurisation par le bouclage

La stratégie de bouclage de l'Outaouais par Hydro-Québec comprend 2 projets principaux de bouclage. D'abord la construction du poste de l'Outaouais; ensuite la construction de la ligne Grand-Brûlé / Vignan.

3.1- Le poste de l'Outaouais : une interconnexion fort utile

Ce premier projet comprenait la construction, aujourd'hui réalisée à L'Ange-Gardien, d'un poste temporaire de transformation de 315 à 230 kV, relié au réseau ontarien par une ligne à 230 kV de 15 kilomètres. Ainsi, en cas de défaillance technique sur le réseau québécois, l'Outaouais peut dès maintenant être réalimenté avec de l'électricité en provenance du poste Hawthorne, situé en banlieue d'Ottawa. De plus, selon Hydro-Québec, la ligne ontarienne pourrait éventuellement acheminer en Outaouais l'électricité produite à la centrale québécoise de Beauharnois (2).

Cette interconnexion avec l'Ontario est opérationnelle depuis décembre 1998, mais n'a évidemment jamais été utilisée jusqu'à maintenant, puisque aucune nouvelle situation d'urgence ne s'est encore présentée depuis le grand verglas de janvier 1998. D'ailleurs, il ne se produira probablement jamais plus de situation semblable. Mais advenant l'hypothèse qu'une telle urgence se reproduise, le poste temporaire pourrait, **dans un délai de 24**

heures, fournir 400 MW supplémentaires aux 750 MW disponibles dans les 2 heures par la production locale et les sources d'appoint déjà utilisées lors du grand verglas. Cette capacité de réapprovisionnement de 1200 MW en 24 heures est donc légèrement supérieure à la consommation régionale de pointe de 1050 MW. De plus, en cas de défaillance de l'une de ces sources palliatives, le poste Maclaren, lui-même interconnecté avec l'Ontario, pourrait fournir 400 MW additionnels si ses propres clients corporatifs ne requièrent pas cette énergie.

Le poste temporaire de l'Outaouais sera bientôt remplacé par un poste permanent de manœuvre, de transformation et d'interconnexion de 315 à 230 kV. Comme l'a demandé le Bape (3) et tel qu'en a convenu Hydro-Québec, ce poste améliorera encore davantage la sécurité d'approvisionnement de l'Outaouais. En effet, **le poste permanent pourra accomplir les mêmes opérations de dépannage que le poste temporaire (4), mais avec efficacité supérieure puisqu'il sera doté de convertisseurs automatiques et aura une puissance accrue de 400 à 1250 MW (5).** Ce qui dépasse l'ensemble de la consommation régionale.

De plus, l'interconnexion permanente avec l'Ontario s'ajoutera aux 5 autres interconnexions extraterritoriales d'Hydro-Québec avec les réseaux du Nouveau-Brunswick, de New York, du Vermont et d'autres États de la Nouvelle-Angleterre, qui sécurisent déjà l'ensemble du réseau québécois en cas de défaillance majeure. Ainsi, dans un contexte d'urgence où le recours aux réseaux voisins serait nécessaire, Hydro-Québec disposera d'une alternative supplémentaire pour importer de l'électricité en

provenance de l'Ontario, pouvant être redistribuée en Outaouais et au Québec via la ligne Chénier-Vignan.

Étant donné que le poste de l'Outaouais comprendra des convertisseurs qui synchroniseront automatiquement les réseaux ontarien et québécois, la réalimentation de l'Outaouais serait instantanée dans le cas d'une panne affectant plusieurs régions du Québec. Toutefois, dans le cas d'une panne limitée à l'Outaouais, la trop faible tension disponible du côté outaouais pourrait ne pas suffire à déclencher automatiquement les convertisseurs. **Un délai maximal de 24 heures** serait à ce moment nécessaire pour synchroniser manuellement les 2 réseaux (6). Un accord de partenariat un tant soit peu planifié permettrait peut-être de réduire ce délai à 3 ou 4 heures. Toutefois, étant donné qu'Hydro-Québec est toujours en mesure, comme ce fut le cas lors du verglas, de trouver 750 MW de dépannage dans la région, il serait facile de dégager les 62.5 MW nécessaires au déclenchement automatique des convertisseurs et à l'importation instantanée des 1250 MW qui peuvent transiter par ce poste.

Cette énergie importée de l'Ontario s'ajoutant aux disponibilités régionales actuelles de 750 MW, c'est donc plus de 2000 MW qui seront dorénavant disponibles pour dépanner l'Outaouais en cas d'incident majeur. Cette capacité de dépannage correspond donc au double de la totalité des besoins énergétiques !!!

Hydro-Québec compare souvent l'interconnexion à la roue de secours d'une automobile. Mais avec une capacité de dépannage qui est le double des besoins, c'est plutôt à 8 roues de secours dans une seule automobile

qu'il faudrait comparer le poste ! N'est-ce pas amplement suffisant ? Poser la question c'est y répondre.

Répétons que puisque l'Outaouais s'autosuffit déjà à hauteur de 70 %. Il ne manque donc que 300 MW en disponibilité de dépannage afin d'atteindre la sécurité absolue, si tant est qu'elle soit jugée nécessaire. Or, le poste temporaire en offre actuellement 400 MW, ce qui est déjà plus que suffisant pour couvrir tous les besoins. Quant au futur poste permanent, il en offrira 1250 MW, soit 4 fois plus que ne l'exige la sécurité absolue.

Cette énorme capacité de dépannage sera donc bien suffisante pour satisfaire tous les besoins... à moins que l'Outaouais et les autres régions du Québec ne tombent toutes en panne simultanément et que la catastrophe soit d'une telle ampleur que les 5 autres interconnexions avec l'étranger ne soient plus fonctionnelles ! En théorie, de telles circonstances pourraient alors priver l'Outaouais de la part d'électricité de dépannage que le poste de l'Outaouais devrait peut-être distribuer dans les autres régions du Québec. Mais advenant une telle catastrophe, il serait bien étonnant que le poste permanent ne puisse pas consacrer 25 % de sa capacité, soit 400 de ses 1250 MW aux consommateurs de l'Outaouais ! Le poste Vignan est le plus susceptible d'être adéquatement desservi, puisqu'il sera le plus rapproché du poste permanent de l'Outaouais (7). Et même si la catastrophe est à ce point épouvantable qu'il n'y parvienne pas, l'Outaouais pourra néanmoins s'autosuffire à 70 % avec sa production locale et les sources d'appoint !

De ce premier projet de bouclage, nous retenons donc que l'interconnexion avec l'Ontario permet déjà de boucler l'alimentation électrique de l'Outaouais et d'assurer entièrement sa sécurité d'approvisionnement, et ce à un niveau qui dépasse très largement les besoins.

À cet égard, la conclusion du *Comité Harvey* est fort instructive, lorsqu'il écrit : « *Le réseau de l'Outaouais sera bouclé avec le réseau ontarien dès l'hiver 1998-1999 ... ceci permet de répondre temporairement à l'objectif prioritaire du projet, soit de sécuriser l'alimentation en énergie électrique de la région outaouaise... jusqu'à ce que la construction du poste permanent soit complétée* » (...) (8).

La question qui se pose alors est la suivante : Doit-on faire encore mieux et à quel prix ? En supposant qu'un si enviable niveau de sécurité d'approvisionnement ne soit pas jugé encore suffisant par les autorités publiques et qu'il soit considéré pertinent de l'améliorer encore davantage, est-il possible de le faire efficacement, économiquement et avec le minimum de dommages pour l'environnement, c'est-à-dire sans construire la ligne Grand-Brûlé / Vignan ?

Hydro-Québec et le ministère des Ressources naturelles connaissent tous ces faits évoqués précédemment et conviennent que le poste permanent de l'Outaouais améliorera significativement la sécurité offerte actuellement par le poste temporaire (9). Mais comme si cette sécurité accrue n'était pas encore suffisante, le promoteur s'entête, contre toute attente, à vouloir absolument passer à la deuxième étape de son projet de bouclage.

Faut-il se méfier de pareil entêtement ?

Il faut garder à l'esprit, nous dit sans cesse Hydro-Québec, que le projet de la ligne Grand-Brûlé / Vignan a été élaboré dans une situation d'urgence, afin de prévenir la reproduction d'une catastrophe identique à celle vécue en janvier 1998. Selon nous, c'est la meilleure raison de se méfier de ce projet.

3.2- L'urgence et la panique sont mauvaises conseillères

Une situation de crise et de catastrophe n'est sûrement pas la circonstance idéale pour planifier un tel projet et en soupeser méticuleusement les avantages et les inconvénients.

Si on n'y prend garde, la noble et légitime volonté d'obtenir un niveau adéquat de sécurité d'approvisionnement électrique risque de tourner rapidement à l'obsession et de nous faire commettre la bêtise d'investir abusivement et inutilement dans des équipements absolument superflus.

Puisque c'est toujours dans des situations de crise que naissent ces obsessions et les abus qui en découlent, il faut donc, pour comprendre la nature du phénomène et se prémunir contre des décisions intempestives, prendre la mesure de toute la subjectivité et l'émotivité qui conditionnent l'émergence de tels projets.

Quel est donc le contexte très particulier d'une situation d'urgence ?

Dans le contexte d'une crise majeure, comme celle générée par le grand verglas, l'ensemble de la collectivité est aux prises avec une situation d'urgence qui nécessite évidemment une action immédiate de la part des autorités publiques. Outre la nécessité d'offrir le maximum de sécurité physique et matérielle aux personnes sinistrées, il est absolument indispensable d'atténuer les impacts psychosociaux de la catastrophe et de rassurer l'ensemble de la collectivité en montrant que les responsables publics comprennent bien l'ampleur du sinistre, en évaluent correctement les conséquences, gèrent adéquatement des mesures concrètes et efficaces de support collectif et individuel et, surtout, prennent les moyens nécessaires pour réduire la possibilité d'une reproduction éventuelle du sinistre.

En janvier 1998, les autorités québécoises et Hydro-Québec ont accompli ce mandat avec brio et ont ainsi évité que la situation ne dégénère en véritable chaos. En revanche, les effets pervers d'une opération d'envergure de gestion de crise ne sont jamais nuls.

Comme chacun le sait, un tel contexte de crise est tellement anxiogène, tant au niveau individuel que collectif, qu'il exacerbe nécessairement les perceptions et peut facilement biaiser, voire distorsionner, l'évaluation des risques réels imputables à la condition du moment. Et cela est particulièrement vrai en ce qui concerne la possibilité d'une reproduction éventuelle de la catastrophe. Une telle surévaluation des risques, conjuguée à l'incontestable nécessité d'apaiser les craintes du public, peut ainsi entraîner les responsables publics, malgré eux, dans une véritable surenchère de l'éventail et de l'envergure des équipements de contrôle et

de protection promis à long terme. Un tel effet pervers est encore plus probable lorsque l'un des acteurs en présence a précisément comme mission d'être le promoteur et l'opérateur éventuel de ces équipements.

C'est dans cette perspective, croyons-nous, qu'il faut comprendre la tentative de justification et la teneur du projet de bouclage de l'Outaouais par la ligne Grand-Brûlé / Vignau, en plus du bouclage déjà réalisé par le poste de l'Outaouais. Avec ces 2 boucles, le réseau d'alimentation de l'Outaouais ne serait pas seulement doublé, mais bel et bien triplé !

Nous comprenons très bien que le grand verglas de janvier 1998 fut une terrible catastrophe qui a mis à rude épreuve nos concitoyens, les autorités publiques et Hydro-Québec. Personne ne souhaite qu'une telle situation ne se répète. Il est évident que la collectivité entière espère que les responsables publics prendront toutes les dispositions nécessaires pour prévoir et atténuer le mieux possible les conséquences désastreuses d'une semblable catastrophe naturelle.

Cependant, il est toujours utile, voire nécessaire, de bénéficier d'un peu de recul temporel pour mieux apprécier les risques qu'une telle situation ne se reproduise et pour déterminer les mesures de sécurité à long terme qu'il convient de mettre en place.

Il faut donc maintenant se demander quel est le risque d'une reproduction de la catastrophe du verglas ?

3.3- Le risque d'un autre grand verglas et la sécurité d'approvisionnement

En ce qui concerne les équipements projetés par Hydro-Québec pour sécuriser le réseau, personne ne contestera que les multiples opérations de bouclage, que ce soit par des lignes autonomes ou par des interconnexions, augmenteront la fiabilité de l'approvisionnement. Indiscutablement, plus Hydro-Québec construira de lignes, de postes, de boucles, de centrales, renforcera et modernisera l'ensemble des équipements, établira des interconnexions multiples avec les réseaux voisins, doublera, triplera voire quadruplera les équipements, et plus le réseau sera réputé fiable... Mais il y a nécessairement une limite que le gros bon sens nous impose ! Ne serait-ce que parce que la sécurité vraiment absolue est par définition impossible à obtenir.

Cette question épineuse de la sécurité du réseau ne peut donc se poser raisonnablement en termes de sécurisation absolue, à moins que nous ne souhaitions élever l'infrastructure hydroélectrique au rang de notre seule et unique obsession nationale et que nous soyons disposés à lui consacrer l'ensemble de nos énergies humaines et financières.

Cette question ne peut donc être abordée qu'en s'appesantissant :

- les risques d'une autre catastrophe ;
- la nécessité de minimiser les impacts environnementaux générés par la présence des équipements hydroélectriques ;
- les allocations financières requises pour réaliser ces projets ; et

- le bénéfice additionnel que la collectivité pourrait retirer en sécurisant encore davantage un réseau pourtant décrit comme l'un des plus fiables au monde.

Au chapitre des risques, les bouleversements climatiques planétaires justifieraient, selon certains prophètes de malheur, l'inflation de toutes ces mesures de sécurité contre un autre hypothétique verglas. Rien ne semble pourtant plus faux.

Il est vrai que les changements climatiques qui s'opèrent sont extrêmement préoccupants, surtout à cause des risques accrus de temps violent qui découlent du déplacement rapide des masses thermiques particulièrement instables. Mais ce phénomène est à l'opposé des conditions météorologiques qui ont provoqué le grand verglas, soit la superposition de couches thermiques d'air très stagnant : l'une au sol se maintenant sous 0 degrés, l'autre qui lui est superposée se maintenant au-dessus de 0 degrés. D'énormes nuages en altitude et des précipitations constantes furent également nécessaires, ainsi qu'un patron de vent très précis d'origine nord-est qui, en s'engouffrant dans la vallée du Saint-Laurent sous la masse d'air chaud, y a emprisonné une couche d'air froid au niveau du sol. Ce cocktail bien particulier de conditions a été extraordinairement stable, se maintenant pendant une période très prolongée de plus de 70 heures, soit environ 10 fois plus longtemps que l'épisode moyen de verglas.

Un tel verglas n'est donc pas le résultat des changements climatiques et du réchauffement planétaire. Ces bouleversements climatiques globaux, qui se caractérisent par des conditions météorologiques instables et violentes,

n'expliquent nullement les superpositions thermiques stagnantes qui provoquent les verglas. D'ailleurs, les données sur le réchauffement climatique indiquent effectivement une tendance à l'augmentation de la fréquence de situations extrêmes de canicules, de pluies abondantes, d'orages, de vents violents, de tornades et d'ouragans. Mais elles n'indiquent rien de semblable pour les épisodes de verglas. En fait, ces bouleversements qui peuvent nous faire craindre le pire en matière de climats violents, diminuent très probablement le risque qu'un grand verglas se reproduise. Comme nous l'a rappelé Environnement Canada, même des hivers plus chauds, avec des températures oscillant plus fréquemment autour du point de congélation, seraient également des hivers plus courts avec moins de précipitations verglaçantes (10).

Selon Environnement Canada, le grand verglas fut un événement absolument isolé dans tout l'historique des pluies verglaçantes depuis 50 ans, dont l'envergure fut le double du pire verglas connu jusqu'à alors. Cet événement ne s'inscrit aucunement dans une quelconque tendance et les probabilités d'une répétition d'une telle erreur de la nature sont extrêmement faibles (11). Selon la *Commission Nicolet*, l'intervalle de récurrence d'un verglas comme celui de 1998 serait d'un siècle. Il n'y a qu'une chance sur 100 que le même phénomène se reproduise l'année prochaine, et de 2 chances sur 3 au cours du prochain siècle (12).

De surcroît, la probabilité d'une répétition d'un verglas important dans la vallée outaouaise est encore plus faible que dans la vallée du Saint-Laurent. Parce que le fleuve a une orientation sud-ouest / nord-est, l'air froid du Nord peut donc facilement descendre vers le sud de cette grande

vallée avec plus de facilité, y demeuré emprisonné sur une vaste superficie en y maintenant des températures plus froides au niveau du sol qu'en altitude. Ce qui est l'un des ingrédients nécessaires à la recette d'un cocktail verglaçant. Par contre, la vallée outaouaise, plus petite, a une orientation est / ouest. L'air y provient plus rarement du Nord et plus fréquemment de l'Est ou de l'Ouest, y maintenant des températures plus douces que dans la vallée du Saint-Laurent. Ces températures sont donc moins susceptibles d'engendrer la superposition thermique nécessaire à un épisode verglaçant important (13).

Considérons finalement que si un second grand verglas devait malheureusement survenir, il serait sûrement configuré différemment du précédent, à la fois en localisation géographique, en étendue, en intensité et en durée. Les sinistres climatiques ne se répètent jamais de façon absolument identique. L'erreur serait donc alors de prévoir des mesures de protection conçues en fonction du scénario hautement improbable d'une réplique exacte du seul épisode de grand verglas que nous ayons connu.

En somme, le moins que l'on puisse dire, c'est que même en considérant le risque, jamais totalement nul, d'un autre grand verglas, le recul temporel nous place aujourd'hui très loin de la situation d'urgence créée par l'atmosphère de crise de janvier 1998.

L'urgence de la situation de crise étant aujourd'hui révolue, rien ne peut justifier l'investissement financier et environnemental colossal que représente la création de boucles multiples destinées à tripler les réseaux existants !

Mais l'interconnexion avec l'Ontario est-elle suffisante pour tenir tête au climat ?

La sécurité de l'approvisionnement en Outaouais, qui a toujours atteint un niveau acceptable, est maintenant bien assurée par la récente interconnexion avec l'Ontario, qui peut pallier toute défection de l'approvisionnement en provenance du poste Chénier.

D'aucuns pourront, bien entendu, se demander si ce bouclage par l'interconnexion avec Ontario suffirait, avec les autres sources palliatives, à réalimenter entièrement et instantanément la région en cas d'une panne totale et prolongée semblable à celle de janvier 1998 ? Même si tout porte à répondre positivement à cette question, il est évident que tout dispositif de sécurité a ses propres limites et qu'un certain degré de risque demeure toujours présent. Et l'on ne peut rien y faire.

En effet, même si les boucles obtenues par des interconnexions ou des lignes autonomes sécurisent l'alimentation électrique d'une région en diversifiant géographiquement les sources d'approvisionnement, les lignes de transport convergent toutes vers les mêmes pôles de consommation et parcourent donc en grande partie les mêmes territoires géographiques. Plus on s'approche des bassins de consommation, plus les différentes lignes sont simultanément exposées aux mêmes conditions climatiques. Ainsi, un éventuel verglas pourrait évidemment provoquer des pannes simultanées sur toutes les boucles qu'Hydro-Québec aurait pu construire dans la région.

Ce scénario du pire, s'il était envisagé dans toutes les régions du Québec où un risque est présent, commanderait évidemment le déploiement d'un dispositif de sécurité à boucles multiples absolument disproportionné et farfelu.

Qu'on nous permette l'analogie suivante : c'est comme si le gouvernement américain construisait des abris souterrains pour tous les habitants du *Midwest* et du *Sud-est* des États-Unis, afin de leur offrir la protection maximale contre les ouragans et les tornades qui ravagent régulièrement ces régions et qui y font des morts et des dommages sans aucune commune mesure avec notre historique verglas. L'analogie n'a rien de caricaturale, car le risque réel d'une répétition de ces cataclysmes dans ces régions est bien plus élevé qu'en ce qui concerne notre verglas. En fait, nous avons presque la certitude que les bouleversements climatiques globaux alimentent les tornades et les ouragans qui continueront de plus en plus à sévir et à semer la mort aux États-Unis. Ce qui n'est certainement pas le cas d'un épisode verglaçant comme celui de janvier 1998.

Considérons finalement que les infrastructures d'Hydro-Québec sont exposées, comme tout ce qui prend place sur le territoire, à des risques de toutes sortes : orages magnétiques, séismes, incendies, feux de forêts, foudre, tornades, tempêtes de neige, grêle, vandalisme, accidents d'origine humaine, etc. Est-il possible et raisonnable de tout sécuriser de manière absolue ? Hydro-Québec tente de justifier le projet Grand-Brûlé / Vignau en attisant l'anxiété générale générée par le verglas de 1998 et en

cherchant à tirer profit de ces circonstances pénibles. Mais sommes-nous devenus à ce point incapables de vivre avec un risque, si minime soit-il ?

Évidemment, le constat que la sécurité absolue soit impossible et déraisonnable à atteindre ne doit pas servir de prétexte à l'inaction. Les autorités publiques doivent, bien entendu, appliquer les mesures de sécurité qui s'imposent, mais elles doivent le faire dans les limites du raisonnable.

3.4- Les limites du raisonnable ?

Hydro-Québec prétend que la sécurité accrue offerte par le poste d'interconnexion n'est pas suffisante et que la ligne Grand-Brûlé / Vignan est donc indispensable. Voyons pourquoi.

Selon Hydro-Québec, les équipements d'interconnexion du poste de l'Outaouais ne lui permettront malheureusement pas de réacheminer vers le poste Vignan de l'électricité avec autant d'efficacité que la ligne Grand-Brûlé / Vignan. En effet, aux yeux du promoteur, l'interconnexion avec l'Ontario implique nécessairement une certaine dépendance à l'endroit du réseau ontarien et du réseau américain avec lequel il est lui-même relié. Cette situation entraînerait de l'incertitude quant à la disponibilité de l'énergie.

Aussi, dans le cas d'une panne générale limitée à l'Outaouais, il faudra composer avec le délai de réaction entre les partenaires pour segmenter, synchroniser manuellement les réseaux et reconfigurer la distribution de

l'énergie disponible entre les différents bassins de consommation. Hydro-Québec estime ce délai maximum à 24 heures (14). Ce qui nous semble pourtant assez bref en situation de crise.

Mais alors, il faudrait demander au promoteur pourquoi il met en œuvre une stratégie d'interconnexion de l'ensemble du réseau québécois avec les réseaux voisins, afin de sécuriser le pays tout entier avec des postes d'interconnexion semblables au poste de l'Outaouais, s'il croit vraiment qu'un tel partenariat est à ce point précaire qu'il ne puisse même pas convenir à la seule région de l'Outaouais qui, de surcroît, s'autosuffit à 70 % ? Pourquoi tente-t-il de sécuriser le Québec tout entier avec une stratégie qu'il prétend si fragile pour l'Outaouais qu'on doive absolument sécuriser davantage cette région en y implantant la ligne Grand-Brûlé / Vignan ? Et pourquoi l'ensemble du Québec devrait-il alors se satisfaire d'un mécanisme de sécurité qui ne serait même pas viable pour le seul Outaouais ? Et pourquoi, somme toute, désirer alors construire le poste de l'Outaouais ?

Sur la place publique, Hydro-Québec s'évertue à répéter que l'interconnexion avec les réseaux voisins constitue la stratégie la plus efficace et la moins coûteuse pour sécuriser l'alimentation électrique en diversifiant les sources d'approvisionnement. Cet avis est partagé, semble-t-il, par la Commission Nicolet et le Bape (15). Nous le partageons aussi. Dans le Sud et l'Est du Québec, le réseau d'Hydro-Québec est déjà relié avec ceux du Nouveau-Brunswick, de New York, du Vermont et de quelques autres États de la Nouvelle-Angleterre. Hydro-Québec prévoit

d'ailleurs ajouter d'autres interconnexions afin de reconfigurer l'ensemble du réseau, de façon plus sécuritaire, d'ici 2019 (16).

Mais pourquoi cette fameuse stratégie d'interconnexion, si elle est si viable pour le Québec, ne permettrait-elle pas de sécuriser suffisamment l'Outaouais, puisque la région serait ainsi associée à ce système composé de multiples réseaux interreliés ?

C'est à n'y rien comprendre !

3.5- La ligne Grand-Brûlé / Vignan : aussi futile qu'inutile

Le deuxième projet de bouclage est donc ce fameux projet de construction de la nouvelle ligne à 315 kV Grand-Brûlé / Vignan. Selon Hydro-Québec, cette nouvelle ligne n'est absolument pas nécessaire à l'alimentation électrique de l'Outaouais. Elle ne serait justifiée que par la sécurisation de la région et c'est l'unique raison pour laquelle des budgets permettant sa construction ont été dégagés (17), sans que les critères habituels de rentabilité ne soient considérés.

D'une longueur d'environ 152 kilomètres, cette ligne est destinée à relier le poste Grand-Brûlé au poste Vignan. Ainsi, s'il survenait un bris d'équipement sur l'actuelle ligne Chénier-Vignan, le poste Grand-Brûlé de Saint-Jovite pourrait remplacer le poste Chénier, situé près de Mirabel, et réalimenter instantanément le poste Vignan de Gatineau.

Totalement inutile, la ligne Grand-Brûlé / Vignan protégerait le poste Vignan avec le poste Grand-Brûlé..., alors que ce poste Vignan est déjà protégé par le poste de l'Outaouais.

Le seul véritable bénéfice de cette ligne serait simplement à réduire à zéro le délai de 24 heures nécessaire à la synchronisation manuelle du poste de l'Outaouais. Mais, comme il fut déjà expliqué, ce délai maximum de 24 heures ne serait nécessaire que dans certaines conditions très particulières : premièrement, il faudrait que la panne soit à la fois complète mais limitée à l'Outaouais, de façon à ne pas déclencher les convertisseurs ; deuxièmement, il faudrait qu'aucune des sources régionales palliatives déjà utilisées lors du verglas ne soit disponible, ni pour réalimenter rapidement la région comme en 1998, ni pour démarrer les convertisseurs ; troisièmement, il faudrait qu'Hydro-Québec ait négligé de prévoir un accord suffisamment précis de dépannage avec son partenaire ontarien. Bref, dans une large mesure, le délai maximal ne serait de 24 heures que si Hydro-Québec négligeait de prendre les mesures appropriées pour le réduire... Ce qui ne sera certes pas le cas.

D'autre part, n'oublions pas que même sans le poste de l'Outaouais, l'expérience du grand verglas prouve que la capacité d'auto-dépannage de la région satisfait 70 % de besoins en moins de 2 heures. Le fameux délai maximum de 24 heures ne concerne donc que l'autre 30 % de la consommation, et ne serait requis que si les très improbables circonstances évoquées ci haut sont mystérieusement réunies.

Il faudrait demander à la population concernée, croyons-nous, si elle est disposée à vivre avec ce risque infinitésimal, ou si elle exige plutôt que soient dilapidés 200 millions de dollars en fonds publics pour construire une ligne de 152 kilomètres, dont personne ne veut chez soi et qui serait conséquemment construite en pleine réserve faunique.

Ce projet Grand-Brûlé / Vignan ressemble de plus en plus à du délire !

Le gros bon sens nous indique qu'une puissante interconnexion avec l'Ontario étant maintenant planifiée, il n'est plus nécessaire d'engouffrer des fonds publics et de saccager l'environnement pour construire une deuxième boucle, aussi futile qu'inutile, avec la ligne Grand-Brûlé / Vignan !

3.6- La prétendue nécessité d'un axe distinct

Hydro-Québec tente aussi de justifier le projet Grand-Brûlé / Vignan par l'argument suivant : une nouvelle ligne empruntant un axe territorial distinct est nécessaire afin que les différentes lignes d'alimentation de l'Outaouais ne soient pas exposées simultanément aux risques d'une même région climatique.

Constatons d'abord qu'en amont du poste de l'Outaouais, un bris de la ligne Chénier-Vignan entre celui-ci et le poste Chénier sera rapidement résolu par l'intervention du poste de l'Outaouais, qui remplacera le poste Chénier et acheminera au poste Vignan l'électricité de dépannage en provenance de l'Ontario.

Par contre, si le bris survient en aval du poste de l'Outaouais, sur le parcours d'environ 35 kilomètres qui le sépare du poste Vignan, il n'existera alors aucune alternative pour acheminer à Vignan l'énergie de dépannage. La ligne Grand-Brûlé / Vignan serait donc indispensable à l'établissement de cette alternative aux 35 kilomètres qui seraient plus fragiles sur la ligne Chénier-Vignan (18).

Hydro-Québec l'a répété maintes et maintes fois : seule une ligne traversant le territoire fragile dans un axe différent de celui de la ligne Chénier-Vignan peut sécuriser cette dernière (19). Un tel axe distinct réduirait le risque qu'un incident climatologique affecte simultanément les 2 lignes. C'est d'ailleurs le principal motif qui militerait en faveur de la construction de Grand-Brûlé / Vignan plutôt que du renforcement ou du doublage de la ligne Chénier / Vignan (20). Pourtant, Hydro-Québec possède déjà la servitude lui permettant de doubler très économiquement cette ligne. Cette servitude fut acquise, il y a une trentaine d'années, à l'époque où le promoteur prévoyait devoir un jour répondre à une demande outaouaise en hausse de 10 % par année, mais qui dépasse à peine 1 % aujourd'hui (21). Malgré ce net avantage économique en faveur du doublage de Chénier / Vignan, le principe de l'axe distinct doit, selon Hydro-Québec, prévaloir dans la prise de décision.

Or, malgré tout l'argumentaire du promoteur développé sur cette prétendue nécessité de l'axe distinct, nous remarquons avec surprise et étonnement que l'éventuelle ligne Grand-Brûlé / Vignan **ne suivra pas** le *parcours distinct* montré sur les schémas de présentation à petite échelle

confectionnés par le promoteur. En fait, en examinant plus attentivement les feuillets numéro 4 des cartes à plus grande échelle qui accompagnent l'*Étude d'impact sur l'environnement* déposée par Hydro-Québec (22), on voit très clairement que la ligne Grand-Brûlé / Vignan et la section la plus « fragile » de la ligne Chénier-Vignan seraient plutôt situées très près l'une de l'autre. Elles sont mutuellement à moins de 5,6 kilomètres de distance un peu à l'est du poste de l'Outaouais, au point « E » indiqué sur les cartes mentionnées, c'est-à-dire à l'endroit où le tracé arrive du Nord et bifurque vers l'Ouest. Les 2 lignes décrivent ensuite vers l'Ouest une tangente sur une distance de 19.5 kilomètres, se rejoignent et poursuivent ensemble le reste de leur parcours sur les derniers 15.5 kilomètres, jusqu'au poste Vignan.

Évidemment, les deux lignes sont si proches l'une de l'autre sur les 35 kilomètres les plus fragiles de la vallée outaouaise que tout phénomène météorologique qui affectera l'une des deux lignes affectera très certainement l'autre !

Hydro-Québec justifie pourtant sa stratégie de bouclage par le principe selon lequel la création de voies distinctes d'acheminement de l'électricité renforce la sécurité d'approvisionnement. Or, dans le cas de Grand-Brûlé / Vignan, **la sécurité du transport de l'électricité y demeurera inchangée, puisque la ligne alternative Grand-Brûlé / Vignan empruntera le même parcours que la ligne Chénier-Vignan qu'elle doit précisément sécuriser !**

Il y a là une incohérence manifeste. Comment le promoteur peut-il du même souffle tenter de justifier Grand-Brûlé / Vignan en évoquant la probabilité d'un autre grand verglas et, du même coup, la nécessité d'un axe distinct, tout en planifiant un tracé qui sera contigu à la ligne à sécuriser. De surcroît, il néglige de renforcer ou de surdimensionner l'une ou l'autre des 2 lignes situées dans la même zone climatique et exposées au même risque (23) ! À moins que le risque climatologique, comme Environnement Canada l'a démontré, ne soit pas ce que laisse entendre le promoteur...

D'ailleurs, nous aurions tort de voir dans le principe des lignes empruntant des axes distincts la panacée que donne à entendre le promoteur. À cet égard, notons simplement que plus elles se rapprochent des bassins de consommation qu'elles desservent, ces lignes se rapprochent également les unes des autres, parcourent les mêmes régions climatiques et risquent toutes de flancher simultanément si un incident météorologique se produit près du point de livraison de l'électricité. C'est évidemment le talon d'Achille de la stratégie des axes distincts. Voilà pourquoi on pourrait préférer, à proximité des bassins de consommation, créer des alternatives d'approvisionnement en multipliant les sources locales de production.

La vulnérabilité de lignes partageant le même territoire est d'ailleurs une réalité admise par le promoteur, lorsqu'il déclare que l'interconnexion avec l'Ontario est aussi fragile que le reste du réseau, advenant un autre verglas en Outaouais (24). Fort curieusement, Hydro-Québec en prend prétexte pour nous proposer alors de pallier cette fragilité de l'interconnexion en construisant les 152 kilomètres de la ligne Grand-Brûlé / Vignan, de façon à

sécuriser principalement le tronçon de la ligne Chénier-Vignan qui lui serait contigu ! **Mais par quelle magie la ligne Grand-Brûlé / Vignan parviendrait-elle à résister à un incident météo qui ferait flancher à la fois la ligne Chénier-Vignan et l'interconnexion avec l'Ontario ?**

Remarquons enfin que comparativement à Grand-Brûlé / Vignan, la ligne d'interconnexion avec l'Ontario s'éloigne beaucoup plus rapidement de Chénier-Vignan et du cœur de la vallée outaouaise en dessinant une perpendiculaire vers le Sud. **C'est donc l'interconnexion avec l'Ontario qui constitue vraiment cet axe distinct tant désiré, et non pas Grand-Brûlé / Vignan !**

Mais pourquoi construire alors la ligne Grand-Brûlé / Vignan ? Car contre toute attente, et malgré le niveau très élevé de sécurité offert par le poste de l'Outaouais et l'inutilité manifeste de la ligne Grand-Brûlé / Vignan, Hydro-Québec s'entête néanmoins à vouloir la construire. Pourquoi donc ?

3.7- Un prétexte pour l'exportation d'énergie

Bien entendu, lorsqu'elle ne sera pas requise par une rarissime et mystérieuse opération de dépannage qui ne pourra pas être assumée par le poste de l'Outaouais ou la production locale, ce qui ne se produira fort probablement **jamais**, la ligne Grand-Brûlé / Vignan ne restera pas inutilisée. Ce serait trop stupide. Grand-Brûlé / Vignan servira donc essentiellement à exporter de l'électricité sur un marché nord-américain déréglementé et dont les réseaux sont maintenant tous interconnectés les

uns aux autres. C'est ce qui se produira 99.9 % du temps ou, même, pourrait-on dire, toujours.

Grand-Brûlé / Vignan serait donc une ligne d'exportation que le promoteur aura tenté de justifier en prenant prétexte d'un faux problème de sécurité en Outaouais et dans les Laurentides. Et c'est ce vice fondamental de cohérence, entre les finalités réellement poursuivies et celles qui sont publiquement déclarées, qui mine la rigueur de l'argumentaire développé par le promoteur. Selon nous et bien d'autres intervenants, cet argumentaire ne tient pas la route.

Contrairement à ce qu'il pense probablement, Hydro-Québec aurait contribué à la transparence du débat en exprimant franchement ses intentions. Le promoteur aurait d'ailleurs récolté sans doute de nombreux appuis à l'exportation d'électricité, autant pour des raisons économiques qu'écologiques. Toutefois, il lui aurait fallu débattre de l'épineuse question du partage des coûts d'exportation entre les consommateurs québécois et la clientèle extérieure, comme l'ont déjà mentionné le Bape (25) et le Conseil régional de l'environnement des Laurentides.

Nous aurons tous en effet compris qu'Hydro-Québec ne peut que très difficilement pénétrer les marchés américains si le prix de son électricité incorpore le coût élevé de son transport sur un si long parcours. Afin de maintenir ses prix de vente à un niveau concurrentiel, l'entreprise doit faire assumer une partie des coûts de transport par son actionnaire ou par ses clients québécois. Ceci soulève évidemment les questions suivantes : Les avantages collectifs à retirer de l'exportation d'électricité sont-ils supérieurs

aux coûts collectifs à assumer ? Et qu'en est-il des coûts et des bénéfices environnementaux ?

Voilà les questions essentielles soulevées par l'exportation d'électricité et qui devront nécessairement être discutées dans le cadre de tout projet qui, comme Grand-Brûlé / Vignan, est destiné à exportation d'énergie. Ce sont évidemment de bien grandes questions auxquelles il est long et difficile de répondre. Elles susciteront vraisemblablement d'interminables mais indispensables débats sur les choix de société qu'il convient d'effectuer en regard d'une foule de considérations sociales, économiques, politiques et environnementales. C'est exactement le genre de questionnement qui déplaît souverainement à toute entreprise empressée d'atteindre ses objectifs commerciaux. Prendre prétexte d'une fausse urgence est une manière bien plus expéditive de procéder...

De cet examen de la pertinence des 2 projets de bouclage de l'Outaouais, nous en tirons des conclusions qui s'imposent d'elles-mêmes :

Les 1250 MW de dépannage du futur poste permanent de l'Outaouais, ajoutés aux 750 MW d'autosuffisance actuelle provenant de la production locale et des sources d'appoint, ce qui totalise environ 2000 MW, sont amplement suffisants pour sécuriser la consommation outaouaise de pointe, qui ne s'élève qu'à la moitié de cette très imposante capacité de dépannage. La ligne Grand-Brûlé / Vignan est conséquemment un projet aussi futile qu'inutile et nuisible. Ce projet

doit être abandonné au titre de la *première mauvaise idée d'Hydro-Québec au début du troisième millénaire.*

Il revient évidemment au gouvernement du Québec de décider s'il abandonnera tout simplement ce projet Grand-Brûlé / Vignan auquel nous nous opposons avec plus de conviction que jamais auparavant. Toutefois, il est du ressort du Bape de se prononcer non seulement sur la pertinence du projet en lui-même, mais aussi sur l'acceptabilité environnementale du choix du tracé retenu par Hydro-Québec. Pour cette raison, nous souhaitons également nous exprimer sur ce sujet du choix du tracé, et ce **même si nous rejetons l'ensemble du projet Grand-Brûlé / Vignan avec la dernière énergie.**

D'ailleurs, sur cette question du choix du tracé, même les partisans de la ligne Grand-Brûlé / Vignan, de plus en plus rares, devront bien reconnaître tôt ou tard que le tracé retenu par Hydro-Québec est le pire des tracés ! C'est d'ailleurs la révélation absolument consternante de *l'Étude d'impact* déposée par le promoteur lui-même !

4- Grand-Brûlé / Vignan : le pire de tous les tracés de ligne

4.1- Un mauvais projet bien mal piloté

Non seulement le projet de la ligne Grand-Brûlé / Vignan est inutile pour la sécurisation de l'Outaouais et des Laurentides, mais il s'agit également d'un projet qui fut piloté par un promoteur qui a accordé un traitement fort différent aux points de vues exprimés par les deux MRC impliquées, de manière à les opposer l'une contre l'autre. Ce qui, comme l'a amplement souligné le *Comité Harvey*, « maintient un niveau de mécontentement régional peu compatible avec les objectifs de développement durable que s'est donné le gouvernement du Québec » (26). En fait, nous sommes persuadés que ce projet fut tellement mal conduit, et que le milieu laurentien fut tellement éconduit, que ce seul constat devrait amplement suffire aux autorités pour rejeter le projet Grand-Brûlé / Vignan.

En effet, la participation du milieu municipal laurentien aux travaux du projet Grand-Brûlé / Vignan ne fut pas une sinécure.

Rappelons d'abord qu'Hydro-Québec débuta sa démarche de travail, le 6 mai 1998, en nous soumettant le seul corridor prévu par le décret 86-98 pour ce projet de ligne, soit le « **corridor sud** ». Hydro-Québec nous persuada que ce corridor sud avait été déterminé après une longue et

minutieuse analyse du territoire, très cartésienne, scientifique et qu'il s'agissait incontestablement du corridor idéal au plan environnemental. De bonne foi, nous avons accepté ces explications qui nous semblaient raisonnables. Nous avons d'abord accordé notre appui au projet, malgré les inconvénients inévitables qu'il occasionnerait sur notre territoire. Hydro-Québec nous assura alors que ce corridor ne pourrait jamais être remplacé par un autre qui, selon toute évidence, exercerait encore davantage d'impacts sur notre milieu. D'ailleurs, on nous assura qu'il s'agissait du seul corridor autorisé par le décret 86-98 et qu'il serait donc illégal d'en retenir un autre. Poudre aux yeux.

Malheureusement pour nous, Hydro-Québec n'obtint pas le même appui au corridor sud de la part de nos amis et voisins de la MRC de Papineau. Pour des raisons qui lui sont propres et que nous respectons, la MRC de Papineau estima que ce corridor sud générerait chez elle des impacts inacceptables. Elle lui préféra un autre corridor qu'elle avait elle-même élaboré, appelé le « **corridor nord** ». La MRC de Papineau demanda à Hydro-Québec qu'elle se limite à ce nouveau corridor pour élaborer le tracé de la ligne Grand-Brûlé / Vignan. La MRC de Papineau estima que seul le corridor nord était conforme à son schéma d'aménagement. Selon le *Comité Harvey* (27), la MRC évoqua la possibilité de refuser à Hydro-Québec tout avis de conformité pour un tracé dans le corridor sud. Ce qui vient d'ailleurs d'être réitéré récemment dans *Le Droit* (28). La MRC de Papineau évoqua aussi la possibilité d'un nouveau « *Val-Saint-François* » en Outaouais (29). Devant ces difficultés appréhendées et les longs délais qui lui seraient alors nécessaires pour obtenir gain de cause pour réaliser ce projet dit « urgent », Hydro-Québec obtempéra (30) aux demandes de la

MRC de Papineau, dont nous ne jugeons aucunement, précisons-le, de la pertinence et de la légitimité.

Le promoteur étudia donc des hypothèses de tracé dans les deux corridors : au nord, la variante aujourd'hui numérotée « 1 » dans le corridor imposé par la MRC de Papineau et, au sud, les variantes aujourd'hui numérotées « 3 » et « 4 ». La variante « 2 » ne viendra que beaucoup plus tard, en réponse, fort impertinente d'ailleurs, à une recommandation du *Comité Harvey*.

Alors qu'Hydro-Québec avait déjà soutenu devant les deux MRC que les variantes « 3 » ou « 4 » du corridor sud constituaient le meilleur choix environnemental, l'entreprise soutiendra ensuite, dans son *Étude des répercussions environnementales* (31) déposée devant le *Comité Harvey*, que le meilleur choix est plutôt la variante « 1 », tracée dans le corridor nord suggéré par la MRC de Papineau, mais non autorisé par le gouvernement et son décret 86-98. Aujourd'hui, nouveau retournement de situation : devant cette commission du Bape, Hydro-Québec soutient plutôt que c'est la nouvelle variante « 2 » qui est la meilleure. Évidemment, elle fut également tracée dans le corridor nord choisi par la MRC de Papineau. Il s'agit en fait d'une modification de la variante « 1 ».

4.2- Un choix de tracé préjudiciable aux Laurentides

Nonobstant que le corridor nord satisfasse mieux les choix d'aménagement de la MRC de Papineau, ses variantes « 1 » ou « 2 » se présentent toutes les deux à nos portes par l'ouest de la MRC des Laurentides plutôt que par

le sud, contrairement aux variantes « 3 » et « 4 » du corridor sud. Comparativement à ces dernières, la variante « 1 » augmente conséquemment de 5 à 21 kilomètres la distance à parcourir, dans la MRC des Laurentides, pour rejoindre le poste Grand-Brûlé. Quant à la variante « 2 » étudiée dans *l'Étude d'impact sur l'environnement* déposée par Hydro-Québec, elle ramène le parcours laurentien à 13 kilomètres.

Toutefois, ne nous méprenons pas sur cette apparente amélioration. En effet, si cette variante « 2 » est bel et bien la **variante dite « retenue »** par Hydro-Québec, elle ne constitue pas ce qu'Hydro-Québec appelle le « **tracé retenu** ». **Ô surprise** : le tracé retenu est peut-être basé sur la variante « 2 », mais après qu'elle ait été considérablement modifiée par certaines suggestions et requêtes provenant essentiellement de l'Outaouais. C'est ce que le promoteur appelle vertueusement une « **optimisation** ». Il y eut ainsi deux opérations d'optimisation, en mars et en septembre 2000, soit après la réalisation de *l'Étude d'impact* du promoteur. Résultat : le parcours laurentien de **13** kilomètres effectué par la variante « 2 » fut d'abord augmenté à 23 kilomètres et, ensuite, à **27** kilomètres avec le tracé finalement retenu en septembre dernier. **Méchante optimisation !!!**

On est donc revenu à un tracé encore plus préjudiciable aux Laurentides que ne l'était la variante « 1 », avec ses 21 kilomètres, et qui fut tellement décriée devant le *Comité Harvey* que ce dernier demanda à Hydro-Québec d'élaborer une variante plus équitable pour les Laurentides (32). La réponse d'Hydro-Québec fut cette fameuse variante « 2 » qui, deux fois « optimisée » et rebaptisée du nom de « **tracé retenu** », s'avère encore

plus inéquitable que la variante « 1 ». En fait, une telle différence entre la variante « 2 » et le « tracé retenu » ne correspond nullement à une simple optimisation mais à un **tout nouveau tracé**. Ce dernier, faut-il le souligner, n'aura pas été soumis à l'étude d'impact puisque le promoteur nous le présente presque malicieusement comme la simple optimisation de la variante « 2 ». Tout comme le promoteur nous présenta jadis le corridor nord comme un simple élargissement du corridor sud. **C'est absolument ignoble et indigne d'Hydro-Québec.**

Ce parcours additionnel est entièrement situé dans la seule municipalité d'Amherst. Ce qui augmente, bien entendu, les impacts environnementaux qui s'ensuivent pour ce milieu. D'ailleurs, tous les intervenants, y compris Hydro-Québec elle-même (33), reconnaissent que le tracé retenu n'est pas celui de moindre impact sur le territoire de la MRC des Laurentides.

Et dire qu'Hydro-Québec ajoute l'insulte à l'injure et ose écrire, au tableau 20 de son *Étude d'impact sur l'environnement*, que la variante 2 retenue est bien acceptée par la MRC des Laurentides et la municipalité d'Amherst !!! (34).

Depuis la décision d'Hydro-Québec de se rallier aux arguments de la MRC de Papineau en faveur du corridor nord, toutes les municipalités des Laurentides, ainsi que la MRC elle-même, se sont très rapidement mobilisées afin de s'opposer à ce parcours si maladroit dans notre environnement. Le choix de la variante « 2 » par Hydro-Québec et son optimisation pour le tracé final n'y change évidemment rien.

En fait, le corridor suggéré à Hydro-Québec par la MRC de Papineau est si lourd de conséquences pour notre propre territoire que nous avons dû, nous aussi, mobiliser une équipe de spécialistes et de consultants. Dès que le corridor nord fut connu, l'équipe a travaillé d'arrache-pied pour élaborer une **variante « alternative »** qui fut ensuite présentée devant le *Comité Harvey* (35). Tous les intervenants en ont reconnu la faisabilité. Mais la MRC de Papineau déclina l'invitation du *Comité Harvey* d'en discuter, puisqu'en réduisant de 21 à 8.5 kilomètres le parcours de la variante « 1 » dans la MRC des Laurentides, la variante alternative augmentait nécessairement celui dans la MRC de Papineau.

Cette variante alternative est cartographiée sur la figure 5 du rapport du *Comité Harvey* (36). On peut voir qu'en chevauchant la limite qui sépare les municipalités d'Amherst et de Lac-des-Plages, en se faufilant habilement dans la topographie mouvementée de ce secteur, cette variante alternative aurait permis de respecter la volonté de la MRC de Papineau d'utiliser le corridor nord qu'elle a proposé, tout en le reliant au poste du Grand-Brûlé en empruntant l'extrémité nord du corridor sud. Malgré que les 8.5 kilomètres laurentiens de cette variante alternative auraient provoqué davantage d'impacts sur notre propre territoire que les 5 kilomètres des variantes « 3 » et « 4 » du corridor sud, elle réduisait en revanche considérablement les dégâts appréhendés par le bien plus long parcours des variantes « 1 », « 2 » et « 2 optimisée » retenues successivement par Hydro-Québec.

À nos yeux, il s'agissait donc d'un compromis honnête pour toutes les parties. Mais c'était avant que l'on connaisse le projet du poste de

l'Outaouais et les fantastiques possibilités de sécurisation qu'il offre à l'Outaouais. **Ce qui rend maintenant toutes ces hypothèses de tracé bien inutiles et nous convainc de nous opposer maintenant à l'ensemble de ce projet coûteux, superflu et préjudiciable à la qualité de l'environnement naturel, humain et paysager.**

Quant à notre proposition de variante alternative, le promoteur l'a accueillie par un commentaire extraordinairement lapidaire, phénomène rarissime pour des experts aussi prolixes que ceux d'Hydro-Québec. Incidemment, notre proposition fut très rapidement et inconsidérément rejetée, avant même la tenue des séances du *Comité Harvey*. Avec toute la condescendance dont seule Hydro-Québec semble avoir le secret, le promoteur nous annonça que le fruit de tous nos efforts ne parvenait pas à le convaincre que notre proposition comportait un gain environnemental « suffisant » pour l'amener à réviser son choix.

Soulignons donc que notre proposition ne fut pas rejetée parce qu'elle était moins performante, ni même équivalente à celle du promoteur, mais plutôt parce que nous n'avons pas démontré à sa satisfaction qu'elle était « suffisamment supérieure » à la sienne pour qu'il se donne la peine de changer d'avis ! Pourtant, *a contrario*, ni l'*Étude des répercussions environnementales* (37), ni l'*Étude d'impact sur l'environnement* (38), n'ont jamais démontré à quel point, ni dans quelle mesure, les variantes « 1 » et « 2 » du corridor nord sont « suffisamment supérieures » aux variantes « 3 » et « 4 » du corridor sud ! En fait, ces études démontrent même exactement le contraire !

Nous croyons que les différents intervenants dans ce dossier n'ont pas tous eu à supporter le même fardeau de la preuve. Les uns n'ont eu qu'à hausser un peu le ton, les autres à lancer des affirmations gratuites, alors qu'on exige de notre part des démonstrations et des preuves qu'Hydro-Québec elle-même ne s'impose jamais. Nous aurions pourtant véritablement souhaité être un partenaire à part entière dans la planification de la ligne Grand-Brûlé/ Vignan.

4.3- Comment truquer une évaluation environnementale

Les séances publiques tenues par le *Comité Harvey* nous ont permis de faire la démonstration que le choix de la variante « 1 » par Hydro-Québec, de laquelle fut ensuite dérivée la variante « 2 », ne reposait sur aucune analyse comparative acceptable des hypothèses envisagées. En effet, *l'Étude des répercussions environnementales* de la ligne Grand-Brûlé / Vignan (39), déposée par Hydro-Québec, ne respectait aucunement les critères et les paramètres d'une méthode d'évaluation rigoureuse, ni les règles de l'art en la matière, ni même la propre méthode d'évaluation d'Hydro-Québec, soit la *Méthode d'évaluation environnementale Lignes et Postes*.

Nous avons donc refait l'exercice d'évaluation en lieu et place d'Hydro-Québec, en appliquant systématiquement et rigoureusement la méthode *Lignes et Postes* aux données factuelles inventoriées par Hydro-Québec elle-même, afin de vérifier son choix d'hypothèse de tracé.

Nous ne referons pas ici la très longue démonstration dont la commission peut prendre connaissance au troisième chapitre de notre mémoire déposé devant le *Comité Harvey* (40). Ce mémoire fait abondamment état de la méthode d'évaluation environnementale d'Hydro-Québec, de l'analyse comparative que nous avons produite et des résultats obtenus. Contentons nous simplement de rappeler que les résultats furent absolument renversants. En effet, du point de vue de l'environnement, le tracé choisi s'est s'avéré invariablement la pire de toutes les hypothèses envisagées, et ce selon plusieurs scénarios d'évaluation avec pondération ordinale et cardinale. Tous ces scénarios ont démontré que c'est plutôt la variante « 3 » qui exerce le plus faible impact environnemental, y compris sur les milieux humains et les paysages (41).

Le rapport du *Comité Harvey* témoigne également du fait qu'Hydro-Québec avait d'abord choisi la variante « 3 » comme tracé de moindre impact, puisque les principes élémentaires d'intégration d'une ligne à l'environnement nous commandent évidemment d'éviter la traversée d'une réserve faunique, soit un milieu naturel délimité à des fins de conservation suite à un choix de société visant à le protéger. Hydro-Québec a d'ailleurs déclaré et écrit que le passage d'une ligne dans une réserve faunique est exclu dès le début d'un exercice d'élaboration de tracé (42). Le *Comité Harvey* rappelle aussi qu'Hydro-Québec a ensuite révisé son choix en faveur de la variante « 1 » suite aux requêtes de la MRC de Papineau, qui souhaitait protéger davantage le milieu agricole que le milieu naturel, alors que la préservation de ce dernier apparaissait prioritaire à la MRC des Laurentides (43). Les menaces et la crainte d'affronter des délais

importants ont eu raison du premier choix environnemental d'Hydro-Québec.

Pour justifier vertueusement sa volte-face, Hydro-Québec prétendit alors que **les valeurs du milieu** devaient prévaloir sur celles de l'entreprise ! Il a le dos large, le milieu ! On comprendra que ce ne sont pas des valeurs constamment véhiculées par le milieu laurentien dont Hydro-Québec parla à ce moment, mais bien de celles exprimées par nos amis et voisins de la MRC de Papineau. Et que penser d'un tel choix de valeurs locales lorsqu'elles contredisent et mettent en péril des choix de société en faveur de la préservation d'un milieu naturel délimité au niveau national, en vertu de valeurs partagées au niveau national ? C'est pourtant le principe le plus fondamental de la planification territoriale, ainsi que l'esprit de la loi sur l'aménagement et l'urbanisme, que les valeurs et les objectifs **locaux** d'aménagement ne doivent jamais compromettre la réalisation des valeurs ou des objectifs **nationaux** d'aménagement.

Qui plus est, ces fameuses valeurs du milieu local ne doivent évidemment pas servir d'alibi au truquage des résultats d'une étude d'impact !

4.4 - Les préoccupations et les valeurs du milieu

À chacune des étapes de la réalisation d'une étude d'impact environnemental, les experts qui la réalisent doivent faire des choix déterminants pour l'ensemble de l'analyse. Ces choix concernent : premièrement, la sélection des caractéristiques du projet et des activités

afférentes, qui pourront être autant de sources d'impacts ; deuxièmement, l'identification des éléments de l'environnement susceptibles d'être touchés et la pondération de leur importance relative ; troisièmement, la sélection des critères de caractérisation des impacts ; quatrièmement, la détermination des niveaux d'intensité des impacts et des coefficients de pondération afférents ; cinquièmement, l'élaboration de la procédure d'agrégation des impacts.

Aucune étude d'impact ne peut être réalisée sans que tous ces choix soient effectués, consciemment ou pas, explicitement ou implicitement. Or, tous ces choix reposent sur des valeurs morales, éthiques, idéologiques, ou sur les préférences des experts impliqués. Puisque les jugements de valeur sont inévitables, au moins partiellement, il est souhaitable que ce soient les préoccupations de la population qui puissent encadrer et définir les choix à effectuer. Il s'agit là d'un impératif que les promoteurs de projets doivent considérer : le respect des valeurs d'une population est extrêmement important afin de maximiser l'acceptabilité sociale d'un projet.

Hydro-Québec a prétendu à maintes reprises que les valeurs et les préoccupations du milieu ont été prises en considération et intégrées à la méthodologie de l'étude, à son cheminement et à ses conclusions.

Il est très difficile pour le milieu municipal des Laurentides de croire que ses propres valeurs et ses préoccupations furent retenues par Hydro-Québec et ont influencé ses conclusions. Le tracé retenu par le promoteur traverse la réserve faunique Papineau-Labelle sur un parcours de plus de 26.5 kilomètres et perturbe plusieurs milieux forestiers et fauniques

particulièrement riches, et ce contre toutes nos attentes et nos valeurs environnementales sans cesse réitérées, y compris les valeurs sous-tendues par la méthode *Lignes et Postes*. Pourtant, les variantes « 3 » et « 4 » du corridor sud évitent entièrement ce territoire d'intérêt écologique.

Curieusement, selon Hydro-Québec, cette question des valeurs environnementales aurait été absolument déterminante dans le choix de la variante « 2 » et du tracé retenu dans le corridor nord. Ainsi, lors de la première partie des audiences publiques tenues devant le *Comité Harvey*, Hydro-Québec a déclaré, en substance, que le corridor nord avait été préféré au corridor sud parce qu'il traversait une vaste forêt et que l'entreprise avait, dans ce cas, choisi de privilégier la protection des paysages agricoles plutôt que celle du milieu naturel. Ce choix, qualifié verbalement de « pas évident » par le promoteur, tirerait donc sa propre légitimité du simple constat selon lequel il existe, dans une région, des valeurs qui le justifient. Un tel argument tautologique fait pourtant fi de l'existence de préoccupations environnementales concurrentes, abondamment exprimées par notre population et privilégiant plutôt la sauvegarde des milieux naturels.

À ce sujet, le ministère de l'Environnement et de la Faune écrit d'ailleurs que « plus une composante de l'écosystème est valorisée par la population, plus l'impact sur cette composante risque d'être important » (44). Le ministère déclare aussi, et ne l'oublions pas, que l'étude d'impact « doit tenir compte de l'objectif d'aucune perte nette d'habitats en milieu naturel » (45).

Évidemment, Hydro-Québec pourrait aussi soutenir que lorsque des valeurs concurrentielles sont ainsi exprimées par différents milieux, celles exprimées par les milieux plus peuplés doivent l'emporter puisqu'elles sont partagées par plus de gens. Lors des audiences publiques du *Comité Harvey*, le promoteur a ainsi tenté de justifier le choix du corridor nord en opposant les valeurs « paysagères » de l'ensemble de l'Outaouais (272 000 personnes) aux valeurs « écologiques » des Laurentides (39 000 personnes). Il en concluait que le corridor nord était appuyé par 80 % de la population concernée par le projet ! Pourtant, il ne fut jamais démontré que la population de l'Outaouais accordait moins d'importance aux milieux naturels et forestiers qu'aux paysages.

Dans les faits, les seules populations touchées par le choix entre les corridors nord ou sud sont celles des MRC de Papineau et des Laurentides. Or, elles comprennent respectivement 21 400 et 39 300 personnes. Sous cet angle, il serait donc possible à la population laurentienne, presque deux fois plus importante que celle de Papineau, de se prétendre plus représentative de l'intérêt général...

Mais, entre nous, il serait fort étonnant que les valeurs environnementales des populations de Papineau et des Laurentides divergent à ce point, sachant que 75 % des emplois de la MRC de Papineau sont reliés à la transformation du bois et que le schéma d'aménagement de cette MRC témoigne indiscutablement d'un vaste déploiement d'énergie destiné à protéger les milieux forestiers, dont la réserve faunique Papineau-Labelle.

4.5- Une évaluation environnementale bâclée

Les audiences du *Comité Harvey* ont permis de révéler les carences de l'évaluation environnementale effectuée par le promoteur, l'absence de justification environnementale de son choix de tracé et le traitement cavalier accordé aux valeurs et aux préoccupations du milieu laurentien. Le *Comité* a finalement émis les constats et les recommandations suivantes (46) :

- *La liste des éléments sensibles touchés par le projet et retenus pour l'analyse comparative est demeurée à un niveau de généralité qui rend difficile le partage entre les variantes de tracé ;*
- *Le promoteur n'était pas en mesure de faire un choix entre les variantes ;*

Et surtout :

- ***À la suite de son examen, le comité ne peut retenir le choix du promoteur, soit la variante nord (aujourd'hui numérotée « 1 »), comme étant le tracé de moindre impact ;***
- ***Le comité n'est pas convaincu que la décision d'Hydro-Québec d'utiliser le territoire public (de la réserve faunique Papineau-Labelle) est conforme à l'esprit de la loi ;***

Le *Comité Harvey* invita aussi Hydro-Québec, comme nous l'avons déjà mentionné, à reconsidérer son rejet de la variante alternative proposée par la MRC des Laurentides. Il invita le promoteur à élaborer une variante qui

offrirait des avantages comparables et un traitement plus équitable des différents milieux et de leurs valeurs environnementales respectives.

C'est alors qu'Hydro-Québec modifia légèrement la variante « 1 » et élaborait la variante « 2 ». Les 4 variantes, « 1 », « 2 », « 3 » et « 4 » furent ensuite comparées dans le cadre de *l'Étude d'impact sur l'environnement* (47) déposée par le promoteur. Le promoteur a retenu la variante « 2 » comme tracé préférentiel, qu'il modifia ensuite substantiellement pour en faire le tracé définitif. Mais, encore une fois, la variante alternative que nous avons proposée ne fut pas retenue pour cette évaluation, malgré sa faisabilité reconnue et la teneur du rapport du *Comité Harvey*.

Nous croyons qu'Hydro-Québec a commis une grossière erreur en refusant encore une fois d'étudier sérieusement, dans le cadre de son étude d'impact, notre proposition de variante alternative. Ni la variante « 2 », ni le tracé définitif retenu par le promoteur, ne correspondent à la variante alternative que nous avons proposée.

Mais nonobstant ce fait, nous sommes également convaincus que toutes les variantes parcourant le corridor nord, qu'il s'agisse des variantes « 1 », « 2 », du tracé retenu ou même de l'alternative que nous avons proposée pour accommoder la MRC de Papineau, exercent toutes davantage d'impacts environnementaux que les variantes « 3 » et « 4 » du corridor sud. La principale raison est simplement qu'elles traversent le milieu écologique le plus riche du territoire, soit la réserve faunique Papineau-Labelle.

4.6- Le problème de la réserve faunique

Comme nous le répéterons sans relâche, le tracé retenu par le promoteur est le pire choix parce qu'il traverse la réserve faunique de Papineau-Labelle sur une distance considérable de 26.5 kilomètres. Bien que la réserve soit située dans la MRC de Papineau, nous croyons opportun de militer en faveur de sa protection, puisqu'il s'agit d'un bien public provincial de rayonnement national, voire international.

Comme le rappelle la *Sépaq*, « la vocation des réserves fauniques vise la conservation, la mise en valeur et l'utilisation de la faune, la diversification de l'offre d'activités récréatives par le développement de produits d'écotourisme et d'aventure douce, la préservation et la mise en valeur des richesses patrimoniales du domaine public pour en assurer la pérennité et maintenir leur caractère distinctif. La réserve faunique Papineau-Labelle est l'une des seules zones presque vierges dans l'ouest du Québec » (48). Bien entendu, une telle vocation environnementale est difficilement compatible avec la construction, l'entretien et la présence d'une ligne à 315 kV !

La Société de la faune et des parcs du Québec (FAPAQ) rappelle aussi avec raison que cette réserve est accessible à la moitié de la population québécoise en moins de 90 minutes de route (49) et, qu'à ce titre, elle mérite un meilleur sort que celui que lui réserve *l'Étude d'impact* d'Hydro-Québec.

La MRC des Laurentides se rallie entièrement à l'avis déjà exprimé par la FAPAQ, qui estime aussi qu'en traversant impunément la réserve faunique, le tracé retenu est le pire choix de variante pour les espèces fauniques, aquatiques, végétales et leurs habitats.

4.7- Une révélation de l'étude d'impact : le pire tracé est retenu !

L'*Étude d'impact sur l'environnement* (50) du projet Grand-Brûlé / Vignan, déposée par Hydro-Québec devant la présente commission du Bape, est pour le moins surprenante. La méthode *Lignes et Postes* d'Hydro-Québec a été cette fois appliquée rigoureusement. Les niveaux de résistance sont explicités et les impacts sont compilés correctement, contrairement à ce fut fait lors de l'*Étude des répercussions environnementales* (51) déposée devant le *Comité Harvey*.

Nous nous réjouissons donc de cette rigueur retrouvée. Le bilan de la comparaison environnementale effectuée pour les 4 variantes étudiées indique de façon fiable la performance environnementale de chacune des variantes sur les différents milieux (52). Les résultats de cette comparaison ordinale sont les suivants :

Sur les milieux naturels et humains, la variante « 3 » est la meilleure, alors que la « 2 » est avant-dernière, suivie de la « 1 ».

Sur les paysages, la variante « 3 » est encore la meilleure, alors que la « 2 » est encore avant-dernière, toujours suivie de la « 1 ». Pourtant, c'est précisément pour protéger les paysages que la MRC de Papineau rejette la

variante « 3 » du corridor sud et n'accepte que les variantes « 1 » et « 2 » du corridor nord ! Ceci appelle donc une petite mise au point méthodologique.

Comment se fait-il que la MRC de Papineau estime que les variantes « 1 » et « 2 » du corridor nord sont les meilleures au chapitre des paysages, alors que la méthode d'Hydro-Québec démontre que ce sont les pires ? La réponse est simple : le schéma de la MRC de Papineau n'accorde de valeur vraiment significative qu'aux paysages **visibles** à partir des 17 centres villageois, des 9 routes, des 3 rivières et des 5 lacs les plus fréquentés de son territoire. Et plus les paysages visibles à partir de ces points sont proches de ces points et que ces derniers sont fréquentés, plus les paysages sont valorisés et considérés comme sensibles et fragiles. Bien entendu, lors de la comparaison environnementale des variantes, une telle approche de la valeur paysagère, bien qu'incontestablement valable, a comme conséquence d'améliorer le résultat obtenu par chaque variante proportionnellement à son éloignement des espaces habités. Il s'ensuit qu'une variante située dans une réserve écologique boisée sera bien mieux évaluée qu'une autre traversant un paysage agricole ! Pour sa part, la méthode d'Hydro-Québec n'établit pas une distinction aussi importante entre les paysages visibles et ceux qui le sont moins. Les paysages très sensibles de la réserve faunique Papineau-Labelle sont donc évalués par la méthode d'Hydro-Québec, alors qu'ils ne le sont pas du tout par la carte des paysages sensibles des secteurs d'intérêt esthétique intégrée au schéma d'aménagement de la MRC de Papineau (53). Conséquemment, selon la méthode *Lignes et Postes* d'Hydro-Québec, la variante « 3 » est donc la meilleure au chapitre des paysages et la « 2 » est l'avant-dernière.

Quant au chapitre technico-économique, la variante « 3 » est toujours la meilleure, alors que la « 2 » est ici repoussée en dernière position.

Enfin, si on effectue un exercice de pondération cardinale des impacts, en appliquant un coefficient de pondération numérique proportionnel à l'importance respective des différents niveaux de résistance concernés par les éléments environnementaux affectés, la variante « 3 » demeure la meilleure dans toutes les situations, alors que la variante « 2 » devient la pire dans tous les cas.

Donc, l'Étude d'impact d'Hydro-Québec démontre que la variante « 3 » est indiscutablement, pour tous les milieux et selon tous les critères, la variante de moindre impact environnemental qui devrait normalement correspondre au tracé retenu. Quant à la variante « 2 », l'étude du promoteur démontre qu'il s'agit de la pire ou, dans le meilleur des cas, de l'avant-dernière de toutes les variantes examinées.

Mais, coup de théâtre méthodologique ! Hydro-Québec ne retient pas les résultats de sa propre étude en faveur de la variante « 3 » et déclare plutôt retenir la variante « 2 » comme tracé préférentiel ! Du jamais vu !

Avec la FAPAQ, nous considérons donc irrecevable et farfelu le choix du tracé retenu par Hydro-Québec, puisque les espèces touchées dans la réserve faunique, les densités des populations fauniques et la superficie des habitats affectés n'ont jamais été évaluées par l'*Étude d'impact*. Ces « oublis » d'Hydro-Québec, que nous avons pourtant dénoncés jadis devant le *Comité Harvey*, ont nécessairement pour conséquence de minimiser scandaleusement l'ampleur des impacts sur le milieu naturel exercés par les variantes qui traversent la réserve ! Mais, malgré cette dissimulation des impacts, la variante « 2 » se classe néanmoins avant-dernière dans l'*Étude d'impact*... qu'Hydro-Québec termine de façon renversante en choisissant précisément cette variante à titre de tracé préférentiel !?!. Qu'en aurait-il été si l'*Étude d'impact* s'était véritablement penchée sur les impacts naturels ? Hydro-Québec aurait-elle pu encore oser choisir une variante du corridor nord comme tracé préférentiel ?

Hydro-Québec admet même que les impacts de la variante « 1 », qui fut tant décriée devant le *Comité Harvey*, sont très similaires à ceux de la variante « 2 », puisqu'elles parcourent évidemment toutes les deux le même corridor nord (54). En fait, toute l'*Étude d'impact environnemental* d'Hydro-Québec démontre indubitablement que ces deux variantes sont les pires choix environnementaux, tant au chapitre du milieu naturel qu'aux chapitres du milieu humain et des paysages.

Mais pourquoi Hydro-Québec renie-t-elle ainsi ses propres résultats scientifiques ? Hydro-Québec répond candidement que c'est parce que « la variante « 3 » a été rejetée catégoriquement par la MRC de Papineau »(...) (55).

Les dés étaient donc pipés. Peu importe les conclusions de *l'Étude d'impact* et la performance environnementale des différentes variantes, il était déjà décidé que les variantes « 3 » et « 4 » du corridor sud ne seraient pas retenues comme tracé de moindre impact, car elles déplaisent à la MRC de Papineau. Tant qu'à s'abaisser à ce type d'argumentation, il aurait été tout aussi possible d'éliminer à l'avance les variantes « 1 » et « 2 », sous prétexte qu'elles ont été rejetées catégoriquement par le milieu municipal laurentien ! Cette position aurait eu au moins le mérite de concorder avec les résultats de *l'Étude d'impact*...

Placée devant une évaluation environnementale truquée, réalisée pour justifier un projet futile et inutile, conduite par un promoteur qui renie les conclusions de la seule étude d'impact rigoureuse qui fut réalisée dans le cadre de ce projet, et qui choisit plutôt d'obéir au seul partenaire qui le menace, la MRC des Laurentides a décidé de ne pas participer au saccage de la réserve faunique et du milieu naturel laurentien.

En plus de nous opposer fermement à l'ensemble de cet inutile projet, nous avons également refusé d'appuyer le choix farfelu de la variante « 2 ». Par voie de conséquence, nous nous sommes retirés du petit jeu de « *l'optimisation* ». Heureusement, car nous aurions alors entériné cette opération méprisable consistant à inventer, à posteriori de *l'Étude d'impact*, un tout nouveau tracé qui ne sera jamais évalué. Ce fameux tracé, qui déplace dans Amherst 14 kilomètres additionnels de la variante « 2 », fut toutefois accepté d'emblée par la MRC de Papineau. Ainsi, le tracé retenu

traversera les milieux naturels d'Amherst sur 27 kilomètres, soit bien davantage que les 13 kilomètres de la variante « 2 », les 8.5 kilomètres de la variante alternative que nous proposons, les 5 kilomètres des variantes « 3 » ou « 4 » et les 21 kilomètres de la variante « 1 ».

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 et l'approvisionnement en eau potable des lacs à la Loutre et Maillé, à Huberdeau. 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.

Notre erreur fut peut-être de n'avoir jamais brandi devant Hydro-Québec l'éventualité d'avis de non-conformité du projet au schéma d'aménagement. L'attitude cavalière du promoteur est en train de démontrer à tout le Québec que nous avons probablement eu tort.

La question mérite donc d'être posée : Pourquoi n'avons-nous jamais brandi le schéma d'aménagement de la MRC des Laurentides en évoquant un possible avis de non-conformité ? Est-ce parce que notre schéma serait moins restrictif ou moins explicite que celui de nos amis de l'Outaouais sur la question des lignes hydroélectriques ? Pas du tout. C'est plutôt parce que nous ne croyons pas, selon la jurisprudence existante, qu'une MRC

puisse, en invoquant la non-conformité d'une intervention gouvernementale à une carte précise de son schéma ou aux affectations proposées, imposer le corridor **exact**, le couloir ou le tracé d'une ligne hydroélectrique. Par contre, un schéma peut fort bien énoncer des objectifs de localisation généraux que le gouvernement ou son mandataire doit prendre en considération lorsqu'il localise un tel équipement linéaire. Cependant, il faut garder à l'esprit que la conformité devra être évaluée de manière souple et flexible afin de tenir compte des inévitables impondérables, imprévus et arbitrages qui accompagnent nécessairement toute démarche de localisation semblable.

Démystifions donc un peu cette question de la conformité de Grand-Brûlé / Vignan aux schémas d'aménagement.

4.8- La question de la conformité aux schémas d'aménagement

Un schéma d'aménagement régional, tout comme un plan d'urbanisme municipal d'ailleurs, n'est pas un règlement opposable aux tiers. Il s'agit plutôt d'un document qui expose les orientations de développement et d'aménagement du territoire partagées par les municipalités locales qui composent la MRC. Ces orientations et objectifs sont complétés par des propositions générales et des énoncés d'intentions d'aménagement qui désignent de grandes avenues d'intervention en matière d'utilisation du territoire.

Il s'ensuit qu'un schéma d'aménagement est un document plutôt général qui exprime une vision d'avenir, et qui n'est pas conçu avec une précision

suffisante pour déterminer exactement l'emplacement de tous les usages possibles d'un territoire. Telle n'était d'ailleurs pas la volonté du législateur. À l'égard du contenu d'un schéma, le ministère des Affaires municipales parle d'ailleurs de *lignes directrices* et de *grandes affectations du territoire*, afin de bien souligner le caractère indicatif et général du schéma d'aménagement (56).

En matière de conformité, les MRC doivent évaluer continuellement la conformité des projets de règlements et de plans d'urbanisme municipaux à l'endroit de leur schéma d'aménagement. C'est de loin la tâche la plus fréquente d'évaluation de la conformité au schéma. À maintes reprises, la Commission municipale du Québec (CMQ) a eu à trancher des litiges d'interprétation sur la conformité de ces documents municipaux à l'endroit des schémas d'aménagement. Une abondante jurisprudence expose et explicite donc ce que l'on doit comprendre par **la notion de conformité**.

En résumé, la jurisprudence explique ainsi que la non-conformité **ne peut pas** être invoquée à l'encontre d'un document qui ne **compromet pas** l'atteinte des objectifs régionaux énoncés au schéma d'aménagement. **Ce qui signifie que la conformité n'est pas un synonyme d'identité ou de similarité, mais plutôt de cohérence et d'absence de contradiction. La non-conformité n'est établie que si un projet rend caducs ou met en péril les objectifs du schéma d'aménagement. La conformité doit donc être évaluée de manière globale, souple et libérale, en considérant la cohérence du projet avec les objectifs régionaux énoncés par le schéma. S'il n'y a pas de telle contradiction flagrante ou de mise en péril des objectifs du schéma d'aménagement, il y a**

nécessairement conformité, et ce peu importe que le projet soit considéré pertinent ou non par la MRC ou les municipalités. Les juristes analysent la loi et la jurisprudence dans la même perspective. Ces quelques principes sont également valables dans les situations où une MRC doit évaluer la conformité à son schéma d'une intervention gouvernementale ou d'un mandataire du gouvernement comme Hydro-Québec.

Le lecteur intéressé par la jurisprudence peut consulter les décisions suivantes de la CMQ et les propos des juristes qui illustrent ces principes :

La conformité traduit la relation entre les objectifs et les orientations... et les normes et les usages. Elle doit s'établir de façon souple et libérale... Lessard c. Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu (1999) CMQ 54521 (6952-99). On peut aussi examiner : Provost c. Ville de Carignan (1999) 6 BDM 17 (CMQ) ; Clermont c. Ville de Laval (1992) 8 CMQ 1115.

Dans son analyse de conformité, la CMQ considère le plan d'urbanisme (ou le schéma d'aménagement) comme un tout, avec ses orientations générales pour l'ensemble du territoire en plus des éléments particuliers à certains secteurs, et non uniquement quelques éléments qui, pris isolément, peuvent parfois sembler contradictoires. La CMQ doit vérifier si un règlement met en péril le plan d'urbanisme (ou le schéma d'aménagement) ou s'il est en contradiction avec l'esprit et les orientations principales de ce plan. La conformité d'éléments réglementaires ne saurait être assimilable à une adéquation pure et simple ou à une identité parfaite. Elle doit s'évaluer de façon globale en considérant l'ensemble des principes d'aménagement spécifiques et des objectifs fondamentaux prévus au plan. Abdeimegid c. Ville de Saint-Laurent (1997) 53912 (6415-97) ; 2876574 Canada Inc. C. CMQ, J.E. 99-222 (C.S.).

La conformité (...) ne peut être associée à l'adéquation pure et simple aux propositions d'un schéma d'aménagement ; pour qu'un règlement soit jugé non conforme, il doit mettre en péril ou compromettre les objectifs mêmes du schéma d'aménagement, les contredire ou les rendre caducs. Ville de Montmagny c. MRC de Montmagny (1996) CMQ 53455 (6058-96) ; Ville de Desbiens c. MRC de Lac-Saint-Jean-Est (1994) 11 CMQ 883 ; Municipalité de Saint-Jean-Port-Joli c. MRC de L'Islet (1991) 8 CMQ 629.

La question qu'il faut considérer est de savoir si le document municipal (plan d'urbanisme) met en péril ou compromet les objectifs du schéma d'aménagement en les contredisant ou en les rendant caducs. La conformité ne signifie pas une adéquation complète. Elle s'interprète de manière libérale, suivant une approche globale. Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu c. MRC du Haut-Richelieu, (1999) CMQ 54955/54956 (7262-99). On peut aussi consulter : Min. des Affaires municipales c. CUM (1989) 6 CMQ 932 ; Municipalité de Saint-Paul-de-l'Île-aux-Noix c. MRC Le Haut-Richelieu (1992) 8 CMQ 1111 ; Municipalité de Saint-Paul-de-l'Île-aux-Noix c. MRC Le Haut-Richelieu (1992) 8 CMQ 1111 ; Ville de Cowansville c. MRC Brome-Missisquoi (1995) CMQ 52717 (5398-95) ; Paroisse de saint-Jean-Chrysostome c. MRC Le Haut-Saint-Laurent (1993) 10 CMQ 575 ; Paroisse de Saint-Valentin c. MRC Le Haut-Richelieu (1994) 11 CMQ 867.

st de la conformité (...) s'établit dans le sens de ne pas compromettre ou de rendre caduc ce qui est au schéma d'aménagement. Recyclage Saint-Michel c. Municipalité de Saint-Michel, J.E. 98-1242).

critères de caducité et de mise en péril du plan d'urbanisme (ou du schéma d'aménagement) sont priés pour évaluer la conformité ... 2876574 Canada Inc. C. CMQ, J.E. 99-222 (C.S.).

s arguments ont trait seulement à l'opportunité sans faire valoir de contradiction, il y a conformité. e c. Ville de Sainte-Genève (1998) CMQ 54327 (6749-98),

onformité à des objectifs, à des intentions, explicites ou non, ou à des principes ne saurait être nilable à une adéquation pure et simple ou à une identité parfaite. Ces considérations sont d'autant importantes que les objectifs, intentions et principes véhiculés par un schéma d'aménagement sont ent conflictuels, sinon contradictoires (57).

rtir de certaines indications que l'on peut tirer de la loi et des principes d'interprétation issus des sions de la CMQ, conformité n'est pas un synonyme d'identité ni de similarité. On doit plutôt réter la conformité dans le sens d'une concordance ou d'une harmonie. Seuls les éléments ment incompatibles ou contradictoires devraient être déclarés non conformes (58).

seule question que l'on peut donc se poser au sujet de la rformité de Grand-Brûlé / Vignan à l'égard des schémas ménagement est la suivante : Cette ligne compromet-elle ou met- e en péril l'atteinte des objectifs d'aménagement exprimés aux rémas d'aménagement ?

aminons donc d'un peu plus près ce qu'expriment les deux schémas ménagement concernés par cette épineuse question.

rmulons d'abord une mise garde. **La MRC des Laurentides ne prétend s être qualifiée pour interpréter le schéma d'aménagement de la RC de Papineau. Seule la MRC de Papineau a la qualité et le pouvoir la faire.** Cependant, qu'il nous soit néanmoins permis de simplement nstater que le texte du schéma énonce effectivement très clairement la onté manifeste, légitime et fort louable de la MRC de protéger les ysages qui sont visibles des 17 centres villageois, des 9 routes, des 3

rivières et des 5 lacs les plus importants du territoire, tout en accordant la plus grande valeur aux paysages situés le plus près des points d'observation les plus fréquentés (59). À cet égard, la MRC dit avec raison vouloir s'assurer que d'éventuelles lignes hydroélectriques ne détérioreront pas la qualité de ces paysages (60), comme ce doit être aussi le cas pour les tours de télécommunications, les sites de traitement des déchets, l'exploitation forestière et les marchés aux puces (61).

Quant à la réserve faunique Papineau-Labelle, le schéma d'aménagement la qualifie très élogieusement de « magnifique territoire qui compte plus de 500 lacs et des montagnes atteignant 500 mètres d'altitude » (62). Dans ce territoire consacré à la chasse et la pêche, explique le schéma, les pratiques forestières doivent être encadrées avec des normes serrées afin d'assurer la pérennité de la ressource et la préservation des paysages. La protection des sites sensibles d'intérêt écologique doit être rigoureusement assurée (63). Le schéma souligne aussi les possibilités de développement récréatif extraordinaires de la réserve et souhaite une mise en valeur dynamique du potentiel récréatif du territoire.

Enfin, au chapitre des affectations du sol, le schéma d'aménagement demande aux municipalités de prohiber dans la réserve tout autre usage que ceux qui sont reliés à la foresterie et à la récréation de plein air. La villégiature est considérée incompatible avec la vocation de la réserve (64).

La question mérite d'être posée : Où la ligne devrait-elle passer pour se conformer le mieux possible à ce schéma ? Est-ce vraiment dans la réserve, comme le fait le tracé retenu par Hydro-Québec ?

Le *Comité Harvey* a écrit que « le critère de la protection du paysage avancé comme justification par la MRC de Papineau a pris une importance démesurée et a été utilisé par celle-ci comme un veto au passage de la ligne » (...) (65).

Examinons maintenant le **schéma d'aménagement de la MRC des Laurentides**, comme peuvent évidemment le faire tous les intervenants, y compris la MRC de Papineau.

Considérant qu'Hydro-Québec doit bien passer ses lignes quelque part et que la foule d'impératifs techniques et environnementaux spécifiques à chaque projet exigent une série d'arbitrages imprévus et d'inévitables compromis de localisation, la MRC des Laurentides n'a pas voulu délimiter *a priori* les territoires spécifiquement destinés à recevoir ou non une éventuelle ligne. En fait, une telle classification des territoires doit être effectuée à partir des conclusions d'une étude d'impact scientifique, spécifiquement réalisée à cette fin par le promoteur et soumise à des audiences publiques, comme c'est présentement le cas. Il aurait donc été prématuré et contraire à la jurisprudence, que de préjuger de la conformité du corridor nord, avant même *l'Étude d'impact* du promoteur ne soit complétée, déposée et examinée.

En revanche, la MRC des Laurentides a énoncé dans son schéma un certain nombre de critères de localisation que nous demandons à Hydro-Québec de considérer. Dans l'esprit de la loi et de la jurisprudence, la conformité au schéma serait établie par une évaluation de la prise en

considération globale, par Hydro-Québec, de ces critères qui reflètent les objectifs d'aménagement auxquels le projet de ligne doit globalement se conformer. Conformément à la jurisprudence établie par la CMQ, l'avis de conformité au schéma ne pourra donc être émis que si le projet ne compromet pas l'atteinte des objectifs exprimés ou sous-tendus par les critères suivants :

- Utiliser de préférence les corridors et les sites déjà traversés par les lignes de transport d'énergie ainsi que les aires industrielles ;
- Empiéter le moins possible dans les zones essentielles aux habitats fauniques très sensibles tels que les abris pour les cerfs de Virginie et les héronnières ;
- Éviter dans la mesure du possible la traversée des aires d'affectation urbaine, de récréation extensive et d'affectation résidentielle et de récréation, ainsi que les réseaux récréatifs d'intérêt régional ;
- Éviter dans la mesure du possible les unités de paysage comportant de plus grandes ouvertures visuelles perceptibles le long des corridors touristiques, ou à partir des secteurs urbains, récréotouristiques et de villégiature ;
- Considérer l'approche d'analyse du milieu visuel retenue par la MRC des Laurentides (66).

Notre schéma exprime donc précisément nos préoccupations et nos objectifs généraux en matière de projets de lignes hydroélectriques afin de minimiser les préjudices causés aux milieux naturels, humains et aux paysages. Nous énonçons à cette fin certains critères de localisation, tout en étant conscients que chaque situation particulière exigera

nécessairement des compromis dans le respect simultané de tous ces critères.

Toutefois, il existe une grande différence entre un promoteur soucieux de négocier avec nous ces inévitables et nécessaires compromis, et celui qui se fiche effrontément de tout ce que nous lui suggérons.

L'*Étude d'impact* du promoteur et son choix de tracé sont maintenant déposés, exposés, débattus et examinés. Nous serons donc tenus de tenir compte de tous ces éléments et des objectifs et critères du schéma lors de l'analyse de conformité. Il nous reviendra peut-être de démontrer à la CMQ que le tracé retenu par le promoteur, soit la variante « 2 optimisée », compromet l'atteinte des objectifs poursuivis par notre schéma, alors que sa propre étude d'impact lui indiquait le choix de la variante « 3 », laquelle respecte pourtant nos objectifs d'aménagement ... ainsi que ceux qui nous semblent, sous toute réserve et sauf erreur, être exprimés par le texte du schéma de la MRC de Papineau, même si nous ne souhaitons nullement nous en faire l'interprète. Le cas échéant, il reviendra ensuite à la ministre de décider si elle exige que notre schéma soit modifié. Que de beaux et édifiants débats en perspective !

Évidemment, nous pourrions tous éviter cette situation si nous acceptions l'évidence que **la sécurité accrue offerte par le poste permanent de l'Outaouais rend le projet Grand-Brûlé / Vignan futile, inutile et totalement injustifié.** Quant aux esprits encore trop inquiétés par l'infinitésimale probabilité d'une autre catastrophe, la mise en œuvre d'un

certains nombres de mesures alternatives de sécurisation devraient les rassurer.

5- Nos suggestions d'alternatives de sécurisation

Le projet Grand-Brûlé / Vignan doit être rejeté non seulement parce que le tracé retenu est le pire des scénarios envisagés, mais surtout parce que le poste de l'Outaouais, comme nous l'avons abondamment exposé, rend cette ligne absolument inutile. Si les autorités considèrent néanmoins pertinent d'améliorer encore davantage la sécurité d'approvisionnement de l'Outaouais, il existe à cette fin de nombreuses alternatives bien moins coûteuses et préjudiciables à l'environnement que la ligne Grand-Brûlé / Vignan.

Par exemple, la sécurité d'approvisionnement pourrait être accrue en utilisant le potentiel régional de production des petites centrales situées sur les rivières du Lièvre, Gatineau et Outaouais, ainsi que par la remise en état d'autres petites centrales locales qui furent abandonnées pendant les années 60 (67). Les centrales comme Farmers, Chute-des-Chats, Hull 2, Chelsea, Paugan, Bryson et certaines autres, pourraient, semble-t-il, satisfaire jusqu'à 50% de la consommation régionale.

Mais Hydro-Québec argumente que la mise en service de centrales coûtera de 200 à 300 millions de dollars par tranche de 600 MW (68). Or, qui donc parle d'une capacité de dépannage de 600 MW ? Avec les seules sources locales déjà utilisées lors de grand verglas, et même en supposant

l'impossibilité d'utiliser le poste de l'Outaouais, c'est d'à peine 300 MW de dépannage dont la région a besoin pour satisfaire 100 % de ses besoins. Le coût serait donc de 100 à 150 millions de dollars, soit presque la moitié du coût de Grand-Brûlé / Vignan et avec aucun des dommages environnementaux d'une ligne de 152 kilomètres.

Dans la même perspective, le Conseil régional de l'environnement des Laurentides a suggéré l'emploi d'une turbine à gaz, comme à Bécancour, La Citière et Cadillac (69), afin d'alimenter l'Outaouais si une panne générale survenait. Cette fois encore, Hydro-Québec allègue que le coût serait de 500 millions de dollars pour 600 MW (70). Nous répétons que le besoin de dépannage est de 300 MW et qu'il n'atteindra ce niveau maximal que si l'interconnexion n'est pas fonctionnelle ! Ce qui ramène le coût d'une telle turbine à celui de Grand-Brûlé / Vignan, sans les coûts d'entretien et les dommages environnementaux.

Quant au poste de l'Outaouais, l'utilisation de l'énergie provenant de Carillon et de Beauharnois pourrait améliorer encore davantage la sécurité de l'approvisionnement régional assuré par l'interconnexion avec l'Ontario (71).

De façon complémentaire à l'optimisation de la production, il serait sans doute possible de dégager, en matière de consommation, des marges de sécurité énergétiques plus importantes par des mesures d'économies d'énergie ou de restriction de la consommation en cas d'urgence.

Au chapitre de la prévention, l'élagage et le contrôle de la végétation préviendraient 95 % des pannes causées par un éventuel verglas. En effet, Hydro-Québec a reconnu que la chute d'arbres et de branches sur le réseau de distribution fut responsable de 95 % des interruptions de service pendant le grand verglas ! (72). Le Bape propose à cette fin l'enfouissement du réseau de distribution, tel que le négocie déjà Hydro-Québec avec les organisations municipales (73). Remarquons qu'il est donc fort curieux que les risques de pannes soient invoqués par Hydro-Québec pour justifier Grand-Brûlé / Vignan, qui ne pourra absolument rien changer à ce problème de distribution qui, répétons-le, est à l'origine de 95 % des interruptions de service !

Quant au réseau de transport, s'il est lui aussi si fragile au verglas que l'on doive le boucler, le doubler ou le tripler, pourquoi Hydro-Québec ne conserve-t-il pas simplement en inventaire suffisamment de structures d'acier pour faciliter la réparation diligente de quelques pylônes ? Actuellement, l'entreprise ne conserve malheureusement que le strict nécessaire pour réparer seulement 1 ou 2 pylônes (74).

Bien que nous ne pensions pas qu'elles soient nécessaires, d'autres mesures plus lourdes de prévention pourraient être mises en œuvre, comme l'emploi de pylônes anti-cascades, ou le doublage de Chénier / Vignan avec une ligne plus robuste de 45 ou 50 millimètres implantée dans l'emprise qu'Hydro-Québec possède déjà, ce qui éviterait tout coût d'acquisition et presque tout dommage environnemental additionnel.

Mais, plus simplement, si la ligne Chénier / Vignan est si exposée aux incidents climatiques que le prétend Hydro-Québec, pourquoi l'entreprise refuse-t-elle d'envisager des mesures spéciales de déglacage en cas de verglas ? (75).

En matière de dépannage, une petite turbine à gaz peu coûteuse suffirait probablement à créer la tension nécessaire au déclenchement automatique des convertisseurs du poste de l'Outaouais (76), ce qui permettrait de satisfaire l'obsession d'Hydro-Québec de réduire à zéro le délai prévu de 24 heures nécessaire pour synchroniser manuellement les réseaux ontarien et québécois.

Ces alternatives ne comportent pas les inconvénients techniques indiscutables de la ligne Grand-Brûlé / Vignan. Ainsi, au chapitre de la sécurité, il faut considérer la difficulté supplémentaire que pose la traversée des hauts sommets de la réserve faunique et qui exposera la ligne, de l'aveu même d'Hydro-Québec, à un problème de givre qui réduira la sécurité d'alimentation !!! (77). Au chapitre des coûts, le relief accidenté pose des problèmes techniques qui, selon Hydro-Québec, affecteront la construction, l'entretien et le camouflage de la ligne sur au moins 35 sites particulièrement problématiques (78). De plus, toujours selon le promoteur, la topographie, la densité de la forêt et l'insuffisance de chemins d'accès rendraient tellement difficile l'accessibilité à la ligne qu'il faudra prévoir le surdimensionnement de l'emprise afin de permettre l'atterrissage d'hélicoptères d'entretien (79). Ce qui représente non seulement des coûts additionnels de déboisement de l'emprise et d'entretien de la ligne, mais aussi davantage d'impacts environnementaux.

En somme, le projet Grand-Brûlé / Vignan présente si peu d'avantages et tellement d'inconvénients que même la fourniture de génératrices individuelles de dépannage serait probablement préférable et plus économique (80). Avec les 200 millions de dollars requis par ce projet, c'est en moyenne 2 000 \$ qui pourraient servir à sécuriser chacun des 100 000 foyers de l'Outaouais. C'est plus qu'il n'en faut pour distribuer une génératrice de dépannage à tous les foyers et à toutes les institutions qui n'en possèdent pas déjà.

Bien entendu, Hydro-Québec prétend cependant n'avoir jamais évalué ni les coûts, ni les bénéfices, de la plupart de ces mesures palliatives et de ces alternatives à la construction de Grand-Brûlé / Vignan. Ce qui est bien pratique pour le promoteur. Dans ces circonstances, les intervenants ne peuvent évidemment pas bénéficier de l'éclairage nécessaire pour être en mesure d'en discuter à fond au cours des présentes audiences. On constatera la grande assurance, sinon la témérité d'un promoteur qui, tout en proclamant bien haut l'urgence d'agir, n'évalue aucun scénario alternatif à son projet initial, alors qu'il n'a aucune garantie que le projet Grand-Brûlé / Vignan sera appuyé par le Bape et accepté par l'État.

Il fut fort instructif d'apprendre, lors de la première partie des audiences, que les autorités ontariennes ont choisi d'améliorer la capacité d'Hydro-Ontario de faire face à d'éventuels incidents comme le verglas en réduisant son temps de réponse en matière de dépannage, plutôt qu'en construisant de nouvelles lignes (81).

Les alternatives éventuelles à Grand-Brûlé / Vignan s'ajouteraient aux sources palliatives existantes, à un degré actuel d'autosuffisance de 70 % et aux gains additionnels de sécurité générés par l'interconnexion avec l'Ontario.

Dans ces circonstances, est-il vraiment nécessaire d'ajouter une ligne de 152 kilomètres simplement pour réduire à zéro le délai de 24 heures actuellement nécessaire pour répondre à 100 % à un verglas qui ne se produira probablement jamais ? Est-il vraiment nécessaire de dilapider 200 millions de dollars en fonds publics et de perturber à cette fin près de 27 kilomètres d'écosystèmes fragiles dans la réserve faunique Papineau-Labelle ? Est-il vraiment nécessaire 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 ? Nous ne le croyons pas. La sécurité de l'approvisionnement, tant en Outaouais que chez nous, dans les Laurentides, nous semble maintenant raisonnablement optimale.

6- La position régionale des Laurentides

À la lumière de tous ces faits et tout bien considéré, notre position est donc la suivante :

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.

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.

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

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

Mais si les autorités publiques jugent néanmoins nécessaire d'améliorer encore davantage la sécurité de l'alimentation électrique en Outaouais, Hydro-Québec devrait envisager sérieusement les alternatives de production, de consommation, de prévention et de dépannage que nous lui avons suggérées de concert avec d'autres intervenants.

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 » (82).

Nous vous remercions, monsieur le président et mesdames les commissaires, de la longue attention que vous avez aimablement accordé de nous accorder.

Laissons le mot de la fin à Montesquieu, qui n'a manifestement pas encore inspiré le promoteur :

« Quand on veut gouverner les hommes, il ne faut pas les chasser devant soi, il faut les suivre »

(Montesquieu, *Pensées diverses*)

Notes

- 1- Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, *Audience publique sur le projet d'implantation du poste de l'Outaouais à 315-230 kV par Hydro-Québec ; Première partie*. Séances tenues à L'Ange-Gardien, le 25 avril 2000 (Volume 1), le 26 avril 2000 (Volume 2 et 3). (Référence aux propos de Monsieur Serge Fortin, volume 3, lignes 1376 à 1379).

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, *Audience publique sur le projet de ligne à 315 kV Grand-Brûlé / Vignan par Hydro-Québec; Première partie*. Séance tenue à Huberdeau, le 12 octobre 2000 (Volume 4); (Référence aux propos de Monsieur Serge Fortin, lignes 214 à 220). Séance tenue à Ripon le 17 octobre 2000 (Volume 7); (Référence aux propos de Monsieur Serge Fortin, lignes 1417 à 1456 et 1589 à 1595).

- 2- 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. (Référence aux propos de Monsieur Serge Fortin, séance du 25 septembre 1998, p.46).
- 3- Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, *Audience publique sur le projet d'implantation du poste de l'Outaouais à 315-230 kV par Hydro-Québec; Rapport d'enquête et d'audience publique numéro 143*; Québec, 2000, 98 pages, page 55.
- 4- Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, *Audience publique sur le projet de ligne à 315 kV Grand-Brûlé / Vignan par Hydro-Québec; Première partie*. Séances tenues à Huberdeau, le 10 octobre 2000 (Volume 1) (Référence aux propos de Monsieur Jean Riva, lignes 909 à 940 et 2255 à 2264); et le 11 octobre 2000 (Volume 3) (Référence aux propos de Monsieur Jean Riva, lignes 200 à 205, et de Monsieur Serge Fortin, lignes 500 à 510).
- 5- Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, *Audience publique sur le projet de ligne à 315 kV Grand-Brûlé / Vignan par Hydro-Québec; Première partie*. Séance tenue à Huberdeau, le 12 octobre 2000 (Volume 4); (Référence aux propos de Monsieur Serge Fortin, lignes 226 à 230). Séance tenue à Ripon le 17 octobre 2000 (Volume 7); (Référence aux propos de Monsieur Jacques Ruelland, lignes 1615 à 1620).
- 6- Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, *Audience publique sur le projet de ligne à 315 kV Grand-Brûlé / Vignan par Hydro-Québec; Première partie*. Séance tenue à Huberdeau, le 10 octobre 2000 (Volume 1) (Référence aux propos de Madame Catherine Chauvin et de Monsieur Jean Riva, lignes 2550 à 2589)

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, *Audience publique sur le projet d'implantation du poste de l'Outaouais à 315-230 kV par Hydro-Québec; Rapport d'enquête et d'audience publique numéro 143*; Québec, 2000, 98 pages, page 54.

- 7- Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, *Audience publique sur le projet d'implantation du poste de l'Outaouais à 315-230 kV par Hydro-Québec ; Première partie*. Séance tenue à L'Ange-Gardien, le 25 avril 2000 (Volume 1), (Référence aux propos de Monsieur Jean Riva, lignes 1076 à 1082, et 2214 à 2218).
- 8- 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 41.
- 9- Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, *Audience publique sur le projet de ligne à 315 kV Grand-Brûlé / Vignan par Hydro-Québec; Première partie*. Séance tenue à Ripon, le 17 octobre 2000 (Volume 7) (Référence aux propos de Messieurs Jacques Ruelland et Philippe Nazon, lignes 1706 à 1727)
- 10-Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, *Audience publique sur le projet de ligne à 315 kV Grand-Brûlé / Vignan par Hydro-Québec; Première partie*. Séance tenue à Huberdeau, le 11 octobre 2000 (Volume 2) (Référence aux propos de Monsieur Alain Bourque, lignes 1168 à 1171)
- 11-*ibid.* Séance tenue à Ripon, le 16 octobre 2000 (Volume 6) (Référence aux propos de Monsieur Alain Bourque, lignes 1815 à 1850); et séance tenue à Huberdeau, le 11 octobre 2000 (Volume 2) (Référence aux propos de Monsieur Alain Bourque, lignes 1095 à 1170)
- 12-Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, *Audience publique sur le projet d'implantation du poste de l'Outaouais à 315-230 kV par Hydro-Québec; Rapport d'enquête et d'audience publique numéro 143*; Québec, 2000, 98 pages, page 33
- 13-Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, *Audience publique sur le projet de ligne à 315 kV Grand-Brûlé / Vignan par Hydro-Québec; Première partie*. Séance tenue à Huberdeau, le 11 octobre 2000 (Volume 2) (Référence aux propos de Monsieur Alain Bourque, lignes 1310 à 1332)
- 14-Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, *Audience publique sur le projet d'implantation du poste de l'Outaouais à 315-230 kV par Hydro-Québec ; Première partie*. Séance tenue à L'Ange-Gardien, le 25 avril 2000 (Volume 1), (Référence aux propos de Monsieur Serge Fortin, lignes 2444 à 2455).

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, *Audience publique sur le projet de ligne à 315 kV Grand-Brûlé / Vignan par Hydro-Québec; Première partie*.

Séances tenues à Huberdeau, le 10 octobre 2000 (Volume 1) (Référence aux propos de Monsieur Jean Riva, lignes 2533 à 2535) et à Ripon, le 16 octobre 2000 (Volume 6) (Référence aux propos de Monsieur Serge Fortin, lignes 2695 à 2725).

15-Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, *Audience publique sur le projet d'implantation du poste de l'Outaouais à 315-230 kV par Hydro-Québec; Rapport d'enquête et d'audience publique numéro 143*; Québec, 2000, 98 pages, pages 36 et 37.

16-*Ibid.* page 34.

17-Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, *Audience publique sur le projet de ligne à 315 kV Grand-Brûlé / Vignan par Hydro-Québec; Première partie*. Séances tenues à Huberdeau, le 10 octobre 2000 (Volume 1) (Référence aux propos de Monsieur Jean Riva, lignes 2079 à 2085), le 11 octobre 2000 (Volume 2) (Référence aux propos de Monsieur Serge Fortin, lignes 2001 à 2005), et à Ripon, le 17 octobre 2000 (Volume 7) (Référence aux propos de Monsieur Serge Fortin, lignes 2775 et ss.).

18-Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, *Audience publique sur le projet d'implantation du poste de l'Outaouais à 315-230 kV par Hydro-Québec ; Première partie*. Séance tenue à L'Ange-Gardien, le 26 avril 2000 (Volume 3), (Référence aux propos de Monsieur Jean Riva, lignes 265 et 266).

19-Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, *Audience publique sur le projet de ligne à 315 kV Grand-Brûlé / Vignan par Hydro-Québec; Première partie*. Séance tenue à Huberdeau, le 11 octobre 2000 (Volume 2) (Référence aux propos de Monsieur Serge Fortin, lignes 1995 à 2150)

20-*Ibid.* Lignes 2510 à 2516.

Hydro-Québec; *Boucle outaouaise; Ligne à 315 kV Grand-Brûlé / Vignan; Rapport d'avant-projet; Volume 1*; Mars 2000, 345 pages et annexes. Page 7.

21-Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, *Audience publique sur le projet de ligne à 315 kV Grand-Brûlé / Vignan par Hydro-Québec; Première partie*. Séance tenue à Ripon, le 17 octobre 2000 (Volume 7) (Référence aux propos de Messieurs Jean Riva et Serge Fortin, lignes 2700 à 2805).

22-Hydro-Québec; *Boucle outaouaise; Ligne à 315 kV Grand-Brûlé / Vignan; Rapport d'avant-projet; Volume 1*; Mars 2000, 345 pages et annexes.

23-Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, *Audience publique sur le projet de ligne à 315 kV Grand-Brûlé / Vignan par Hydro-Québec; Première partie. ; Première partie*. Séance tenue à Huberdeau, le 11 octobre 2000 (Volume 2) (Référence aux propos de Madame Sylvie Girard, lignes 2550 à 2555). Séance

tenue à Ripon, le 17 octobre 2000 (Volume 7) (Référence aux propos de Messieurs Jean Riva et Sylvain Boulianne, lignes 2604 à 2640).

24-Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, *Audience publique sur le projet d'implantation du poste de l'Outaouais à 315-230 kV par Hydro-Québec ; Première partie*. Séance tenue à L'Ange-Gardien, le 25 avril 2000 (Volume 1), (Référence aux propos de Monsieur Jean Riva, lignes 1533 à 1537).

25-Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, *Audience publique sur le projet d'implantation du poste de l'Outaouais à 315-230 kV par Hydro-Québec; Rapport d'enquête et d'audience publique numéro 143*; Québec, 2000, 98 pages, page 17.

26-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.

27-*Ibid.* page 47.

28-*Le Droit*, le 20 octobre 2000, page 7.

29-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 47.

30-*Ibid.* page 48

31-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.

32-Gouvernement du Québec, *Op. Cit.* pages 74-75.

33-*Ibid.* page 33; citant Monsieur Michel Fleury, page 47.

34-Hydro-Québec; *Boucle outaouaise; Ligne à 315 kV Grand-Brûlé / Vignan; Rapport d'avant-projet; Volume 1*; Mars 2000, 345 pages et annexes, page 172.

35-Gouvernement du Québec, *Op. Cit.* page 78.

36-*Ibid.* page 77.

- 37-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.*
- 38-Hydro-Québec; *Boucle outaouaise; Ligne à 315 kV Grand-Brûlé / Vignan; Rapport d'avant-projet; Volume 1; Mars 2000, 345 pages et annexes.*
- 39-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.*
- 40-MRC des Laurentides ; *Boucle outaouaise; Projet de ligne à 315 kV Grand-Brûlé – Vignan ; Mémoire présenté au Comité d'information et de consultation publiques; Brébeuf, le lundi 19 octobre 1998, 82 pages et annexes.*
- 41-Gouvernement du Québec, *Op. Cit.* pages 53, 55.
- 42-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 B-3-9.*
- 43-Gouvernement du Québec, *Op. Cit.* pages 61, 62, 67.
- 44-Ministère de l'Environnement et de la Faune. *Guide de réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement.* Québec. 1998. 40 pages, page 18.
- 45-*Ibid.* page 12
- 46-Gouvernement du Québec, *Op. Cit.* pages 57, 61, 63, 49, 67.
- 47-Hydro-Québec; *Boucle outaouaise; Ligne à 315 kV Grand-Brûlé / Vignan; Rapport d'avant-projet; Volume 1; Mars 2000, 345 pages et annexes.*
- 48-Gouvernement du Québec, *Op. Cit.* page 68.
- 49-*La Presse*, le 17 août 2000, page A7
Le Soleil, le 18 août 2000, pages C5
- 50-Hydro-Québec; *Boucle outaouaise; Ligne à 315 kV Grand-Brûlé / Vignan; Rapport d'avant-projet; Volume 1; Mars 2000, 345 pages et annexes.*
- 51-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.*

Jacques Ruelland et Madame Catherine Chauvin, lignes 290 à 440, 1415 à 1420, 3255 à 3270).

70-Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, *Audience publique sur le projet de ligne à 315 kV Grand-Brûlé / Vignan par Hydro-Québec; Première partie*. Séance tenue à Gatineau, le 18 octobre 2000 (Volume 9); (Référence aux propos de Monsieur Serge Fortin, lignes 1690 à 1694).

71-Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, *Audience publique sur le projet d'implantation du poste de l'Outaouais à 315-230 kV par Hydro-Québec; Rapport d'enquête et d'audience publique numéro 143*; Québec, 2000, 98 pages, page 53.

72-*Ibid.* page 52

Gouvernement du Québec, *Op. Cit.* page 20

73-Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, *Audience publique sur le projet d'implantation du poste de l'Outaouais à 315-230 kV par Hydro-Québec; Rapport d'enquête et d'audience publique numéro 143*; Québec, 2000, 98 pages, page 53.

74-Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, *Audience publique sur le projet d'implantation du poste de l'Outaouais à 315-230 kV par Hydro-Québec ; Première partie*. Séances tenues à L'Ange-Gardien, le 26 avril 2000 (Volume 3). (Référence aux propos de Monsieur Jean Riva, lignes 1311 à 1313).

75-Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, *Audience publique sur le projet d'implantation du poste de l'Outaouais à 315-230 kV par Hydro-Québec; Rapport d'enquête et d'audience publique numéro 143*; Québec, 2000, 98 pages, page 52.

76-Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, *Audience publique sur le projet de ligne à 315 kV Grand-Brûlé / Vignan par Hydro-Québec; Première partie*. Séance tenue à Ripon, le 17 octobre 2000 (Volume 8); (Référence aux propos de Monsieur Jacques Ruelland et Madame Catherine Chauvin, lignes 290 à 440, 1415 à 1420, 3255 à 3270).

77-Gouvernement du Québec, *Op. Cit.* page 58.

78-*Ibid.*

79-*Ibid.* page 59

80-Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, *Audience publique sur le projet de ligne à 315 kV Grand-Brûlé / Vignan par Hydro-Québec; Première partie*. Séance tenue à Ripon, le 17 octobre 2000 (Volume 8); (Référence aux propos de Monsieur Roger Saint-Denis, lignes 575 à 655).

81-*Ibid.* (Référence aux propos de Monsieur Michel Gratton, lignes 3360 à 3375).

82-Gouvernement du Québec, *Op. Cit.* page 119.