

Annexe E

Aspects environnementaux

1 Afin de respecter la législation environnementale en vigueur et conformément à la
2 politique corporative *Notre environnement*, Hydro-Québec a réalisé l'étude
3 d'impact sur l'environnement d'une nouvelle ligne de transport qui permettra
4 l'alimentation du village de Waskaganish à partir du réseau de transport. La
5 construction de cette nouvelle ligne à 69 kV traversera des milieux tourbeux et
6 devra donc être autorisée par la Direction régionale du ministère de
7 l'Environnement en vertu de l'article 22 alinéa 2 de la *Loi sur la qualité de*
8 *l'environnement*.

9 Dans le cadre de cette procédure, Hydro-Québec a soumis l'étude d'impact sur
10 l'environnement du projet au ministère de l'Environnement du Québec, en mars
11 2003. L'étude d'impact sur l'environnement a été réalisée selon les prescriptions
12 de la directive du ministre de l'Environnement qui précise la nature, la portée ainsi
13 que l'étendue du projet. Cette étude s'inscrit dans une démarche d'évaluation
14 environnementale caractéristique à Hydro-Québec qui prévoit les cinq opérations
15 suivante : la connaissance du projet et du milieu d'accueil, l'évaluation du projet, la
16 communication, le choix du projet et son bilan environnemental et, enfin, le suivi
17 environnemental.

18 **Démarche de l'étude d'impact sur l'environnement**

19 La détermination d'un tracé de ligne et d'un emplacement de poste repose sur
20 deux grands principes. D'une part, il s'agit d'assurer la meilleure intégration
21 possible des équipements dans le milieu d'accueil, ce qui consiste principalement
22 à éviter les lieux où se manifestent les plus fortes résistances, tout en recherchant
23 la proximité des éléments favorables. D'autre part, il importe de réduire au
24 minimum toute difficulté technique ou toute augmentation induite de coût. Cette
25 démarche s'appuie sur les connaissances acquises, à savoir la description du
26 milieu et l'analyse des résistances.

27 Les principes ainsi définis débouchent sur l'adoption de critères de localisation
28 destinés à assurer l'acceptabilité environnementale et technicoéconomique du
29 projet.

1 Le tracé de la ligne à 69 kV Nemiscau-Waskaganish a été élaboré en considérant
2 les critères suivants :

- 3 • Assurer la sécurité et la fiabilité du réseau;
- 4 • Permettre une localisation optimale des supports en tenant compte d'une
5 portée moyenne d'environ 600 m;
- 6 • Éviter, selon leur classement, les aires qui présentent les plus fortes
7 résistances sur les plans environnemental et technoéconomique;
- 8 • Tenir compte des préoccupations formulées par les communautés crie
9 lors des consultations;
- 10 • Considérer l'utilisation actuelle et projetée du sol par les communautés
11 crie;
- 12 • Rechercher les sols de bonne capacité portante ainsi que la proximité des
13 bancs d'emprunt potentiels et des campements ouvriers existants;
- 14 • Éviter les zones à risque d'érosion et les zones au relief accidenté qui
15 compromettent la sécurité du réseau;
- 16 • Réduire au minimum les traversées de tourbières, surtout celles qui sont
17 profondes;
- 18 • Rechercher les brûlis et les autres zones de moindre résistance,
- 19 • Rechercher le plus court chemin entre le point de départ et le point
20 d'arrivée, de façon à diminuer le nombre d'éléments ou d'espaces
21 susceptibles de subir des impacts et à réduire les coûts de construction;
- 22 • Établir le tracé le plus près possible des routes existantes afin de réduire
23 les difficultés d'implantation;
- 24 • Favoriser, à proximité des routes, la ligne oblique sur les pentes et terrains
25 boisés de façon à réduire l'impact visuel causé par le déboisement;

1 • Traverser les routes à angle droit en profitant le plus possible des secteurs
2 boisés limitrophes afin de réduire l'impact visuel;

3 • Favoriser l'intégration optimale des ouvrages au paysage.

4 L'emplacement du poste de Waskaganish à 69-25 kV a été choisi en considé-
5 ration des critères suivants :

6 • Éviter les éléments discriminants du milieu et exploiter les secteurs de
7 moindre résistance;

8 • Construire le poste le plus près possible du réseau d'alimentation
9 électrique existant ainsi que du centre de consommation;

10 • Tenir compte des préoccupations formulées par les communautés crie
11 lors des consultations;

12 • Considérer l'utilisation actuelle et projetée du sol par les communautés
13 cries;

14 • Établir le poste le plus près possible des routes existantes ou projetées
15 afin d'y faciliter l'accès;

16 • Éviter les zones de risque d'érosion ainsi que les endroits où la pente est
17 supérieure à trois pourcent (3 %).

18 Dans le cadre d'une évaluation environnementale réalisée entre 1992 et 1994,
19 Hydro-Québec a examiné deux options possibles pour rattacher le village cri de
20 Waskaganish à son réseau électrique. La première option consistait à relier
21 Waskaganish au poste de la Nemiscau à 735-69 kV, soit l'option Nemiscau-
22 Waskaganish orientée est-ouest. La seconde option, soit l'option Eastmain-
23 Waskaganish d'orientation nord-sud, envisageait l'alimentation de Waskaganish à
24 partir du poste de l'Eastmain à 69-25 kV. Les analyses réalisées ont démontré
25 que l'option Nemiscau-Waskaganish était la plus acceptable. Elle est en fait plus
26 facilement réalisable puisqu'elle ne franchit que les terres de catégories I et II de
27 Waskaganish, par rapport à l'autre solution qui implique aussi celles de la
28 communauté d'Eastmain.

1 En plus d'être adjacente à un réseau linéaire d'infrastructures de transport routier
2 entre le poste de la Nemiscau et de Waskaganish, la solution Nemiscau-
3 Waskaganish respecte les lignes de force ou les axes structurants naturels du
4 paysage qui sont formés par les vallées et les cours d'eau permettant l'intégration
5 optimale des équipements.

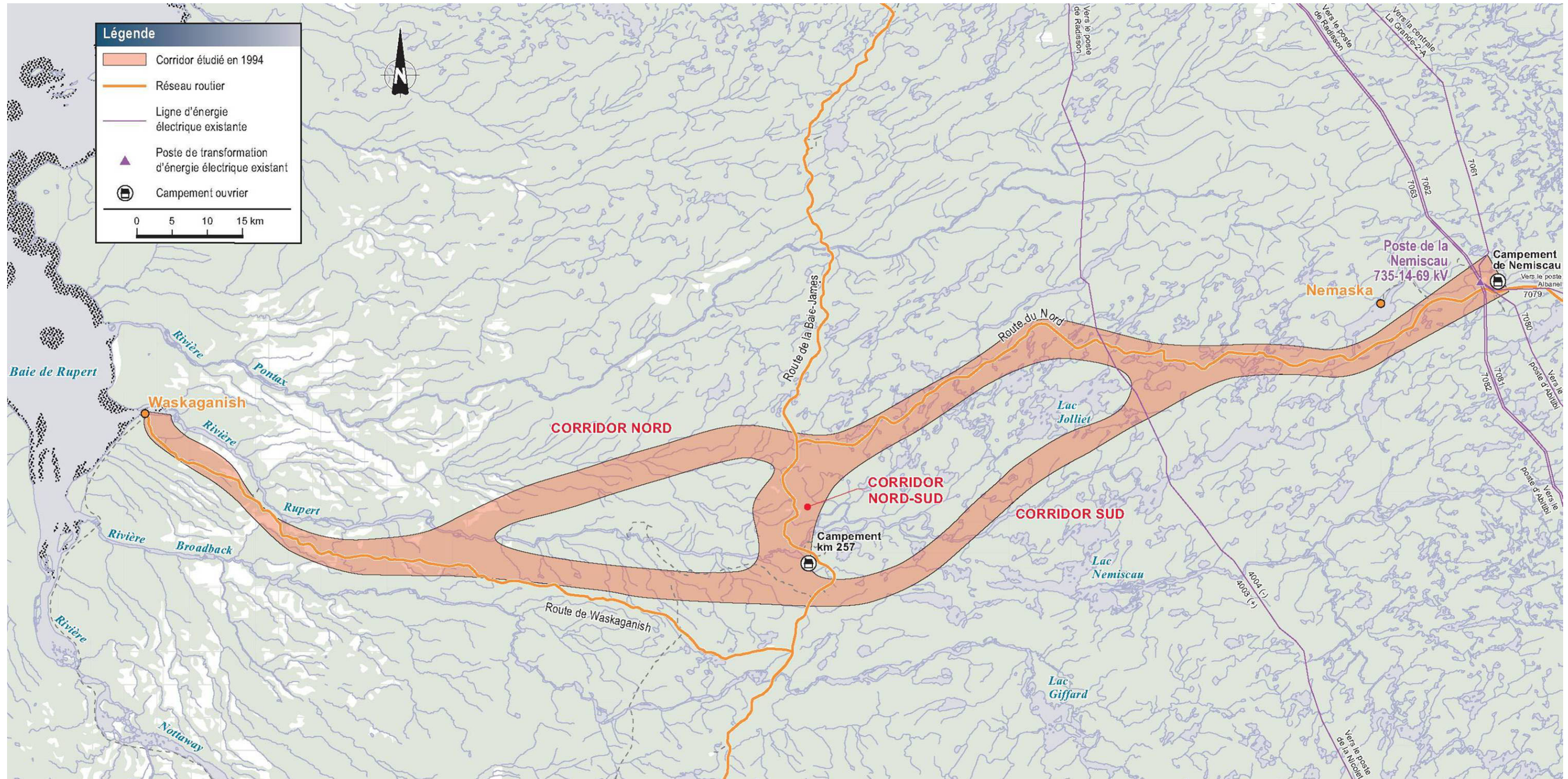
6 La solution Nemiscau-Waskaganish a également l'avantage d'être située à
7 proximité de deux campements ouvriers, soit celui de la Nemiscau et celui du
8 kilométrique 257 de la route de la Baie-James.

9 **Corridors étudiés en 1994**

10 Lors de la détermination du lien préférable pour alimenter le village de
11 Waskaganish, Hydro-Québec a procédé à l'étude de trois variantes de corridor
12 entre le poste de la Nemiscau et le village de Waskaganish, soit les corridors sud,
13 nord et nord-sud, tel qu'illustré à la figure 1 de la présente annexe.

14 Le corridor nord-sud s'est avéré le plus avantageux sur les plans
15 environnemental, technique et économique. Bien que plus long d'environ 10 km
16 que les deux autres corridors, il était avantagé par son accessibilité. Sa proximité
17 avec les routes existantes permet d'éviter la création de nouvelles percées dans
18 un territoire déjà marqué d'un réseau linéaire d'infrastructures de transport routier
19 et d'énergie.

1 Figure 1 : Corridors étudiés en 1994



2
3

1 Deux rencontres d'information ont eu lieu le 28 juin et le 15 juillet 2002 entre
2 Hydro-Québec et les représentants du conseil de bande de Waskaganish. Une
3 présentation publique du projet a été organisée le 21 août 2002 à Waskaganish.
4 Hydro-Québec a également rencontré les représentants du conseil de bande de
5 Nemaska le 27 novembre 2002.

6 Des entrevues ont par ailleurs été faites auprès des titulaires des terrains de
7 piégeage traversés par le tracé de la ligne ainsi qu'auprès des autres utilisateurs
8 cris concernés afin de mettre à jour les connaissances sur l'utilisation du territoire
9 par les Cris ; des survols du tracé ont été effectués avec certains de ces
10 utilisateurs.

11 L'analyse des données recueillies a permis d'identifier les préoccupations locales
12 relatives au projet et d'en tenir compte dans le cadre de l'évaluation
13 environnementale.

14 Les résultats des études seront présentés à la population et aux groupes
15 concernés au cours des prochains mois. Hydro-Québec veillera aussi à informer
16 les personnes et les groupes non autochtones relativement à la réalisation du
17 projet.

18 **Tracé retenu**

19 La ligne Nemiscau-Waskaganish projetée, illustrée à l'annexe D précédente, aura
20 une longueur d'environ 208 km. La partie du tracé située entre le poste de la
21 Nemiscau et la traversée de la Rupert totalise 125 km, alors que la partie
22 s'étendant au sud de la Rupert jusqu'au village de Waskaganish est longue de
23 83 km.

24 Le tracé part du côté est du poste de la Nemiscau, puis traverse les quatre lignes
25 à 735 kV (circuits 7079, 7080, 7081 et 7082) présentes au sud du poste. Il
26 chemine ensuite en direction du sud-ouest en passant au sud de l'aérodrome de
27 Nemiscau, du lac Champion et des terres de catégories II et IA de la communauté
28 de Nemaska. Ce premier tronçon croise la route du Nord à trois reprises.

1 Au lac Champion, le tracé bifurque vers l'ouest en s'insérant entre les lacs
2 Kachiskayawakamau et Mwakw Kachikachisech. Il chemine toujours au sud des
3 terres de catégories IA et II de Nemaska jusqu'à ce qu'il croise la ligne à \pm 450 kV
4 Radisson-Nicolet-des Cantons, au nord-est du lac Jolliet. Du lac Champion au lac
5 Jolliet, le tracé franchit la route du Nord à huit occasions.

6 À environ 7 km à l'ouest de la ligne à \pm 450 kV, le tracé tourne au sud-ouest et
7 passe au nord des lacs Kapituwestaweu et Kamichisuchistunuch. Il chemine par
8 la suite au sud des lacs Boisrobert, Manitu et Tiwaskuhikan de même qu'au sud
9 de la route du Nord. À la hauteur du lac Tiwaskuhikan, le tracé s'éloigne de la
10 route du Nord, puis traverse la route de la Baie-James à une dizaine de kilomètres
11 au nord du campement ouvrier du kilomètre 257. Pointant toujours vers le sud-
12 ouest, le tracé pénètre sur les terres de catégorie II de la communauté de
13 Waskaganish, avant de franchir la Rupert.

14 Sur la rive gauche de la Rupert, le tracé chemine en direction du sud-ouest sur un
15 peu plus de 9 km, puis bifurque vers l'ouest pour longer le côté nord de la route de
16 Waskaganish. Le tracé avance toujours en terres de catégorie II tout en évitant,
17 dans la mesure du possible, les tourbières profondes. La route de Waskaganish
18 est croisée pour la première fois à la hauteur du campement de la Commission
19 scolaire crie (Cree School Board), établi à un peu plus de 20 km du village de
20 Waskaganish.

21 Le tracé se dirige par la suite vers le nord-ouest, puis pénètre sur 20,3 km sur les
22 terres de catégorie IA de la communauté de Waskaganish en longeant, du côté
23 sud, la route permanente. Le tracé franchit de nouveau la route à environ 8 km à
24 l'est de l'emplacement du poste projeté. De ce point, le tracé longe le côté nord de
25 la route jusqu'au poste de Waskaganish. Avant son raccordement au poste, le
26 tracé croise pour la troisième fois la route de Waskaganish à quelque 200 m du
27 poste.

28 **Emplacement du poste de Waskaganish**

29 L'emplacement retenu pour l'implantation du poste de Waskaganish est d'un
30 accès facile, puisqu'il se trouve à l'intersection de la route de Waskaganish et du
31 chemin menant à l'aéroport de Waskaganish. Inséré dans un secteur à vocation

- 1 industrielle, à plus de 450 m des résidences existantes, cet emplacement est
- 2 caractérisé par un sol tourbeux et argileux. Le bois en place, de densité moyenne,
- 3 se compose de mélèzes et d'épinettes noires. Les arbres atteignent en moyenne
- 4 une hauteur de 4 m et ont un diamètre variant de 0,02 m à 0,1 m.