

## Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes

Projet : Poste d'Anjou et ligne à 315 kV

Numéroc 3211-11-131

## Liste par ministère ou organisme

no	Ministères ou organismes	Direction ou service	Signataires	Date	Nbrepages
1.	Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation _ Reg06	Direction de l'aménagement et du développement métropolitain	Nelly Santarossa Marc Mongeon, Dir.	21/02/2022	3
2.	Ministère de la Sécurité publique _ Reg06	Direction régionale de la sécurité civile et de la sécurité incendie de Montréal-Laval	Isabelle Michel, Cons. Stéphanie Forest-Lanthier, Dir.	04/03/2022	4
3.	Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs_ Faune	Direction générale du secteur métropolitain et sud	Sylvie Laurence Étienne Drouin Monia Prévost, Dir.	07/03/2022	5
	Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs_ Forêts				
4.	Ministère de la Santé et des Services sociaux_ Direction de Santé publique	DRSP Montréal – Secteur Environnement Urbain et Santé des Population	Tudor Matei Anne Pelletier, Cheffe de service	25/02/2022	4
5.	MELCC - Direction générale de l'expertise climatique et économique et des relations extérieures_ Expertise (GES)	Direction de l'expertise en réductions des émissions de gaz à effet de serre	Marie-Michèle Gagné, ing. Annie Roy, Ing. Carl Dufour, Dir.	22/02/2022	6
6.	MELCC - Direction générale de l'expertise climatique et économique et des relations extérieures_ Politiques (adaptation cc)	Direction de la prospective climatique et de l'adaptation (DPCA)	Marie-Ève Garneau, cons. Julie Veillette, Coord. Catherine Gauthier, Dir.	23/02/2022	4
7.	MELCC - Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère_ Bruit	Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère - climat sonore en milieu humain	Michel Ducharme, ing. Julie Landry, Dir. Adj.	25/02/2022	6

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Poste D'Anjou et ligne de transport 3 315 kV	
Initiateur de projet	Hydro-Québec	
Numéro de dossier	3211-02-131	
Dépôt de l'étude d'impact	2021/09/17	
<p>Présentation du projet :</p> <p>Le projet de poste D'Anjou vise la construction d'un poste de sectionnement à 315-25 kV et de sa ligne. Le poste, d'une superficie prévue d'environ 4,1 ha, sera construit dans une emprise de ligne existante sur un terrain appartenant à Hydro-Québec dans le secteur commercial et industriel de l'arrondissement d'Anjou soit à l'intersection du boulevard Henri-Bou-rassa Est et de l'autoroute 25. La ligne de 315 kV projetée occupera l'espace libéré par le démantèlement des deux lignes à 120kV entre les postes Bélanger et Bout-de-L'Île. La nouvelle ligne, d'une longueur de 11 km, comptera 45 pylônes à treillis qui viendront remplacer les 88 pylônes à treillis des deux lignes à 120 kV déjà existantes. Les 88 pylônes à treillis des lignes de 120kV seront préalablement démantelés. Dans sa portion aérienne, la largeur de l'emprise serait de 48 m. Le poste recevra la ligne 3070-3071, la ligne 3017-3050 et la ligne projetée. En raison de l'encombrement autour du poste, le raccordement d'une des lignes devra se faire par voie souterraine. Un poste de liaison aérosouterraine d'une superficie d'environ 1,9 ha sera construit au sud-ouest du poste d'Anjou afin de réaliser la transition entre la ligne aérienne et un tronçon de ligne souterraine d'environ 1 km. Le coût global du projet est estimé à 336 M\$, soit 143 M\$ pour la construction de la ligne de transport, 110 M\$ pour la construction du poste d'Anjou et 83 M\$ pour les autres travaux connexes dont l'ajout de capacité au poste du Bout-du-L'Île. Le début de la construction est prévu pour l'hiver 2023. La mise en service des nouveaux ouvrages est prévue pour l'été 2025.</p>		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation	
Direction ou secteur	Secrétariat à la région métropolitaine, Direction de l'aménagement et du développement métropo-litain	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région	06 - Montréal	
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

## 1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

<p>Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.</p>	<p>Choisissez une réponse</p>		
<p>Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?</p>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Thématiques abordées :</li> <li>Référence à l'étude d'impact :</li> <li>Texte du commentaire :</li> </ul>			
Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date

Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
<b>Clause(s) particulière(s) :</b>			

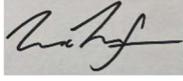
## 2 Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

<p>Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?</p>	<p>L'étude d'impact est recevable et le projet est acceptable dans sa forme actuelle, donc je ne souhaite plus être consulté sur ce projet</p>
--	--

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées :
- Référence à l'addenda :
- Texte du commentaire :

### Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Nelly Santarossa	Urbaniste, conseillère en aménagement du territoire		2022/02/17
Marc Mongeon	Directeur de l'aménagement et du développement métropolitain		2022/02/21

**Clause(s) particulière(s) :**

### ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

## 3 Avis d'acceptabilité environnementale du projet

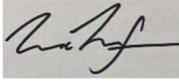
<p>Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?</p>	<p>Le projet est acceptable tel que présenté</p>
--	--

Justification :

### Signature(s)

**AVIS D'EXPERT**

**PROCÉDURE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT**

Nom	Titre	Signature	Date
Nelly Santarossa	Urbaniste, aménagiste		2022-02-17
Marc Mongeon	Directeur de l'aménagement et du développement métropolitain		2022-02-21
<b>Clause(s) particulière(s) :</b>			

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des figures

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Poste D'Anjou et ligne de transport 3 315 kV	
Initiateur de projet	Hydro-Québec	
Numéro de dossier	3211-02-131	
Dépôt de l'étude d'impact	2021/09/17	
<p>Présentation du projet :</p> <p>Le projet de poste D'Anjou vise la construction d'un poste de sectionnement à 315-25 kV et de sa ligne. Le poste, d'une superficie prévue d'environ 4,1 ha, sera construit dans une emprise de ligne existante sur un terrain appartenant à Hydro-Québec dans le secteur commercial et industriel de l'arrondissement d'Anjou soit à l'intersection du boulevard Henri-Bou-rassa Est et de l'autoroute 25. La ligne de 315 kV projetée occupera l'espace libéré par le démantèlement des deux lignes à 120kV entre les postes Bélanger et Bout-de-L'Île. La nouvelle ligne, d'une longueur de 11 km, comptera 45 pylônes à treillis qui viendront remplacer les 88 pylônes à treillis des deux lignes à 120 kV déjà existantes. Les 88 pylônes à treillis des lignes de 120kV seront préalablement démantelés. Dans sa portion aérienne, la largeur de l'emprise serait de 48 m. Le poste recevra la ligne 3070-3071, la ligne 3017-3050 et la ligne projetée. En raison de l'encombrement autour du poste, le raccordement d'une des lignes devra se faire par voie souterraine. Un poste de liaison aérosouterraine d'une superficie d'environ 1,9 ha sera construit au sud-ouest du poste d'Anjou afin de réaliser la transition entre la ligne aérienne et un tronçon de ligne souterraine d'environ 1 km. Le coût global du projet est estimé à 336 M\$, soit 143 M\$ pour la construction de la ligne de transport, 110 M\$ pour la construction du poste d'Anjou et 83 M\$ pour les autres travaux connexes dont l'ajout de capacité au poste du Bout-du-L'Île. Le début de la construction est prévu pour l'hiver 2023. La mise en service des nouveaux ouvrages est prévue pour l'été 2025.</p>		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère de la Sécurité publique	
Direction ou secteur	Direction régionale de la sécurité civile et de la sécurité incendie de Montréal-Laval	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région	06 – Montréal	
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

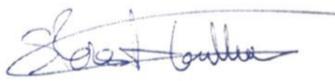
Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Thématiques abordées :</li> <li>Référence à l'étude d'impact :</li> <li>Texte du commentaire :</li> </ul>	<p><b>Plans des mesures d'urgence</b></p> <p>Plans préliminaires des mesures d'urgence 8-1</p> <p>Absence de plans préliminaires des mesures d'urgence (phase de construction et d'exploitation), tel qu'indiqué dans la <i>Directive pour la réalisation d'une étude d'impacts sur l'environnement du MELCC</i> à l'article 2.7;</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Thématiques abordées :</li> <li>Référence à l'étude d'impact :</li> <li>Texte du commentaire :</li> </ul>	<p><b>Plans des mesures d'urgence</b></p> <p>Plans préliminaires des mesures d'urgence 8-1</p> <p>Absence de la liste des matières dangereuses qui seront utilisées et de la liste des matières dangereuses résiduelles qui seront produites ainsi que l'emplacement des lieux d'entreposage;</p>

- Thématiques abordées : **Plans des mesures d'urgence**
- Référence à l'étude d'impact : Plans préliminaires des mesures d'urgence 8-1
- Texte du commentaire : Absence de la structure d'intervention en cas d'urgence et des modes de communication avec l'organisation de sécurité civile externe selon les bonnes pratiques établies au Québec;
  
- Thématiques abordées : **Plans des mesures d'urgence**
- Référence à l'étude d'impact : Plans préliminaires des mesures d'urgence 8-1
- Texte du commentaire : Absence des moyens à prévoir pour alerter efficacement les personnes et les communautés menacées par un sinistre, dont les communautés autochtones, s'il y a lieu, en concertation avec les organismes municipaux et gouvernementaux concernés (transmission aux pouvoirs publics de l'alerte et de l'information subséquente sur la situation);
  
- Thématiques abordées : **Plans des mesures d'urgence**
- Référence à l'étude d'impact : Plans préliminaires des mesures d'urgence 8-1
- Texte du commentaire : Ne comprend pas un engagement de l'initiateur quant au dépôt de leurs plans de mesures d'urgence définitifs auprès des autorités municipales concernées au début de la construction et lors de la mise en exploitation de leurs installations;
  
- Thématiques abordées : **Connaissances des risques et de la prévention des sinistres**
- Référence à l'étude d'impact : Plans préliminaires des mesures d'urgence 8-1
- Texte du commentaire : Absence de la description des éléments exposés et potentiellement vulnérables du milieu (zones d'impact potentielles) qui seraient affectés en cas d'accident : (1) Garderies, hôpitaux, résidences pour aînés, écoles (2) Casernes de pompier, postes de police, centre de coordination de sécurité civile (3) Prises d'eau potable et autres infrastructures essentielles;
  
- Thématiques abordées : **Connaissances des risques et de la prévention des sinistres**
- Référence à l'étude d'impact : Plans préliminaires des mesures d'urgence 8-1
- Texte du commentaire : Absence de l'énumération des aléas potentiels dans le milieu environnant dont la manifestation pourrait toucher les installations du projet et entraîner des dommages incluant ceux pouvant être générés ou exacerbés par les changements climatiques : (1) Absence des risques que constitue la présence d'oléoduc dans la zone d'étude (2) Absence des risques que constitue le dynamitage prévu lors de la construction, et ses possibles émissions de monoxyde de carbone (3) Absence des risques que constitue une perte d'alimentation en électricité de sites stratégiques durant la période de transition entre le démantèlement de l'ancienne ligne, et la mise en service de la nouvelle ligne;
  
- Thématiques abordées : **Éléments examinés pour la préparation des sinistres**
- Référence à l'étude d'impact : Plans préliminaires des mesures d'urgence 8-1
- Texte du commentaire : Aucune mention des arrimages entre les plans de mesures d'urgence et les plans de sécurité civile de la ou des municipalités concernées pour : (1) les schémas d'alerte et les mandataires au COUS, si ce dernier était requis (2) les liens entre les différents intervenants impliqués : OMSC, les autorités locales et régionales, les services de sécurité incendie et les intervenants (3) les besoins particuliers à l'intervention;

**Signature(s)**

Nom	Titre	Signature	Date
Stéphanie Forest-Lanthier	Directrice régionale		2021/10/25
Pierre-Hugo Monette	Conseiller en sécurité civile		2021/10/25

**Clause(s) particulière(s) :**

## 2 Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?

L'étude d'impact est recevable conditionnellement à des précisions

quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées : Plans de mesures d'urgence
- Référence à l'addenda : Section 7.4 des réponses aux questions
- Texte du commentaire : Il est bien exprimé que le plan de mesures d'urgence est en élaboration et devrait être prêt un (1) mois avant la mise en exploitation de la centrale. Le MSP s'attend à y retrouver l'ensemble des éléments décrits dans l'analyse de recevabilité tel que l'arrimage entre la structure d'intervention en cas d'urgence et des modes de communication avec l'organisation de sécurité civile externe selon les bonnes pratiques établies au Québec. Pour ce dernier point, parmi les documents de référence faisant mention des bonnes pratiques établies au Québec, on retrouve particulièrement « Le cadre de coordination de site de sinistre au Québec ». Son contenu devrait se refléter dans le plan de mesures d'urgence. De plus, il faudra qu'il soit clairement défini les moyens de communication du risque à la population et intervenants d'urgence.

Par ailleurs, le MSP demande des précisions quant au danger que constitue le dynamitage prévu lors de la construction, et surtout la migration possible d'émissions de monoxyde de carbone dans le sous-sol qu'il en résulte, ainsi que les risques que constitueraient une perte d'alimentation en électricité de sites stratégiques durant la période de transition entre le démantèlement de l'ancienne ligne et la mise en service de la nouvelle ligne.

Le promoteur est invité à consulter le site du BNQ (section sur les [excavations par sautage – Prévention des intoxication au CO](#)) notamment leur [fiche sur la sécurité](#). Comme indiqué dans cette dernière, il serait notamment important d'aviser les citoyens à moins de 100 m d'un site de sautage 24 h avant la tenue des travaux. Le promoteur devrait s'assurer également que les citoyens ont des détecteurs de monoxyde de carbone fonctionnel dans leur résidence.

Le promoteur peut également consulté la section sur le soutien aux services de sécurité incendie dans [Québec.ca](#) ainsi que la section sur les risques chimiques de l'[APSAM](#) sont également une bonne source d'information concernant les règles de sécurité entourant le dynamitage.

### Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Isabelle Michel	Conseillère en sécurité civile		2022/03/04
Stéphanie Forest-Lanthier	Directrice régionale sécurité civile et sécurité incendie – Montréal-Laval		2022/03/04

### Clause(s) particulière(s) :

## ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

<b>3 Avis d'acceptabilité environnementale du projet</b>			
Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?			Choisissez une réponse
Justification :			
<b>Signature(s)</b>			
Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
<b>Clause(s) particulière(s) :</b>			

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des figures

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux

**RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX**

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Poste D'Anjou et ligne de transport 3 315 kV	
Initiateur de projet	Hydro-Québec	
Numéro de dossier	3211-02-131	
Dépôt de l'étude d'impact	2021/09/17	
Présentation du projet :		
<p>Le projet de poste D'Anjou vise la construction d'un poste de sectionnement à 315-25 kV et de sa ligne. Le poste, d'une superficie prévue d'environ 4,1 ha, sera construit dans une emprise de ligne existante sur un terrain appartenant à Hydro-Québec dans le secteur commercial et industriel de l'arrondissement d'Anjou soit à l'intersection du boulevard Henri-Bou-rassa Est et de l'autoroute 25. La ligne de 315 kV projetée occupera l'espace libéré par le démantèlement des deux lignes à 120kV entre les postes Bélanger et Bout-de-L'Île. La nouvelle ligne, d'une longueur de 11 km, comptera 45 pylônes à treillis qui viendront remplacer les 88 pylônes à treillis des deux lignes à 120 kV déjà existantes. Les 88 pylônes à treillis des lignes de 120kV seront préalablement démantelés. Dans sa portion aérienne, la largeur de l'emprise serait de 48 m. Le poste recevra la ligne 3070-3071, la ligne 3017-3050 et la ligne projetée. En raison de l'encombrement autour du poste, le raccordement d'une des lignes devra se faire par voie souterraine. Un poste de liaison aérosouterraine d'une superficie d'environ 1,9 ha sera construit au sud-ouest du poste d'Anjou afin de réaliser la transition entre la ligne aérienne et un tronçon de ligne souterraine d'environ 1 km. Le coût global du projet est estimé à 336 M\$, soit 143 M\$ pour la construction de la ligne de transport, 110 M\$ pour la construction du poste d'Anjou et 83 M\$ pour les autres travaux connexes dont l'ajout de capacité au poste du Bout-du-L'Île. Le début de la construction est prévu pour l'hiver 2023. La mise en service des nouveaux ouvrages est prévue pour l'été 2025.</p>		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs	
Direction ou secteur	DGSMS	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région	06 - Montréal	
Numéro de référence	BT20210928-6	

**RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT**

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

## 1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	
<p><b><i>Thématiques abordées : Général</i></b>  <b><i>Référence à l'étude d'impact : Volume 1 et carte A</i></b>  <b><i>Texte du commentaire :</i></b>                  Plusieurs sections de l'étude d'impact, principalement au niveau de la description du milieu récepteur, décrivent certains milieux en y référant par un numéro ou une lettre correspondant au complexe naturel (exemple « complexe naturel j »). La référence à la carte A est souvent présente dans les mêmes paragraphes. Toutefois, autant sur la carte A que sur toute autre carte de l'étude d'impact, cette identification des complexes naturels n'est pas présentée. Il est donc difficile de suivre les références du texte. Une nouvelle carte ou une modification de la carte A devrait être produite aux fins de présentation de la dénomination des complexes naturels.</p>	

**Thématiques abordées : Enjeux fauniques – Poste Anjou**

**Référence à l'étude d'impact : Volume 1, chapitres 6.6.1.5, 6.6.1.7.1, 6.6.1.7.3, 6.6.2.5, 6.9**

**Texte du commentaire :**

L'impact cumulatif de la construction du poste ne traite que des impacts cumulatifs sur l'aspect du paysage. Cette limitation est justifiée par l'impact résiduel faible du projet sur les autres composantes, notamment la végétation terrestre et le déplacement de la faune. Lorsque l'on regarde la situation du poste par rapport aux milieux naturels du secteur, on remarque rapidement que le terrain visé pour le poste représente un des seuls liens directs encore existants, permettant les déplacements de la faune terrestre entre la portion nord et sud de la coulée verte du ruisseau De Montigny. Ainsi la construction du poste apporte un impact non négligeable sur cet élément de connectivité écologique, élément valorisé autant par les enjeux de l'étude d'impact que par les points marquants qui sont ressortis des consultations publiques.

Le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP) considère également que la construction du poste entraînera des impacts sur l'habitat d'alimentation des chauves-souris (destruction des boisés et friches à proximité du lac d'Anjou et du ruisseau) et probablement un habitat de transit pour la couleuvre brune qui est connue dans les habitats des portions nord et sud de la coulée verte du Ruisseau De Montigny.

L'étude d'impact prévoit, au niveau du paysage et de la végétation terrestre, une mesure d'atténuation visant l'implantation d'aménagements paysagers dans les terrains résiduels du projet. Cette mesure, bien qu'elle puisse être importante pour mitiger les impacts mentionnés ci-dessus, demeure peu détaillée, d'autant plus que l'étude d'impact ne présente pas de plan d'implantation approximatif du poste d'Anjou. Ce plan d'implantation permettrait d'apprécier l'espace résiduel pour maintenir certains éléments des habitats fauniques (corridors) après la construction du poste.

Des informations additionnelles devraient donc être fournies afin de permettre l'analyse de l'impact réel et de l'efficacité probable des mesures d'atténuation proposées sur la végétation terrestre, mais également sur la connectivité des habitats de la coulée verte et sur les fonctions d'habitat des chauves-souris (favoriser la présence d'insectes). D'autres mesures proposées, notamment pour l'atténuation des impacts sur la couleuvre brune (section 6.7.1.7.1), pourraient également être combinées pour favoriser la connectivité (ex. : aménagement d'abris) près du poste si l'espace le permet.

Hydro-Québec mentionne également son intention de s'impliquer dans le projet de lien cyclable et de l'amélioration de la connectivité dans le parc-nature du ruisseau De Montigny. Comment ces projets s'intégreront-ils avec l'implantation du poste d'Anjou?

Informations minimales attendues : plan d'implantation du poste sur les terrains visés, type et ampleur des aménagements paysagers possibles autour du poste, intégration des projets connexes au poste d'Anjou.

**Thématiques abordées : Enjeux fauniques – Aménagements couleuvres**

**Référence à l'étude d'impact : Volume 1, chapitre 6.7.1.7.1**

**Texte du commentaire :**

L'étude d'impact propose de bonifier à certains endroits les habitats résiduels ou remis en état de la couleuvre brune pour aider notamment les populations à récupérer suivant les chantiers de construction du projet. Peu de détails sont fournis quant à la localisation et les intentions d'Hydro-Québec en ce sens. Est-ce qu'il est possible de fournir, au moment de l'analyse environnementale, les grandes lignes ou les concepts qui sont visés pour de tels aménagements? Le MFFP peut également collaborer avec Hydro-Québec pour établir les actions les plus efficaces pour soutenir la viabilité des populations de Montréal. Plusieurs emprises de lignes sur l'île de Montréal sont dans ou à proximité d'habitats de couleuvre brune. Considérant que les emprises du présent projet ne présentent pas beaucoup de possibilités d'aménagement, d'autres emprises pourraient être visées.

**Thématiques abordées : Enjeux fauniques - Ligne**

**Référence à l'étude d'impact : Volume 1, chapitres 6.7.1.7.1**

**Texte du commentaire :**

Lors des travaux antérieurs de modernisation du poste Henri-Bourassa, des mesures compensatoires pour l'habitat de la couleuvre brune avaient été aménagées entre le poste et la voie ferrée. Selon la compréhension du MFFP lors des rencontres préalables au projet, ces aménagements devront être en partie détruits pour l'aménagement de la nouvelle ligne 315 kV qui passe à proximité du poste Henri-Bourassa. Cet impact n'est pas mentionné dans l'étude d'impact. Bien que la population de couleuvre brune à cet endroit ait subi une forte diminution de ses effectifs et de l'habitat disponible, le MFFP juge qu'il est toujours pertinent de maintenir un îlot d'habitats à proximité de la voie ferrée qui sert de corridor et de zone de refuge pour l'espèce. Est-ce qu'Hydro-Québec entend remettre en état et compenser la destruction de ces aménagements? Est-ce que l'implantation de la nouvelle ligne permettra de bonifier, sur place, les aménagements pour contrebalancer les pertes?

**Thématiques abordées : Enjeux fauniques - Ligne**

**Référence à l'étude d'impact : Volume 1, chapitres 6.7.1.4 et 6.7.1.7.1**

**Texte du commentaire :**

La construction de la ligne touchera principalement deux milieux humides de manière permanente soit les MH01-1 et MH02 (pylônes 9 et 12). Ces deux milieux humides sont situés dans des zones d'habitat de la couleuvre brune et de la couleuvre tachetée. Bien que les couleuvres n'utilisent pas directement les milieux humides, plusieurs de leurs proies (ex. : escargots) ont besoin d'une certaine humidité du sol, et de petits milieux humides sont reconnus comme bénéfiques si ce n'est essentiels pour maintenir cette ressource alimentaire dans les habitats de couleuvres brunes. La compensation des milieux humides est prévue être réalisée par une compensation financière

comme prévu par le règlement sur la compensation pour l'atteinte aux milieux humides et hydriques. Cette compensation ne permettra pas le rétablissement des fonctions d'habitat de la couleuvre brune et tachetée jouées par ces milieux humides. Les terrains où sont localisés les pylônes 9 et 12 ne semblent pas appartenir à Hydro-Québec. Est-ce que des mesures pourraient tout de même être mises en place lors de la remise en état des terrains pour rétablir des dépressions humides et conserver la qualité d'habitat pour la couleuvre brune?

**Thématiques abordées : Enjeux fauniques – Atténuation couleuvres**

**Référence à l'étude d'impact : Volume 1, chapitre 6.7.1.7.1**

**Texte du commentaire :**

Afin d'éviter des mortalités de couleuvres brunes, l'étude d'impact propose la réalisation de campagnes de relocalisation des couleuvres présentes dans la zone des travaux dans les jours précédant le début du chantier. Cette mesure est effectivement efficace et appropriée, mais les efforts de relocalisation raisonnables peuvent prendre plusieurs semaines étant donné le taux de capture relativement faible des couleuvres. Ainsi, l'approche de relocalisation devra tenir compte d'un délai de plusieurs semaines avant le début du chantier et l'installation de clôtures autour de la zone des travaux. Le protocole complet pourra être validé par le MFFP.

**Thématiques abordées : Enjeux fauniques – Ligne déboisement**

**Référence à l'étude d'impact : Volume 1, chapitre 6.7.1.7.2**

**Texte du commentaire :**

Le déboisement est normalement prévu à l'extérieur des périodes de nidification des oiseaux. L'étude d'impact positionne cette période du 1er mai au 15 août. Or, dans la région de Montréal, le MFFP recommande généralement la période du 15 avril au 15 août, puisque plusieurs espèces profitent du climat tempéré de Montréal pour débiter la nidification plus tôt. Est-ce qu'Hydro-Québec peut ajuster ces dates?

**Thématiques abordées : Enjeux fauniques – Suivi environnemental**

**Référence à l'étude d'impact : Volume 1, chapitre 7.3**

**Texte du commentaire :**

L'étude d'impact ne prévoit aucun suivi environnemental à la suite des travaux. Toutefois, plusieurs zones d'habitats de la couleuvre brune et d'autres espèces fauniques seront remises en état ou encore aménagées par la plantation de végétation particulière, de l'ensemencement ou encore des aménagements plus spécifiques. Afin de s'assurer que ces mesures sont efficaces pour mitiger les impacts, il est nécessaire d'assurer le succès de la reprise de la végétation ou de l'évolution adéquate des aménagements. Le MFFP est d'avis qu'un suivi environnemental minimal serait nécessaire pour assurer le succès des aménagements.

**Thématiques abordées : Aspects forestiers**

**Référence à l'étude d'impact : Volume 1, chapitres 6.6.1.5 et 6.7.1.5 Végétation terrestre, p. 6-19 et 6-40 et suivantes**

**Texte du commentaire :**

Selon les informations tirées du volume 1 aux chapitres 6.6.1.5 et 6.7.1.5, les superficies permanentes des végétations terrestres perdues par le poste et la ligne sont évaluées à 3,8 hectares (ha). En ce qui a trait aux pertes temporaires, celles-ci sont évaluées à 8 ha.

Le MFFP rappelle que toute superficie boisée, quel que soit son stade de développement ou sa composition (ex. boisés, friches, etc.), revêt une grande importance dans un environnement aussi perturbé. Les milieux naturels jouent un rôle écologique majeur dans la lutte contre les îlots de chaleur, la régulation du régime hydrique et la séquestration du carbone, par exemple. Les petites et grandes parcelles sont importantes pour la qualité des habitats et la connectivité écologique des blocs.

Étant donné la volonté de la Communauté métropolitaine de Montréal d'atteindre un couvert boisé de 30 %, des efforts doivent donc être consentis pour préserver le couvert forestier actuel. À cet effet, l'initiateur compte-t-il reboiser une superficie équivalente à celle perdue? L'initiateur du projet peut-il s'engager à atténuer, par du reboisement, les pertes boisées permanentes? Il devrait s'assurer du succès de la plantation en établissant un plan de reboisement. Le MFFP recommande entre autres la végétalisation des sites par des essences climatiques (essences forestières de fin de succession) sur un site donné.

Au sujet des pertes temporaires, il est indiqué en p. 6-41 du volume 1 que les superficies touchées par les travaux seront restaurées par la plantation d'arbres et de l'ensemencement. L'utilisation de semences donne rarement les résultats escomptés. La plantation d'arbres demeure le meilleur traitement sylvicole pour végétaliser un site dans la mesure où un bon suivi est réalisé. À ce sujet, est-ce qu'un suivi sur plusieurs années sera effectué afin d'assurer le succès de ces opérations?

**Signature(s)**

Nom	Titre	Signature	Date
Sylvie Laurence			

Étienne Drouin			
Monia Prévost	Directrice de la planification et de la coordination		Cliquez ici pour entrer une date.
<b>Clause(s) particulière(s) :</b>			

## 2 Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

<p>Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?</p>	<p>L'étude d'impact est recevable</p>
<p>Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Thématiques abordées : Aspects fauniques</li> <li>Référence à l'addenda : QC-8, QC-13, QC-20</li> <li>Le maintien et l'amélioration des fonctions d'habitat pour la couleuvre brune en certains points de l'emprise peut représenter un gain limité et des pertes plus grandes qu'anticipées. Il est donc important de considérer les points critiques de l'habitat de la couleuvre brune afin d'établir les priorités d'intervention sur les aménagements. Le secteur du poste du Bout-de-l'île représente effectivement une opportunité d'amélioration d'un habitat existant. Toutefois, le site du futur poste de sectionnement d'Anjou, bien qu'il soit un habitat de faible qualité actuellement, joue un rôle important de connectivité entre les populations de couleuvres présentes au nord et au sud du site. Le maintien de cette fonction devrait être visé par des aménagements adaptés pour les couleuvres afin de maximiser la qualité de l'espace de connectivité résiduel. Des engagements en ce sens devront être considérés à l'étape d'acceptabilité.</li> <li>Thématiques abordées : Aspects fauniques</li> <li>Référence à l'addenda : QC-21</li> <li>Malgré la baisse importante des populations de couleuvres observées au niveau du poste Henri-Bourassa, le site demeure un habitat important de refuge le long d'un corridor de déplacement. Le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP) visera le maintien de la qualité de cet habitat dans le cadre du présent projet.</li> <li>Thématiques abordées : Aspects fauniques</li> <li>Référence à l'addenda : QC-32</li> <li>Si les suivis nécessaires des aménagements ne peuvent être définis à l'analyse environnementale, une condition de décret devra permettre d'encadrer les attentes pour le suivi des impacts et de l'efficacité des mesures d'atténuation.</li> <li>Thématiques abordées : Aspects forestiers</li> <li>Référence à l'addenda : QC-13</li> <li>Les différentes propositions d'atténuation, dont la plantation d'arbres (0,4 ha) et l'aménagement d'aires végétalisées, visant la réduction des îlots de chaleur et le maintien de connectivité écologique sont intéressantes. Assurent-elles le maintien de la connectivité entre les parties nord et sud de la coulée verte du ruisseau De Montigny?</li> </ul> <p>Le secteur visé par la construction du poste est très urbanisé et le couvert forestier faible. Dans le contexte du peu de boisement à Montréal (12,1 %, couvert forestier de l'agglomération, CMM, 2019) et dans la perspective d'atteindre <i>aucune perte nette de couvert boisé</i> dans les Basses-terres du Saint-Laurent, l'initiateur pourrait-il s'engager au remplacement de toute la superficie forestière productive perdue (1,8 ha, calculé à partir de la carte écoforestière pour le poste et la ligne de transmission)? Considérant la proposition de reboiser environ 0,4 ha, il y aurait en effet, selon notre analyse, encore un manque à gagner de 1,4 ha.</p> <p>Finalement, le MFFP recommande un suivi de 10 ans et non de trois ans, pour assurer le succès des plantations d'arbres. Un suivi de 10 ans des arbres plantés permettant de déployer les stratégies pour atteindre un taux de succès d'au moins 80 % des plants survivants, libres de croître et au-dessus de la dent du chevreuil.</p>	

Concernant les pertes temporaires de végétation terrestre (8 ha), le MFFP souhaite réitérer son commentaire à savoir que la plantation d'arbres est la meilleure option pour remplacer la portion de couvert forestier perdu. Pour les pertes temporaires d'arbres, un suivi de trois ans est souvent accepté, contrairement au suivi pour les pertes permanentes qui s'échelonne sur 10 ans.

**Signature(s)**

Nom	Titre	Signature	Date
Sylvie Laurence	Responsable des aspects forestiers		
Étienne Drouin	Responsable des aspects fauniques		
Monia Prévost	Directrice de la planification et de la coordination		

**Clause(s) particulière(s) :**

**ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET**

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

**3 Avis d'acceptabilité environnementale du projet**

<p>Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?</p>	<p>Choisissez une réponse</p>
--	-------------------------------

Justification :

**Signature(s)**

Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

**Clause(s) particulière(s) :**

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des figures  
 Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Poste D'Anjou et ligne de transport 3 315 kV	
Initiateur de projet	Hydro-Québec	
Numéro de dossier	3211-02-131	
Dépôt de l'étude d'impact	2021/09/17	
<p>Présentation du projet :</p> <p>Le projet de poste D'Anjou vise la construction d'un poste de sectionnement à 315-25 kV et de sa ligne. Le poste, d'une superficie prévue d'environ 4,1 ha, sera construit dans une emprise de ligne existante sur un terrain appartenant à Hydro-Québec dans le secteur commercial et industriel de l'arrondissement d'Anjou soit à l'intersection du boulevard Henri-Bou-rassa Est et de l'autoroute 25. La ligne de 315 kV projetée occupera l'espace libéré par le démantèlement des deux lignes à 120kV entre les postes Bélanger et Bout-de-L'Île. La nouvelle ligne, d'une longueur de 11 km, comptera 45 pylônes à treillis qui viendront remplacer les 88 pylônes à treillis des deux lignes à 120 kV déjà existantes. Les 88 pylônes à treillis des lignes de 120kV seront préalablement démantelés. Dans sa portion aérienne, la largeur de l'emprise serait de 48 m. Le poste recevra la ligne 3070-3071, la ligne 3017-3050 et la ligne projetée. En raison de l'encombrement autour du poste, le raccordement d'une des lignes devra se faire par voie souterraine. Un poste de liaison aérosouterraine d'une superficie d'environ 1,9 ha sera construit au sud-ouest du poste d'Anjou afin de réaliser la transition entre la ligne aérienne et un tronçon de ligne souterraine d'environ 1 km. Le coût global du projet est estimé à 336 M\$, soit 143 M\$ pour la construction de la ligne de transport, 110 M\$ pour la construction du poste d'Anjou et 83 M\$ pour les autres travaux connexes dont l'ajout de capacité au poste du Bout-du-L'Île. Le début de la construction est prévu pour l'hiver 2023. La mise en service des nouveaux ouvrages est prévue pour l'été 2025.</p>		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère de la Santé et des Services sociaux	
Direction ou secteur	DRSP Montréal – Secteur Environnement Urbain et Santé des Populations	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région	06 - Montréal	
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Thématiques abordées :</li> <li>Référence à l'étude d'impact :</li> <li>Texte du commentaire :</li> </ul>	<p><b>Création d'un îlot de chaleur par le poste</b></p> <p>Page : 6-19</p> <p>Le site prévu pour le poste constitue une source de verdure dans un milieu fortement anthropisé propice aux îlots de chaleur urbains qui sont un enjeu de santé publique. Or le projet prévu pour le poste aura pour effet de le remplacer par un site minéralisé. Le promoteur devrait adresser systématiquement les enjeux liés aux îlots de chaleur urbains dans l'étude d'impact et proposer des mesures de compensation lorsque la création de ceux-ci est inévitable.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Thématiques abordées :</li> <li>Référence à l'étude d'impact :</li> </ul>	<p><b>Climat sonore et effet couronne</b></p> <p>Page : 6-50, 7-4, Annexe C</p>

- Texte du commentaire : Les modélisations du climat sonore de la nouvelle ligne semblent présenter des niveaux sonores à la limite ou supérieurs aux normes du MELCC dans les environs du parc Ermanno-La Riccia. Nous comprenons que ces dépassements surviendraient uniquement à des moments où les conducteurs seraient mouillés, ce qui est estimé à 20 % du temps dans la région de Montréal. L'étude d'impact ne fait cependant pas état de mesures de mitigation (enfouissement des lignes ou autres mesures technologiques envisageables) ou de mesures de suivi environnemental qui viserait à assurer que le bruit respecte un niveau acceptable pour la population environnante et les données modélisées seront représentatives de la réalité sur le terrain. Nous considérons que ces aspects devraient être intégrés à l'étude d'impact.
- Thématiques abordées : **Champs électriques et magnétiques**
- Référence à l'étude d'impact : Page : 6-52
- Texte du commentaire : Les sections sur les champs électriques et magnétiques présentes dans l'étude d'impact indiquent que des modélisations des champs magnétiques et électriques ont été réalisées (parfois selon plusieurs scénarios). Or, l'information disponible au lecteur est très qualitative et imprécise. Les modèles et résultats devraient être présentés en annexe. Les champs magnétiques et électriques devraient être estimés aux résidences ou autres milieux sensibles et des cartes avec des isolignes devraient être disponibles.
- Thématiques abordées : **Dynamitage**
- Référence à l'étude d'impact : Page: 2-7
- Texte du commentaire : Il y a mention de dynamitage à la page 2-7 de l'étude d'impact, mais il n'y a pas de spécifications par la suite au sujet du ou des emplacement(s) visé(s), du plan de mesures préventives et d'urgence. Ces activités sont normalement régies par la norme BNQ1809-350. Le promoteur devrait mentionner si c'est le cas et préciser les modalités le cas échéant. L'emplacement des sites où ceci prendra place serait aussi à ajouter. Si possible, inclure dans la cartographie.
- Thématiques abordées : **Implication du/des CIUSSS dans le processus de consultation**
- Référence à l'étude d'impact :
- Texte du commentaire : Nous constatons que le réseau local de santé (CIUSSS de l'Est) ne faisait pas partie des entités contactées au sujet du projet. Par sa responsabilité populationnelle, le CIUSSS local est un acteur du réseau de la santé qui connaît bien les réalités locales et est donc en mesure de bien cerner les besoins de la population de son territoire. Il nous apparaît donc souhaitable que celui soit impliqué dans les consultations entourant le projet.
- Thématiques abordées : **Préciser l'information sur le lien avec la piste cyclable dans l'étude d'impact**
- Référence à l'étude d'impact :
- Texte du commentaire : Il est mentionné dans l'étude d'impact que la présence du poste pourrait gêner potentiellement la conception de certains projets de développement, plus spécifiquement du projet de piste cyclable envisagé dans l'arrondissement d'Anjou y compris la consolidation du lien cyclable du parc-nature du Ruisseau-De Montigny au sud du boulevard Henri-Bourassa Est et que des consultations avec l'arrondissement et les organismes ont été entamées pour envisager l'intégration d'une piste cyclable aux abords du poste, en bordure de rue. Il nous apparaît essentiel qu'un lien cyclable soit intégré au projet et nous aimerions que Hydro-Québec fournisse l'information détaillée concernant le lien cyclable.
- Thématiques abordées : **Réduction des émissions de GES**
- Référence à l'étude d'impact :
- Texte du commentaire : Le projet engendre l'émission de GES qui ont un impact sur la santé. L'étude d'impact devrait inclure des mesures de réduction des émissions de GES entre autres afin de limiter les fuites de SF6 ainsi qu'un engagement à compenser les émissions de GES.

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Tudor Matei	APPR - Toxicologue		Cliquez ici pour entrer une date.
Véronique Duclos	Coordonnatrice, Environnements urbains et santé des populations		Cliquez ici pour entrer une date.
Clause(s) particulière(s) :			

<p>Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?</p>	<p>L'étude d'impact est recevable, conditionnellement à la réception des éléments ci-dessous</p>		
<p>Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?</p>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Thématiques abordées :</li> <li>• Référence à l'addenda :</li> <li>• Texte du commentaire :</li>   <li>• Thématiques abordées :</li> <li>• Référence à l'addenda :</li> <li>• Texte du commentaire :</li>   <li>• Thématiques abordées :</li> <li>• Référence à l'addenda :</li> <li>• Texte du commentaire :</li>   <li>• Thématiques abordées :</li> <li>• Référence à l'addenda :</li> <li>• Texte du commentaire :</li> </ul>	<p>Climat sonore et effet couronne</p> <p>Étude d'impact page 6-50, 7-4, Annexe C &amp; Complément pages 27 à 34</p> <p>Notre questionnement initial visait les modélisations du niveau de bruit. Celles-ci montrent des niveaux qui pourraient surpasser les normes du MELCC dans les environs du parc Ermanno-La Riccia. Nous avons initialement demandé, dans l'avis précédent, au promoteur d'inclure les mesures de mitigation (enfouissement des lignes ou autres mesures technologiques envisageables) ou de mesures de suivi environnemental qui viseraient à assurer que le bruit respecte un niveau acceptable pour la population environnante et que les données modélisées seront représentatives de la réalité sur le terrain. La réponse du promoteur justifie les choix déjà pris par ce dernier (une ligne en surface et une absence de suivi environnemental des niveaux sonores). Cette réponse ne répond pas totalement à notre question précédente puisque nous souhaitions connaître les mesures qui pourraient être mises en place par le promoteur advenant que les niveaux réels génèrent des plaintes et comment il pourrait remédier à la situation. Est-ce que le promoteur peut intervenir à posteriori pour modifier l'exposition de la population? Quels sont les engagements du promoteur à cet égard?</p> <p>Dynamitage - risque associé au monoxyde de carbone</p> <p>Étude d'impact page 2-7 &amp; complément page 37</p> <p>La réponse mentionne seulement la sécurité en abord des oléoducs, mais ne répond pas au questionnement sur l'utilisation de dynamitage au cours des travaux. Nous jugeons que ce serait important de confirmer s'il y aura dynamitage et un engagement de se conformer à la norme BNQ pour le dynamitage le cas échéant.</p> <p>Réduction des émissions des GES - SF6</p> <p>Complément page 34</p> <p>Le complément d'information fourni au sujet des mesures de réduction de GES n'inclut pas de mention de limite des fuites de SF6 ni de mécanismes de compensation à cet effet.</p>		
<p><b>Signature(s)</b></p>			
<p><b>Nom</b></p>	<p><b>Titre</b></p>	<p><b>Signature</b></p>	<p><b>Date</b></p>
<p>Tudor Matei</p>	<p>APPR - Toxicologue</p>		<p>2022/02/25</p>
<p>Anne Pelletier</p>	<p>Cheffe de service santé environnementale et parcours de vie en milieux urbains</p>		<p>2022/02/25</p>
<p><b>Clause(s) particulière(s) :</b></p>			

**ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET**

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

**AVIS D'EXPERT**

**PROCÉDURE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT**

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?			Choisissez une réponse
Justification :			
<b>Signature(s)</b>			
Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
<b>Clause(s) particulière(s) :</b>			

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des figures

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Poste D'Anjou et ligne de transport 3 315 kV	
Initiateur de projet	Hydro-Québec	
Numéro de dossier	3211-02-131	
Dépôt de l'étude d'impact	2021/09/17	
<p>Présentation du projet :</p> <p>Le projet de poste D'Anjou vise la construction d'un poste de sectionnement à 315-25 kV et de sa ligne. Le poste, d'une superficie prévue d'environ 4,1 ha, sera construit dans une emprise de ligne existante sur un terrain appartenant à Hydro-Québec dans le secteur commercial et industriel de l'arrondissement d'Anjou soit à l'intersection du boulevard Henri-Bourassa Est et de l'autoroute 25. La ligne de 315 kV projetée occupera l'espace libéré par le démantèlement des deux lignes à 120kV entre les postes Bélanger et Bout-de-l'Île. La nouvelle ligne, d'une longueur de 11 km, comptera 45 pylônes à treillis qui viendront remplacer les 88 pylônes à treillis des deux lignes à 120 kV déjà existantes. Les 88 pylônes à treillis des lignes de 120kV seront préalablement démantelés. Dans sa portion aérienne, la largeur de l'emprise serait de 48 m. Le poste recevra la ligne 3070-3071, la ligne 3017-3050 et la ligne projetée. En raison de l'encombrement autour du poste, le raccordement d'une des lignes devra se faire par voie souterraine. Un poste de liaison aérosouterraine d'une superficie d'environ 1,9 ha sera construit au sud-ouest du poste d'Anjou afin de réaliser la transition entre la ligne aérienne et un tronçon de ligne souterraine d'environ 1 km. Le coût global du projet est estimé à 336 M\$, soit 143 M\$ pour la construction de la ligne de transport, 110 M\$ pour la construction du poste d'Anjou et 83 M\$ pour les autres travaux connexes dont l'ajout de capacité au poste du Bout-du-Île. Le début de la construction est prévu pour l'hiver 2023. La mise en service des nouveaux ouvrages est prévue pour l'été 2025.</p>		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	
Direction ou secteur	Direction de l'expertise en réductions des émissions de gaz à effet de serre	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région	Vous devez choisir une région administrative	
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

<p>Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.</p>	<p>L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes</p>
<p>Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Thématiques abordées : Émissions de GES du projet</li> <li>• Élément manquant dans l'étude d'impact : Plan de surveillance et de suivi des émissions de GES du projet</li> <li>• Texte du commentaire :</li> </ul>	

Cette note présente l'avis de la Direction de l'expertise en réduction des émissions de gaz à effet de serre (DER), en réponse à la demande de la Direction de l'évaluation environnementale des projets industriels, miniers, énergétiques et nordiques, concernant la recevabilité du projet ci-haut mentionné.

Le document consulté pour réaliser l'analyse est :

- « Poste d'Anjou et ligne de transport à 315 kV. Étude d'impact sur l'environnement. Volume 1 », préparé par Hydro-Québec en août 2021.

Conformément au champ d'expertise de la DER, les commentaires portent exclusivement sur le volet des émissions de gaz à effet de serre (GES) du projet.

## **1. Description du projet**

Le projet de poste d'Anjou vise la construction d'un poste de sectionnement à 315-25 kV et de sa ligne. Le poste, d'une superficie prévue d'environ 4,1 ha, sera construit dans une emprise de ligne existante sur un terrain appartenant à Hydro-Québec dans le secteur commercial et industriel de l'arrondissement d'Anjou soit à l'intersection du boulevard Henri-Bourassa Est et de l'autoroute 25. La ligne de 315 kV projetée occupera l'espace libéré par le démantèlement des deux lignes à 120kV entre les postes Bélanger et Bout-de-l'Île. La nouvelle ligne, d'une longueur de 11 km, comptera 45 pylônes à treillis qui viendront remplacer les 88 pylônes à treillis des deux lignes à 120 kV déjà existantes. Les 88 pylônes à treillis des lignes de 120kV seront préalablement démantelés. Dans sa portion aérienne, la largeur de l'emprise serait de 48 m. Le poste recevra la ligne 3070-3071, la ligne 3017-3050 et la ligne projetée. En raison de l'encombrement autour du poste, le raccordement d'une des lignes devra se faire par voie souterraine. Un poste de liaison aérosouterraine d'une superficie d'environ 1,9 ha sera construit au sud-ouest du poste d'Anjou afin de réaliser la transition entre la ligne aérienne et un tronçon de ligne souterraine d'environ 1 km. Le coût global du projet est estimé à 336 M\$, soit 143 M\$ pour la construction de la ligne de transport, 110 M\$ pour la construction du poste d'Anjou et 83 M\$ pour les autres travaux connexes dont l'ajout de capacité au poste du Bout-du-Île. Le début de la construction est prévu pour l'hiver 2023. La mise en service des nouveaux ouvrages est prévue pour l'été 2025.

## **2. Quantification des émissions de GES du projet**

### **2.1. Émissions de GES en phase de construction**

La quantification des émissions de GES en phase de construction a été effectuée pour les deux composantes du projet : la construction du poste de sectionnement projeté et celle de la ligne à 315 kV projetée.

#### **2.1.1. Construction du poste de sectionnement à 315kV**

Comme Hydro-Québec utilise des méthodes de construction similaires d'un projet à l'autre et tel que convenu avec le MELCC, une méthodologie normalisée de quantification des émissions de GES a été employée pour les postes à 315 kV.

Ainsi, la construction d'un poste de sectionnement à 315 kV comprend les activités énumérées à continuation :

- préparation du site, déblayage et remblayage ;
- nivellement du sol et érection des structures ;
- installation du câblage ;
- construction du bâtiment de commande ;
- démantèlement des équipements en place dans le cas d'un projet de réfection.

La variable qui influe sur la quantité d'émissions de GES produites pour chacune des activités mentionnées précédemment est la tension du poste puisque celle-ci indique l'envergure du poste, ce qui se reflète par la superficie occupée et le nombre d'équipements à installer.

Basée sur d'autres projets similaires, la construction d'un poste de sectionnement à 315 kV serait responsable de l'émission de 1 340 tonnes d'équivalent CO<sub>2</sub>.

Également, la construction du poste exigera le défrichage et le déboisement d'une superficie de 0,05 hectare, le reste du site étant exempt de végétation. L'initiateur a estimé à 13 tonnes d'équivalent CO<sub>2</sub> les émissions associées au déboisement de cette superficie.

#### **2.1.2. Construction de la ligne à 315 kV**

Aux fins de déterminer les émissions de GES associées à la construction de la ligne électrique à 315 kV, la consommation de combustibles fossiles (essence et diesel) a été estimée à partir de la consommation de carburants des équipements qui devront être utilisés pour réaliser les travaux de construction.

Selon l'initiateur, dans le cadre de la construction de la ligne à 315 kV, la consommation de combustibles fossiles a été estimée à 1 526 505 litres de diesel et d'essence et la combustion de ces volumes de combustibles émettrait 3 860 tonnes d'équivalent CO<sub>2</sub> sur la durée totale de la phase de construction, estimée à 18 mois. Le tableau suivant présente le détail des consommations

de carburants, des heures d'utilisation et des émissions de GES des équipements utilisés pour la réalisation des travaux de construction de la ligne à 315 kV.

Équipements	Consommation totale de carburant estimée (litres)	Somme des heures estimées	Émissions de GES estimatives (t éq. CO <sub>2</sub> )
Bouteurs sur chenilles	131 852,68	7 990	354,55
Camionnettes 3/4 t, 4X4	671 662,08	109 320	1 556,24
Camions vrac 10 roues	274 650,00	18 310	749,52
Chargeuses sur pneus	20 391,47	1 290	54,83
Foreuses pneumatiques sur chenilles	5 203,80	360	13,99
Génératrices 35 kW	54 990,00	6 500	141,65
Grues hydrauliques	88 553,83	5 690	238,12
Pelles hydrauliques sur chenilles	208 062,67	15 070	559,48
Tireurs de câbles	71 138,45	9 840	191,29
<b>Total (sur 18 mois)</b>	<b>1 526 504,98</b>	<b>174 370</b>	<b>3 859,67</b>

Par conséquent, les émissions totales de GES en phase de construction des projets (du poste de sectionnement et de la ligne) ont été estimées à environ 5 200 tonnes d'équivalent CO<sub>2</sub> sur une durée de 18 mois, soit environ 3 470 tonnes d'équivalent CO<sub>2</sub> par année.

## 2.2. Émissions de GES en phase d'exploitation du projet

La principale source d'émissions de GES proviendrait des émissions fugitives d'hexafluorure de soufre (SF<sub>6</sub>) et de perfluorométhane (CF<sub>4</sub>) des disjoncteurs et des transformateurs de mesure.

Le calcul des émissions fugitives de SF<sub>6</sub> et de CF<sub>4</sub> des disjoncteurs et des transformateurs de mesure a été réalisé à partir d'une méthodologie de calcul basée sur les fuites historiques de ces deux types d'appareils dans d'autres projets d'Hydro-Québec, tel que convenu avec le MELCC.

Selon Hydro-Québec il a été démontré qu'un disjoncteur perdra 20 % de sa masse nominale sur 30 ans, tandis qu'un transformateur de mesure perdra 14 % de sa masse nominale sur 40 ans. Par conséquent, sur la durée de vie d'un poste, qu'on estime à environ 60 ans, un disjoncteur perdrait en moyenne 40 % de sa masse nominale tandis qu'un transformateur de mesure en perdrait en moyenne 21 %.

Le projet de construction du poste prévoit l'installation de douze disjoncteurs triphasés à 362 kV au SF<sub>6</sub>. La capacité nominale des disjoncteurs est de 65,79 kg de SF<sub>6</sub> et de 39,6 kg de CF<sub>4</sub>, soit une capacité totale de 789,48 kg de SF<sub>6</sub> et 475,2 kg de CF<sub>4</sub>.

Il est à noter que dorénavant Hydro-Québec ne souhaite plus utiliser de transformateurs de mesure au SF<sub>6</sub>, un gaz à effet de serre environ 23 000 fois plus puissant que le CO<sub>2</sub>, pour les installations à 315 kV. Hydro-Québec est en train d'homologuer des transformateurs de courant à sec, et ces derniers seront utilisés dans ce projet si les essais sont concluants.

En appliquant les taux de fuite mentionnés précédemment, l'initiateur a estimé que les émissions fugitives annuelles des gaz isolants utilisés dans le projet seraient responsables de l'émission de 143 tonnes d'équivalent CO<sub>2</sub> par année.

## 2.3. Sommaire des émissions de GES du projet

Le tableau suivant présente le sommaire des émissions de GES du projet

Activité	Source des émissions	Émissions de GES (t. éq. CO <sub>2</sub> )
<b>Émissions phase de construction</b>		
<b>Poste de sectionnement à 315 kV</b>		
Émissions associées à la machinerie		1 340
Déboisement - Perte de puits de carbone		13
Sous-total		1 353
<b>Ligne de transport à 315 kV</b>		
Émissions associées à la machinerie		3 860

Sous-total	3 860
<b>Total émissions phase de construction</b>	<b>5 213</b>
<b>Émissions phase d'exploitation</b>	
Émissions fugitives annuelles de SF <sub>6</sub> et de CF <sub>4</sub>	<b>143 t. éq.CO<sub>2</sub> par an</b>

Les méthodologies de calcul utilisées par l'initiateur pour quantifier les émissions de GES associées à la réalisation du projet sont considérées comme étant adéquates.

### 3. Mesures d'atténuation des émissions de GES

Les mesures de réduction des émissions de GES liées au projet sont présentées au tableau 6-10 de l'étude d'impact sur l'environnement. Voici le tableau :

<b>Tableau 6-10 : Mesures de réduction des émissions de GES liées au projet</b>	
<b>Type d'activité</b>	<b>Mesures de réduction de GES</b>
<b>Émissions liées au choix du site</b>	
Emplacement du poste	Le poste sera construit dans un site à vocation industrielle nécessitant un très faible volume de déboisement.
<b>Émissions de combustion produites par des équipements mobiles</b>	
Utilisation de véhicules sur route et hors route	Clause au contrat des entrepreneurs stipulant qu'ils doivent assurer le bon fonctionnement de leurs véhicules en les inspectant et en les nettoyant quotidiennement
<b>Émissions liées à l'exploitation du poste de sectionnement</b>	
Pertes fugitives de SF <sub>6</sub>	Maintenance et entretien spécifiques aux équipements au SF <sub>6</sub>
	Taux de fuite acceptable en appel d'offres (0,1 % par année) plus faible que la moyenne de l'industrie (0,5 % par année)
	Formation de sensibilisation à l'intention des employés qui doivent gérer des bouteilles de SF <sub>6</sub> et des appareils au SF <sub>6</sub>
	Réalisation de tests dans le cadre des entretiens sans perte de SF <sub>6</sub>
	Utilisation de transformateurs de mesure à sec plutôt qu'au SF <sub>6</sub>
<b>Émissions liées à la construction de la ligne de transport</b>	
Utilisation de véhicules sur route et hors route	Clause au contrat des entrepreneurs stipulant qu'ils doivent assurer le bon fonctionnement de leurs véhicules en les inspectant et en les nettoyant quotidiennement
Déboisement	Aucun déboisement nécessaire
Pertes fugitives de SF <sub>6</sub>	Aucun équipement électrique au SF <sub>6</sub>

Étant donné l'impact relativement faible du projet sur le plan des émissions de GES, la DER considère comme étant acceptables les mesures d'atténuation de GES proposées par l'initiateur.

### 4. Plan de surveillance et de suivi des émissions de GES

L'initiateur mettra en œuvre un programme de surveillance environnementale des travaux de construction du projet. Tout au long de la construction de la ligne et du poste, le responsable de la surveillance remplira le plan de surveillance qui concerne le respect des engagements et l'application des mesures d'atténuation à chacune des étapes des travaux.

Un guide de surveillance environnementale sera produit et remis au responsable de gestion des travaux, au responsable de la surveillance environnementale et à l'entrepreneur chargé des travaux.

Les informations relatives aux engagements en matière de protection de l'environnement sont présentées dans les *Clauses environnementales normalisées*, présentées à l'annexe G de l'étude d'impact.

Toutefois, parmi les vingt-six chapitres de l'annexe G, aucun ne fait mention de manière explicite au suivi des émissions de GES du projet. Par conséquent, la DER considère nécessaire l'ajout d'un chapitre spécifique au suivi des émissions de GES aux *Clauses environnementales normalisées* d'Hydro-Québec.

### 5. Commentaires et recommandations

Le présent avis vise à commenter l'estimation des émissions GES du projet ainsi que les mesures d'atténuation et le plan de surveillance et de suivi des émissions de GES proposés par l'initiateur du projet.

La DER juge comme étant adéquates la quantification des émissions de GES et les mesures d'atténuation proposées.

Concernant le plan de surveillance et de suivi des émissions de GES du projet, la DER recommande l'élaboration d'un plan spécifique et leur inclusion dans les *Clauses environnementales normalisées* d'Hydro-Québec.

**Signature(s)**

Nom	Titre	Signature	Date
Sergio Cassanaz	Ingénieur		2021/10/14
Annie Roy	Ingénieure		2021/10/14
Carl Dufour	Directeur de la DER		2021/10/15

**Clause(s) particulière(s) :**

## 2 Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?

L'étude d'impact est recevable et le projet est acceptable dans sa forme actuelle, donc je ne souhaite plus être consultée sur ce projet

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées : Plan de surveillance et de suivi des émissions de GES
- Référence à l'addenda : QC-344
- Texte du commentaire : Dans le document de réponses aux questions du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, l'initiateur confirme qu'un plan de surveillance des émissions de GES sera mis en place, au cours de la construction du projet. Ce plan se basera sur les registres quotidiens des travaux et un bilan des émissions de GES sera établi à chaque étape de la construction.

Le document de réponses aux questions traite, de manière satisfaisante, des sujets qu'il doit aborder. La DER considère que l'étude d'impact est recevable et acceptable, et ne souhaite pas être consultée pour la suite du dossier.

**Signature(s)**

Nom	Titre	Signature	Date
Marie-Michèle Gagné	Ingénieure		2022/02/22
Annie Roy	Coordonnatrice		2022/02/22
Carl Dufour	Directeur		2022/02/22

**Clause(s) particulière(s) :**

Conformément au champ d'expertise de la DER, les commentaires portent exclusivement sur le volet des émissions de gaz à effet de serre (GES) du projet.

**ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET**

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

**3 Avis d'acceptabilité environnementale du projet**

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?

Choisissez une réponse

Justification :

**Signature(s)**

Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

**Clause(s) particulière(s) :**

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des figures  
Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Poste D'Anjou et ligne de transport 3 315 kV	
Initiateur de projet	Hydro-Québec	
Numéro de dossier	3211-02-131	
Dépôt de l'étude d'impact	2021/09/17	
<p>Présentation du projet :</p> <p>Le projet de poste D'Anjou vise la construction d'un poste de sectionnement à 315-25 kV et de sa ligne. Le poste, d'une superficie prévue d'environ 4,1 ha, sera construit dans une emprise de ligne existante sur un terrain appartenant à Hydro-Québec dans le secteur commercial et industriel de l'arrondissement d'Anjou soit à l'intersection du boulevard Henri-Bou-rassa Est et de l'autoroute 25. La ligne de 315 kV projetée occupera l'espace libéré par le démantèlement des deux lignes à 120kV entre les postes Bélanger et Bout-de-L'Île. La nouvelle ligne, d'une longueur de 11 km, comptera 45 pylônes à treillis qui viendront remplacer les 88 pylônes à treillis des deux lignes à 120 kV déjà existantes. Les 88 pylônes à treillis des lignes de 120kV seront préalablement démantelés. Dans sa portion aérienne, la largeur de l'emprise serait de 48 m. Le poste recevra la ligne 3070-3071, la ligne 3017-3050 et la ligne projetée. En raison de l'encombrement autour du poste, le raccordement d'une des lignes devra se faire par voie souterraine. Un poste de liaison aérosouterraine d'une superficie d'environ 1,9 ha sera construit au sud-ouest du poste d'Anjou afin de réaliser la transition entre la ligne aérienne et un tronçon de ligne souterraine d'environ 1 km. Le coût global du projet est estimé à 336 M\$, soit 143 M\$ pour la construction de la ligne de transport, 110 M\$ pour la construction du poste d'Anjou et 83 M\$ pour les autres travaux connexes dont l'ajout de capacité au poste du Bout-du-L'Île. Le début de la construction est prévu pour l'hiver 2023. La mise en service des nouveaux ouvrages est prévue pour l'été 2025.</p>		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC)	
Direction ou secteur	Direction de la prospective climatique et de l'adaptation (DPCA)	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région	06 - Montréal	
Numéro de référence	SCW 1161038	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Thématiques abordées :</li> <li>Référence à l'étude d'impact :</li> <li>Texte du commentaire :</li> </ul>	<p>Considération des changements climatiques</p> <p>Volume 1, 8.2 Changements climatiques (p. 241/270)</p> <p>L'initiateur présente, au chapitre 8, section 2.2, quelques caractéristiques techniques spécifiques à l'adaptation de l'ingénierie au climat. En effet, l'initiateur indique que : « La ligne projetée traverse deux zones de charges de verglas et de vent; elle est conçue selon un niveau de fiabilité stratégique correspondant à une période de récurrence de 50 ans. Les conditions climatiques prises en compte pour l'ingénierie du projet sont de 50 mm pour l'épaisseur de verglas et de 100 km/h pour le vent ». (p. 41/270)</p>

Cependant, ces spécifications sont insuffisantes pour conclure que l'étude d'impact considère les impacts des changements climatiques sur son projet et le milieu d'insertion, tel que requis par la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE). En effet, les spécifications techniques répondent à des contraintes liées au climat actuel, et non au climat futur.

Pour répondre à l'exigence de la LQE, l'initiateur devra donc compléter la section 8.2 *Changements climatiques* en suivant l'approche décrite dans le guide *Les changements climatiques et l'évaluation environnementale : Guide à l'intention de l'initiateur de projet* disponible en ligne <https://www.environnement.gouv.qc.ca/evaluations/directive-etude-impact/guide-intention-initiateur-projet.pdf>.

Résumé de l'approche à suivre pour la considération des impacts des changements climatiques :

1. En plus de présenter les conditions climatiques récentes (4.3.1 *Conditions météorologiques*, p. 57/270), l'initiateur devra également présenter l'historique des événements climatiques extrêmes et les projections climatiques et hydroclimatiques futures, dans la région où le projet sera réalisé, sur une période équivalente à sa durée de vie.

Une bonne pratique consiste à présenter les projections climatiques pour la région d'implantation provenant idéalement d'au moins deux scénarios d'émission de gaz à effet de serre, soit minimalement RCP 4.5 et RC 8.5 (RCP pour *Representative Concentration Pathways*). Cela permet d'évaluer, avec plus de confiance, à quoi pourrait ressembler le climat futur. Ces projections sont disponibles dans l'outil Portraits climatiques de Ouranos : [www.ouranos.ca/portraitsclimatiques/#/](http://www.ouranos.ca/portraitsclimatiques/#/). L'initiateur peut aussi consulter la *Synthèse des connaissances sur les changements climatiques, partie 1 « Évolution climatique du Québec »* (2015) au lien suivant : [www.ouranos.ca/synthese-2015/](http://www.ouranos.ca/synthese-2015/).

2. Une fois les projections climatiques présentées, l'initiateur devra identifier les risques engendrés par l'intensification des aléas météorologiques, sous l'effet des changements climatiques, qui sont susceptibles d'avoir des répercussions sur l'intégrité du projet et son milieu d'implantation. Tel que mentionné dans le tableau 4 du guide *Les changements climatiques et l'évaluation environnementale : Guide à l'intention de l'initiateur de projet*, l'initiateur devra évaluer les risques pour son projet poste et ligne en milieu urbain que posent : les pluies abondantes, les températures plus élevées, ainsi que les tempêtes plus intenses et fréquentes (vents et verglas).
3. L'initiateur devra enfin démontrer qu'il a intégré des solutions appropriées, notamment dans la localisation, la conception et le suivi, pour adapter son projet aux impacts des changements climatiques, et ce, pour la durée de vie de son projet.

- Thématiques abordées :
- Référence à l'étude d'impact :
- Texte du commentaire :

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Marie-Ève Garneau	Conseillère		2021/10/26
Julie Veillette	Coordonnatrice des avis d'experts		2021/10/26
Catherine Gauthier	Directrice		2021/10/27
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Clause(s) particulière(s) :			

## 2 Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?

L'étude d'impact est recevable et le projet est acceptable dans sa forme actuelle, donc je ne souhaite plus être consultée sur ce projet

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées : Considération des changements climatiques
- Référence à l'addenda : Document de réponses aux questions et commentaires, chapitre 8. Développement durable et changements climatiques, 8.2 Changements climatiques
- Texte du commentaire : L'initiateur a démontré qu'il a adéquatement tenu compte des impacts des changements climatiques sur son projet.

Il a d'abord résumé les projections climatiques dans la région d'implantation du projet, à l'horizon 2071-2100, pour les scénarios d'émission de gaz à effet de serre RCP 4,5 et 8,5, selon les données disponibles sur le portail climatique d'Ouranos (tableau QC-40-1). Cela lui a permis de retenir 13 aléas climatiques susceptibles d'avoir un impact sur les composantes de son projet. L'initiateur a ensuite évalué les risques, en considérant la probabilité d'occurrence pour chacun des 13 aléas climatiques ainsi que la vulnérabilité des composantes du projet à ces aléas. Les principaux constats découlant de l'évaluation des risques sont résumés dans le tableau QC-40-4, qui présente aussi des recommandations ainsi que les mesures d'adaptation entreprises par Hydro-Québec, en réponse à ces recommandations.

### Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Marie-Ève Garneau	Conseillère		2022/02/22
Julie Veillette	Coordonnatrice des avis d'experts		2022/02/22
Catherine Gauthier	Directrice		2022/02/23

### Clause(s) particulière(s) :

### ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

## 3 Avis d'acceptabilité environnementale du projet

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?

Choisissez une réponse

Justification :

<b>Signature(s)</b>			
<b>Nom</b>	<b>Titre</b>	<b>Signature</b>	<b>Date</b>
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
<b>Clause(s) particulière(s) :</b>			

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des figures

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux

## AVIS D'EXPERT PROCÉDURE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

### RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Poste D'Anjou et ligne de transport 3 315 kV	
Initiateur de projet	Hydro-Québec	
Numéro de dossier	3211-02-131	
Dépôt de l'étude d'impact	2021/09/17	
Présentation du projet :		
Le projet de poste D'Anjou vise la construction d'un poste de sectionnement à 315-25 kV et de sa ligne. Le poste, d'une superficie prévue d'environ 4,1 ha, sera construit dans une emprise de ligne existante sur un terrain appartenant à Hydro-Québec dans le secteur commercial et industriel de l'arrondissement d'Anjou soit à l'intersection du boulevard Henri-Bou-rassa Est et de l'autoroute 25. La ligne de 315 kV projetée occupera l'espace libéré par le démantèlement des deux lignes à 120kV entre les postes Bélanger et Bout-de-L'Île. La nouvelle ligne, d'une longueur de 11 km, comptera 45 pylônes à treillis qui viendront remplacer les 88 pylônes à treillis des deux lignes à 120 kV déjà existantes. Les 88 pylônes à treillis des lignes de 120kV seront préalablement démantelés. Dans sa portion aérienne, la largeur de l'emprise serait de 48 m. Le poste recevra la ligne 3070-3071, la ligne 3017-3050 et la ligne projetée. En raison de l'encombrement autour du poste, le raccordement d'une des lignes devra se faire par voie souterraine. Un poste de liaison aérosouterraine d'une superficie d'environ 1,9 ha sera construit au sud-ouest du poste d'Anjou afin de réaliser la transition entre la ligne aérienne et un tronçon de ligne souterraine d'environ 1 km. Le coût global du projet est estimé à 336 M\$, soit 143 M\$ pour la construction de la ligne de transport, 110 M\$ pour la construction du poste d'Anjou et 83 M\$ pour les autres travaux connexes dont l'ajout de capacité au poste du Bout-du-L'Île. Le début de la construction est prévu pour l'hiver 2023. La mise en service des nouveaux ouvrages est prévue pour l'été 2025.		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	
Direction ou secteur	DAQA climat sonore en milieu humain	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région	03 - Capitale-Nationale	
Numéro de référence	2377 et 2438	

### RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact	
Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Thématiques abordées : Climat sonore en milieu humain</li> <li>Référence à l'étude d'impact : Anjou_EIE_Vol_1-Chapitres_Final_210831 (EI) et ses annexes.</li> <li>Texte du commentaire :</li> </ul>	<p><b>En Phase de construction</b>, Hydro-Québec répond aux attentes du MELCC pour la thématique visée. Il est mentionné à l'EI qu'« Hydro-Québec s'engage à respecter les <b>Lignes directrices relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction industriel</b> du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC) pour les chantiers de construction du poste et de la ligne. » (Dernier paragraphe de la page 7-4 de EI)</p>

## AVIS D'EXPERT PROCÉDURE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

**En phase d'exploitation**, nous avons besoin d'informations supplémentaires afin de procéder à l'analyse.

Il est mentionné que « Pendant l'exploitation de la ligne, le bruit émis pourrait être audible lorsque les conducteurs sont mouillés, alors qu'actuellement le bruit émis par la ligne existante n'est pas audible. » Cette situation vise particulièrement « deux immeubles de condominium seront exposés à un bruit de ligne égal ou supérieur à 42 dBA, et deux maisons unifamiliales jumelées seront exposées à un bruit de ligne égal ou supérieur à 41 dBA. » et un parc urbain. Ceci lorsque les conducteurs sont mouillés.

En application de la NI 98-01 (Note d'instructions : **Traitement des plaintes sur le bruit et exigences aux entreprises qui le génèrent** (février 1998, modifiée en juin 2006) du MELCC), Pour les condominiums de nuit la limite maximale permise pour chaque heure est de 45 dBA ou le bruit résiduel s'il est supérieur (Partie 1 de la NI 98-01, zonage II). Ainsi le niveau de 42 dBA serait inférieur à la limite absolue de 45 dBA en considérant la marge d'erreur à zéro. Par contre :

- pour une habitation multiple en hauteur l'impact occasionné par le rapprochement vers la ligne doit être documenté. Qu'elle est le niveau acoustique estimé du bruit aux étages supérieurs les plus exposés (balcons et fenêtres) ?
- La marge d'erreur minimale pour une simulation considérée par le MELCC est de 3 dBA. La marge d'erreur doit être démontrée clairement lorsque les résultats de la simulation arrivent dans une zone se situant autour de 5 dBA des limites maximales permises. La NI 98-01 précise à sa section **5 Prédiction du niveau acoustique d'évaluation** que :

« Dans certains cas, notamment lorsqu'une source n'est qu'à l'état de projet, le niveau acoustique d'évaluation pourra être basé sur des prévisions. Les études prévisionnelles doivent être annexées à toute demande de document officiel faite au ministère et inclure les informations suivantes<sup>6</sup> :

5.1 l'identification, la description, la localisation et l'utilisation des équipements de production, d'épuration, de manutention ou de transport<sup>7</sup> ainsi que de toute autre composante de la source visée susceptible de générer des bruits particuliers;

5.2 les prévisions de la contribution sonore de la source fixe et de tous les bruits particuliers qui lui sont associés (ceci inclut la description du modèle de propagation sonore utilisé ou des calculs prévisionnels effectués, **ainsi que tous les paramètres, les données ou les hypothèses servant de base aux prévisions**);

5.3 la détermination des termes correctifs applicables et le calcul des niveaux acoustiques d'évaluation pour chaque point d'évaluation;

Auquel s'ajoute pour tout projet de plus grande envergure :

5.4 l'évaluation de l'impact des activités de la source fixe sur l'augmentation du trafic routier et l'augmentation du bruit routier. L'évaluation doit notamment traiter de l'impact de toute augmentation du bruit routier sur les perturbations du sommeil.

<sup>6</sup> **Des informations supplémentaires peuvent toutefois être exigées pour les projets soumis à la procédure d'évaluation des impacts.**

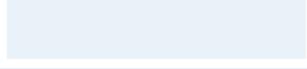
<sup>7</sup> En ce qui concerne les équipements de transport et de manutention, les données relatives à la circulation et la fréquence des déplacements doivent être mentionnées.

Sur la base des informations fournies à EI, il en est de même pour « deux maisons unifamiliales jumelées seront exposées à un bruit de ligne égal ou supérieur à 41 dBA. » et un parc urbain.

De plus, étant donné que le risque de dépassement semble limité à certaines heures compte tenu des conditions météorologiques (selon les informations à EI), il est essentiel de préciser, à l'aide de statistiques provenant de sources fiables et vérifiables, les périodes à risque de dépassement ou non. Il est question ici en particulier des périodes de pluies et des périodes où le niveau d'humidité (sans pluie) entraînerait le dépassement (« En absence de gouttelettes d'eau sur les conducteurs, l'émission de bruit est de 15 à 25 dBA inférieure à ce qui est produit lorsque les conducteurs sont mouillés »), de quel niveau de dépassement est-il question précisément, en y incluant la marge d'erreur sur la prévision et de la durée de ces dépassements prévus.

Finalement, en cas de résultats (marge d'erreur incluse) avoisinant les limites maximales permises, un suivi après mise en service pourrait être nécessaire de même que de prévoir de possibles mesures d'atténuation. Si aucune mesure d'atténuation n'est possible en cas de dépassement des limites permises des niveaux de bruit, ceci doit être mentionné à l'EI.

## AVIS D'EXPERT PROCÉDURE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Michel Ducharme	Ingénieur		2021/10/26
Julie Landry	Directrice adjointe p.i.		Cliquez ici pour entrer une date.
Clause(s) particulière(s) :			

## 2

### Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?

L'étude d'impact est recevable et le projet est acceptable dans sa forme actuelle, donc je ne souhaite plus être consulté sur ce projet

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées : Climat sonore en milieu humain
- Référence à l'addenda : Poste d'Anjou et ligne de transport à 315 kV; Complément de l'étude d'impact sur l'environnement - Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques du Québec, janvier 2022

- Texte du commentaire :

#### En phase de construction

La réponse à la QC16 mentionne notamment que : « Les dispositions des Lignes directrices relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction industriel sont applicables tous les jours de la semaine. Advenant qu'il soit requis de travailler en soirée ou la nuit, les dispositions énoncées seront appliquées. Les mesures d'atténuation qui seraient envisagées ne diffèrent pas de celles mentionnées dans l'étude d'impact. »

#### En phase d'exploitation

La réponse à la QC-27 mentionne que : « Pour les simulations de la propagation du bruit, Hydro-Québec utilise le modèle proposé par la norme internationale ISO9613, parties 1 et 2, lequel est intégré dans le logiciel commercial SoundPlan. Selon l'information disponible dans le texte de la norme ISO, l'incertitude des prévisions est de 3dBA.

Les autres éléments de réponse à la question se trouvent dans l'étude de bruit reproduite à l'annexe C de l'étude d'impact. En particulier, dans cette étude de bruit:

- On mentionne à la section 4.4 que les termes correctifs prévus dans la note d'instructions du MELCC ont pour valeur zéro ou sont inapplicables et que, ainsi, le niveau acoustique d'évaluation se résume (est égal) au niveau sonore équivalent; les résultats produits par le logiciel SoundPlan sont justement exprimés en termes de niveau sonore équivalent.

- Les figures 4-5 et 4-6 présentent les résultats (niveau acoustique d'évaluation) des prévisions du bruit des lignes, dans des conditions de conducteurs humides, à proximité des immeubles les plus exposés, respectivement pour les hauteurs de 1,5m et 5m au-dessus du sol; à ces hauteurs et à proximité des immeubles, les résultats sont très similaires. Les immeubles ne comportent qu'un seul étage en plus du rez-de-chaussée; les résultats à 5m du sol sont représentatifs du bruit perçu aux fenêtres, à l'étage.

Par ailleurs, Hydro-Québec tient à souligner une mauvaise formulation utilisée à deux reprises dans le texte extrait de l'étude d'impact qui est cité dans la question. À la place de « à un bruit de ligne égal ou supérieur à », nous aurions dû écrire « à un bruit de ligne estimé à ». Cette nouvelle formulation est conforme à la conclusion de l'étude de bruit à l'annexe C. »

## AVIS D'EXPERT PROCÉDURE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

Pour la question QC-28 du MSSS :

« ■QC-28En référence à la section 6.7.2.1, la section 7.3 et l'annexe C, le ministère de la Santé et des Services Sociaux considère que dans les environs du parc Ermanno-La Riccia les modélisations du climat sonore de la nouvelle ligne semblent présenter des niveaux sonores avoisinants les limites du MELCC. Cela surviendrait uniquement à des moments où les conducteurs seraient mouillés, ce qui est estimé à 20 % du temps dans la région de Montréal. L'étude d'impact ne fait pas état de mesures d'atténuation (enfouissement des lignes ou autres mesures technologiques envisageables) ou de mesures de suivi environnemental qui viserait à assurer que le bruit respecte un niveau acceptable pour la population environnante et à valider la justesse des modélisations par les données réelles sur le terrain. Veuillez considérer ces aspects afin de les intégrer à l'étude d'impact. »

La réponse à la QC-28 mentionne que : « Hydro-Québec considère que le bruit de la ligne projetée à 315 kV ou celui des lignes qui partageront une même emprise sera acceptable compte tenu du niveau prévu près des habitations et du pourcentage du temps où le bruit se manifestera.

Nous soulignons, d'une part, que le bruit prévu des lignes se compare au plus faible niveau horaire du bruit ambiant, lequel se produit typiquement entre minuit et 3h du matin. Or, le bruit ambiant dans les environs du parc Ermanno-LaRiccia est plus élevé que le bruit prévu de la ligne aux autres heures de la journée (voir l'annexe C, section 4.2.2, de l'étude d'impact). Ainsi, le bruit de ligne pourrait être légèrement plus élevé que le bruit ambiant seulement au cœur de la nuit lorsque et seulement lorsque les conducteurs portent des gouttes d'eau, ce qui a lieu moins de 20% du temps, toutes périodes de la journée confondues (donc pas spécifiquement 20% des nuits).

D'autre part, le bruit ambiant considéré est celui qui est émis en l'absence de précipitations, alors que les voies publiques sont sèches. Or, le bruit de ligne ne se manifestant que lorsque les conducteurs portent des gouttes d'eau, il est probable que les voies publiques soient également mouillées. Le bruit ambiant au cours de la nuit dans les environs du parc Ermanno-LaRiccia provient principalement de la circulation automobile. Il est connu que le bruit de la circulation automobile augmente lorsque la chaussée est mouillée (Freitas et coll. 2009; Peeters et Blokland, 2007). De plus, il est plausible que, parfois, l'impact des gouttes d'eau sur les surfaces cause localement du bruit de même qu'un vent, causant le bruissement des feuilles, accompagne les précipitations. Ainsi, il est vraisemblable que l'écart entre le bruit des lignes et le bruit ambiant s'amenuise, et même qu'il soit inversé (bruit d'origines variées supérieur au bruit des lignes) lorsque les conducteurs et les chaussées sont humides ou en présence de facteurs environnementaux aléatoires. La comparaison du bruit d'une ligne dont les conducteurs portent des gouttes d'eau exclusivement avec le bruit ambiant en l'absence de précipitations est quelque peu biaisée.

À la lumière de ces considérations, le bruit des lignes est jugé acceptable et ne peut être invoqué pour justifier l'enfouissement des conducteurs. Par ailleurs, la ligne projetée, tout comme la ligne existante à 315kV, intègre déjà dans sa conception la mesure d'atténuation du « bruit de ligne par excellence », à savoir l'utilisation d'un faisceau de deux conducteurs pour chacune des six phases de la ligne biterne. Le bruit de la ligne serait jusqu'à 15dBA supérieur si un faisceau à un seul conducteur était utilisé. La réalisation d'un suivi du bruit d'une ligne, telle celle projetée, à l'intérieur d'un milieu urbain est à toutes fins pratiques techniquement impossible. Il faut comprendre que le bruit de ligne est un bruit à large bande de fréquences, tout comme le bruit d'une multitude de sources industrielles ainsi que le bruit de la circulation automobile, le bruit du vent dans les feuilles des arbres, les impacts des gouttes d'eau sur les surfaces, etc. Il n'existe aucune technique qui permette de séparer le bruit de ligne du bruit des autres sources de bruit énumérées; donc, on ne peut évaluer correctement le bruit de ligne en milieu urbain. De plus, les niveaux sonores attendus étant très faibles, il serait extrêmement difficile de maintenir un environnement de mesure exempt de toute perturbation sonore étrangère, lequel est nécessaire pour une évaluation juste du bruit de ligne. C'est pourquoi aucun suivi du bruit de la ligne projetée ne sera réalisé.

Aucune des lignes à 315kV de construction récente, même en milieu urbain, n'a fait l'objet de plaintes à l'égard du bruit. »

De plus, la réponse à la QC-29 mentionne que : « Réponse Hydro-Québec n'a connaissance d'aucune base de données atmosphériques contenant le niveau de détail suggéré dans la question. Les meilleures données recensées proviennent d'Environnement et ressources naturelles Canada (ERN). Les données historiques de 1981 à 2010 enregistrées à la station météorologique de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau, à Montréal, peuvent être consultées sur le site d'ERN (Canada, Gouvernement du Canada, 2021). Les tableaux ci-dessous, disponibles sur le site Internet du gouvernement du Canada, présentent des données relatives aux précipitations sous forme de pluie et aux jours de forte humidité.

**Tableau QC-29-1: Données des stations pour le calcul des normales climatologiques au Canada de 1981 à 2010 –Jours avec pluie**

	Janv.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juill.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Année	Code <sup>a</sup>
≥ 0,2 mm	4,2	4,0	6,9	11,6	13,6	13,3	12,3	11,6	11,1	13,0	11,7	5,9	119,1	A
≥ 5 mm	1,7	1,2	2,0	4,5	5,1	5,0	5,2	5,4	4,9	4,9	4,8	2,4	46,9	A
≥ 10 mm	0,97	0,73	0,87	2,2	2,8	2,9	2,8	3,4	2,6	2,8	2,3	1,4	25,8	A
≥ 25 mm	0,20	0,03	0,03	0,34	0,47	0,73	0,79	0,80	0,83	0,63	0,57	0,17	5,6	A

a. Code A : « Règle des 3/5 » de l'OMM (l'ine doit pas manquer de données sur la température ou les précipitations pendant plus de trois années consécutives ou de cinq années en tout).

Source : Canada, Gouvernement du Canada, 2021.

## AVIS D'EXPERT PROCÉDURE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

**Tableau QC-29-2: Données des stations pour le calcul des normales climatiques au Canada de 1981 à 2010 –Humidex**

	Janv.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juill.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Année	Code
Indice Humidex (°C)	13,5	14,7	23,2	33,8	39,7	45,0	45,8	<b>46,8</b>	42,8	33,5	24,6	18,1		
Date (aaaa/jj)	1996/ 19	1981/ 22	1977/ 30	2002/ 16	2010/ 26	1953/ 21	2002/ 02	<b>1975/ 01</b>	1953/ 04	1967/ 03	1971/ 02	1982/ 04		
Jours avec humidex > = 30	0,0	0,0	0,0	0,1	1,8	8,8	17,0	13,7	4,4	0,3	0,0	0,0	46,1	A
Jours avec humidex > = 35	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4	3,0	6,1	4,7	1,0	0,0	0,0	0,0	15,1	A
Jours avec humidex > = 40	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	1,4	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	2,5	A

a. Code A : « Règle des 3/5 » de l'OMM (il ne doit pas manquer de données sur la température ou les précipitations pendant plus de trois années consécutives ou de cinq années en tout).

Source : Canada, Gouvernement du Canada, 2021.

Nous constatons que nous n'avons pas les informations détaillées par heure de la journée ni par journée du mois, ce qui permettrait de répondre aux attentes exprimées dans la question. Par ailleurs, Hydro-Québec considère que ce niveau de détail n'est pas requis.

Nous invitons le lecteur à prendre connaissance de notre réponse à la question QC-28 pour des éléments de réponse pertinents à la question QC-29. »

Dans le contexte présenté, le MELCC est en accord avec les réponses et les analyses présentées par le promoteur dans ses réponses aux QC-28 et QC 29.

### Conclusion

Compte tenu des éléments mentionnés précédemment, malgré un niveau acoustique de 42 dBA qui avec une marge d'incertitude de 3dBa serait égale à la limite absolue de 45 dBA à certains récepteurs sensibles, nous considérons que le bruit de la ligne projetée à 315 kV ou celui des lignes qui partageront une même emprise sera acceptable compte tenu du niveau prévu près des habitations et du pourcentage du temps où le bruit se manifestera et en considérant également que le bruit de ligne est un bruit relativement à large bande de fréquences dont le caractère dérangeant est moindre, s'apparentant en partie au bruit naturel du vent dans les feuilles des arbres, les impacts des gouttes d'eau sur les surfaces, etc. Ce qui tend à réduire son impact au niveau acoustique projeté.

De plus, suivant les réponses aux questions QC-31 et Qc-33 et à l'actuelle conclusion, un suivi sonore dans l'année suivant la mise en exploitation ne sera pas nécessaire.

### Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Michel Ducharme	Ingénieur		2022/02/10
Julie Landry	Directrice adjointe p.i.		2022/02/25

### Clause(s) particulière(s) :

### ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

## AVIS D'EXPERT PROCÉDURE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

### 3

#### Avis d'acceptabilité environnementale du projet

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?

Choisissez une réponse

Justification :

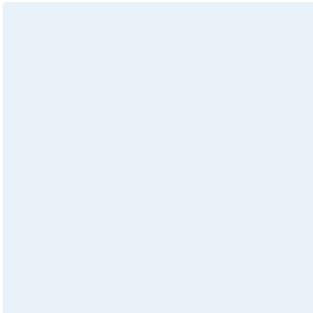
#### Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

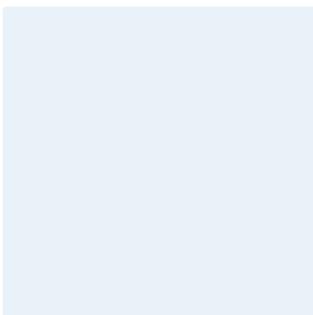
#### Clause(s) particulière(s) :

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des figures

Titre de la figure



Titre de la figure



Titre de la figure