

POSTE DES PATRIOTES À 315-25 kV ET LIGNE D'ALIMENTATION À 315 kV – CERTIFICAT D'AUTORISATION EN VERTU DE L'ARTICLE  
31.5 DE LA LOI SUR LA QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENTANALYSE ENVIRONNEMENTALE – RÉPONSES AUX QUESTIONS DU MDDELCC

---

**Poste des Patriotes à 315-25 kV et ligne d'alimentation à 315 kV****Certificat d'autorisation en vertu de l'article 31.5 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*****Analyse environnementale – Réponses aux questions du MDDELCC**

---

**Général**

**Question 1 : Veuillez résumer les modifications au projet depuis l'envoi du résumé et de l'addenda de l'étude d'impact. Le cas échéant, nous avons besoin d'une mise à jour écrite du projet.**

**Réponse Hydro-Québec :** Le projet n'a pas été modifié depuis le dépôt de l'addenda à l'étude d'impact. Le tracé présenté dans l'addenda comporte une légère variante par rapport au tracé initial. Cette variante consiste à modifier l'angle de traversée de la future ligne à la hauteur du boulevard Arthur-Sauvé de manière à diminuer la superficie à déboiser dans une érablière adjacente à l'autodrome.

La modification du tracé touche deux pylônes seulement, soit les pylônes 3 et 4. Au sud du boulevard Arthur-Sauvé, le pylône 3 sera déplacé d'une quinzaine de mètres vers l'est, et le pylône 4 sera directement installé sur la propriété de l'autodrome de Saint-Eustache, quelque 300 m plus loin (voir carte 1 et carte 2 de l'addenda de l'étude d'impact). Le tracé revient par la suite dans l'alignement du tracé initial, sans aucun changement par rapport à ce qui avait été annoncé dans l'étude d'impact, et ce, jusqu'à l'emplacement du futur poste. La longueur du tracé optimisé est de 5,2 km.

**Question 2 : Les paramètres d'un projet acceptable pour le MAPAQ, de même que les mesures d'atténuation qui en découlent, doivent respecter deux principes fondamentaux, soit :**

- empiéter le moins possible sur les terres en culture;
- remettre les sols agricoles perturbés dans leur état d'origine.

Ainsi, de la perspective du MAPAQ, un projet acceptable présenterait une modification du tracé qui emprunterait des sites de moindre impact sur le territoire et les activités agricoles. Le site de l'autodrome devrait être utilisé sur toute sa longueur. Ce site est sur le point d'être racheté et démantelé par la Ville de Saint-Eustache. Ceci permettrait de réduire l'empiétement du projet sur les terres en culture.

**Réponse Hydro-Québec :** La poursuite du tracé sur le terrain de l'autodrome ne peut être considérée par Hydro-Québec dans l'état actuel des choses puisque l'autodrome sera encore en fonction au moment de la construction de la ligne par Hydro-Québec. Les propriétaires ont en

---

effet annoncé que l'autodrome serait en fonction jusqu'à la fin de l'automne 2019 alors que les travaux doivent démarrer fin août 2019 pour une mise en service à l'été 2020. Rappelons que la Ville de Saint-Eustache a manifesté son intention de se porter acquéreur de l'autodrome mais qu'à ce jour, la vente n'a pas été conclue et cette date demeure inconnue pour Hydro-Québec.

Par ailleurs, il est important de préciser qu'Hydro-Québec ne connaît pas les intentions de la ville quant au maintien ou non de certains des bâtiments présents sur le terrain l'autodrome. Or, des bâtiments permanents sont situés à la limite de la propriété et il n'est pas possible de surplomber des bâtiments avec une ligne de transport.

De plus, plusieurs étapes doivent être franchies avant que la Ville ne prenne possession des lieux et puisse procéder à d'éventuels travaux, outre les autorisations administratives et budgétaires, notons l'obtention des autorisations requises de la CPTAQ, la démolition de certaines infrastructures et la décontamination du site. Dans ce contexte où plusieurs inconnues subsistent, Hydro-Québec ne peut pas prendre le risque d'assujettir l'échéancier de la construction de la ligne à celui du projet de la Ville. La mise en service de la ligne et du poste des Patriotes ne peut être retardée compte tenu du fait que les postes qui alimentent actuellement la région n'ont plus la capacité de supporter la demande croissante.

En ce qui a trait aux pertes de superficie cultivable liée à la présence de pylône, le nombre de pylônes en terres cultivées a diminué à la suite du changement de tracé et la perte de superficie cultivable passera de 1400 m<sup>2</sup> à 1325m<sup>2</sup>. Au final, le bilan du projet sera favorable pour l'agriculture car ces pertes seront compensées par la remise en culture des deux propriétés qui seront acquises dans le cadre du projet. En effet, les deux propriétaires voisins de ces propriétés ont manifesté leur intérêt à cultiver ces deux parcelles. Le gain en remise en culture est estimé à près de 7 500 m<sup>2</sup> au total, soit 5000 m<sup>2</sup> pour le lot 2 845 197 et 2415 m<sup>2</sup> pour le lot 1 366 528. Au final, le bilan du projet sur l'agriculture sera positif, avec un gain en terres cultivées de plus de 6 000 m<sup>2</sup>.

**Question 3 : Dans le second document de questions et commentaires, l'élément 6 se termine ainsi : vous devez fournir une simulation visuelle éloignée de la ligne pour cette route et documenter l'impact. Vous répondez, dans le second document de réponses, que cette information devra être fournie le plus rapidement possible et au plus tard pour le début de la période d'information et de consultation publiques du BAPE. Nous avons bien reçu la simulation visuelle demandée, mais il manque encore l'analyse des impacts paysagers et sur l'attractivité économique du secteur agrotouristique environnant. Vous devez documenter cet impact non négligeable. Selon le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, l'activité économique des entreprises agrotouristiques dépend de l'expérience paysagère des visiteurs. Il apparaît à ce ministère que la nouvelle ligne électrique altère fortement le caractère champêtre des lieux. À cet égard, ce ministère émet des réserves sur l'absence de mesures de mitigation. Selon vous, aucune mesure n'est envisageable pour diminuer cet impact sur le paysage?**

**Réponse Hydro-Québec :** La prise en compte des préoccupations du milieu pour définir un tracé de moindre impact, la répartition et le choix du type de pylônes, basé sur l'utilisation maximale du pylône d'alignement à base réduite, font partie des mesures d'atténuation qui ont

---

déjà été mises de l'avant dans le cadre de ce projet. Aucune autre mesure d'atténuation ne peut être envisagée.

Par ailleurs, nous sommes d'avis que le projet n'aura pas d'effet sur l'attractivité économique du secteur agrotouristique du chemin Fresnière, à partir duquel la nouvelle ligne ne sera pas visible, ni sur celle du chemin de la rivière Sud, qui n'est pas axé sur l'agrotourisme et qui ne fait pas partie des chemins de découverte du territoire mis en valeur par l'association touristique des Basses-Laurentides.

En effet, la portion du chemin de la rivière Sud traversée par la future ligne est bordée par des champs en grande culture et ne comprend pas d'établissement agrotouristique, ceux-ci étant concentrés à plus de 1,5 km à l'ouest sur le chemin Fresnière. Dans la zone d'étude, Tourisme Basse-Laurentides propose quatre itinéraires permettant de découvrir les attraits du territoire en vélo et en voiture, mais aucun d'entre eux n'emprunte cette portion du Chemin de la rivière Sud (voir section 4.5.7.2 de l'étude d'impact). Contrairement au chemin de la rivière Nord, aucune voie cyclable n'est aménagée sur le chemin de la rivière Sud. Enfin, nous avons collaboré étroitement avec l'UPA et l'Association touristique des Basses-Laurentides tout au long de l'avant-projet pour déterminer un tracé de moindre impact sur l'agrotourisme. Cette association s'est notamment dite satisfaite du projet proposé dans la mesure où nous évitons complètement la portion ouest de la zone d'étude où sont concentrées les entreprises agrotouristiques de St-Eustache.

### ***Simulation visuelle et analyse***

La simulation visuelle demandée par le ministère est annexée au présent document. Cette simulation a été présentée au public par Hydro-Québec lors de la séance d'information du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement du 27 mars dernier.

À partir du Chemin de la Rivière Sud, un observateur (mobile ou fixe) situé du côté est de la future ligne (notamment du 677 Chemin de la Rivière Sud, tel que demandé par le ministère) percevra deux pylônes d'alignement de la future ligne qui assure la traversée de la rivière du Chêne. De ce point de vue, les pylônes seront perçus au premier plan du champ visuel en regardant vers le sud-ouest. Au second plan, les collines de Saint-Joseph-du-Lac se profilent à 5,5 km de distance entre les deux pylônes. Ces deux pylônes sont situés à 350 m l'un de l'autre. Compte tenu de cette grande distance, il en résulte que la principale source d'impact visuel sur le paysage perçu vers le sud-ouest est liée en majeure partie à la présence des conducteurs. Hydro-Québec a porté une attention particulière à l'utilisation de pylônes à empattement réduit des deux côtés de la rivière du Chêne afin de limiter l'impact visuel de la traversée sur le paysage des collines de Saint-Joseph.

Le tracé de ligne se dirige par la suite en direction est, le long de la voie ferrée à une distance d'un kilomètre de la route. De façon générale, tel que présenté à la page 8-54 de l'étude d'impact, la vue de la ligne à partir du Chemin de la Rivière Sud sera souvent partielle ou filtrée compte tenu de la présence de végétation éparsse le long du chemin.

**Question 4 :** L'étude d'impact sur l'environnement de ce projet n'intègre pas la préoccupation des changements climatiques. Il est à noter que la directive émise pour ce projet, en juillet 2015, ne fait pas mention des changements climatiques. Toutefois, les experts de la Direction des politiques climatiques du Ministère recommandent d'intégrer la prise en compte de l'adaptation aux impacts des changements climatiques dans ce projet, dans l'esprit de l'application de la nouvelle Loi sur la qualité de l'environnement. Ainsi, dans cette étude d'impact, le climat actuel est décrit à l'aide de normales climatiques (1981-2010) de température et de précipitations disponibles sur le site Internet du gouvernement du Canada (section 4.4.1.7). Cependant, nous vous demandons de présenter des projections du climat futur pour ces variables, ainsi que pour la fréquence et l'intensité des événements météorologiques extrêmes, tels que les épisodes de verglas, qui pourraient avoir des conséquences importantes pour la conception de vos infrastructures[1]. Dans un contexte de changements climatiques, il est judicieux d'utiliser des données de climat futur pour la conception de nouvelles infrastructures, comme les données historiques ne reflètent plus la situation actuelle ni celle des prochaines décennies. Par exemple, la QC-8 du premier document de questions et commentaires s'interroge sur l'absence de données sur le verglas. Comme réponse, vous expliquez que les charges climatiques de conception des pylônes sont basées sur une épaisseur radiale de verglas d'une épaisseur de 50 mm. Selon nos experts, il serait important de s'assurer que cette donnée prend en compte les projections du climat futur. Veuillez démontrer que la conception des infrastructures est en mesure de résister aux nouvelles conditions climatiques.

**Réponse Hydro-Québec :** Dans le contexte général des changements climatiques, on parle d'une hausse généralisée des températures moyennes à la surface du globe ainsi qu'une augmentation de la fréquence des épisodes de météo extrême associés à la température (canicules, sécheresse, vagues de froid, etc.).

Les changements climatiques peuvent toucher les activités d'Hydro-Québec de plusieurs façons: modification des apports naturels d'eau alimentant les centrales, transformation de la demande saisonnière d'électricité et conditions climatiques extrêmes pouvant causer des dommages aux équipements de production, de transport et de distribution. Les installations et les pratiques d'affaires d'Hydro-Québec doivent être adaptées à cette nouvelle réalité. Pour y parvenir, l'entreprise s'est associée à l'organisme Ouranos ([www.ouranos.ca](http://www.ouranos.ca)) et finance des projets de recherche afin de rester à l'avant-garde et d'adapter ses pratiques aux conditions climatiques futures.

L'impact des changements climatiques sur la ligne aérienne de transport (LAT) projetée Chénier/Chomedey, dérivation des Patriotes, pourrait se traduire théoriquement par l'augmentation de la fréquence des épisodes de verglas et l'augmentation probable des épaisseurs de verglas.

### **Verglas**

L'augmentation de la fréquence des épisodes de verglas et celle des épaisseurs de verglas ont fait l'objet entre autres d'une étude par Dominique Paquin dont les résultats préliminaires sont présentés sur le site d'Ouranos (Paquin et coll., 2017).

---

Pour concevoir ses lignes, Hydro-Québec utilise une carte de verglas qui représente les épaisseurs de verglas pouvant s'accumuler sur les lignes à l'échelle de la province. Les valeurs enveloppes découlent de :

- la norme CSA C22.3 no 60826 (les précipitations sont mesurées au sol et transposées sur les conducteurs des lignes de transport à haute tension avec des modèles mathématiques comme celui de Chaînée) ;
- l'Atlas verglas d'Hydro-Québec TransÉnergie, dont les valeurs découlent de son réseau de glacimètres.

Tous les cinq ans, les bases de données (mesures annuelles des épaisseurs de verglas) sont mises à jour. S'il y a une augmentation réelle des épaisseurs de verglas causée par les changements climatiques, l'effet en sera ressenti puisque cette augmentation touchera les valeurs moyennes annuelles qui seront reflétées sur les cartes de la norme CSA C22.3 no 60826 ainsi que sur la carte de verglas d'Hydro-Québec TransÉnergie.

Le secteur visé par le projet se situe dans une zone de 50mm de verglas pour un niveau stratégique de fiabilité basé sur une période de récurrence de 50 ans.

#### **Critères de conception des lignes à haute tension**

Depuis la tempête exceptionnelle de verglas de janvier 1998, Hydro-Québec a révisé ses critères de conception des lignes à haute tension. Parmi ceux-ci, figurent l'utilisation de pylônes anti-cascades et la sécurisation des lignes aux croisements avec les voies principales de circulation (autoroutes, routes principales numérotées, boulevards urbains non numérotés ainsi que certaines voies ferrées principales).

De façon générale, l'insertion de structures anti-cascades permet de limiter les dommages d'une ligne lors d'un bris pouvant entraîner la chute en cascade des supports.

La sécurisation des lignes à la hauteur des voies principales de circulation consiste à appliquer aux croisements de route une charge limite de verglas plus élevée que celle dont la période de récurrence est de 50 ans, soit une surcharge de 5mm. Les pylônes installés de part et d'autre des routes reposent donc sur une conception plus robuste, afin d'éviter tout risque pour la sécurité publique.

**Question 5 : Dans les documents de réponses, vous vous engagez à faire un suivi de 10 ans (années 1, 4 et 10) des plantations prévues pour compenser les pertes forestières du projet. Des actions correctives, le cas échéant, devront être mises en place en fonction des résultats de ce suivi. Le reboisement doit tenter le plus possible de recréer, à terme, des boisés, c'est-à-dire que les alignements d'arbres ne sont pas privilégiés. Le reboisement doit utiliser des essences indigènes adaptées au milieu. Le plan de compensation devra confirmer la superficie réellement perdue à la suite des travaux du poste et de la ligne.**

**Réponse Hydro-Québec :** Hydro-Québec prend bonne note de ces suggestions et présentera pour commentaires le futur plan de compensation.

**Question 6 : Vous devez fournir les renseignements exigés par le 1er alinéa de l'article 46.0.4 de la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre c.Q-2) qui stipule ce qui suit: Les caractéristiques et les fonctions écologiques des milieux visés ainsi que du bassin versant auquel ils appartiennent, de même que les perturbations ou pressions anthropiques subies par ceux-ci. Ainsi, vous devez décrire les caractéristiques et les fonctions écologiques des milieux humides en vous basant sur les critères énumérés à l'article 13.1 de la Loi affirmant le caractère collectif des ressources en eau et favorisant une meilleure gouvernance de l'eau et des milieux associés (chapitre C-6.2). Lors de l'étape de la recevabilité de l'étude d'impact, vous vous êtes engagés à fournir ces renseignements.**

**Réponse Hydro-Québec :** Les milieux humides MH-4 et MH-5 font partie du bassin versant de la rivière des Mille Îles et du sous-bassin versant de la rivière du Chêne. Le bassin versant de la rivière des Mille Îles est géré par le Conseil des bassins versants des Mille-Îles (COBAMIL). Les superficies occupées par les milieux humides couvrent 5,4 % du territoire du COBAMIL.

### **Milieu humide MH-5**

Le premier milieu humide touché par l'emprise de la future ligne est le milieu humide MH-5, qui correspond à un marécage arborescent (voir carte 8-1 de l'étude d'impact, page 8-23). Il est situé entre les futurs pylônes 4 et 5, au sud de la route 148, du côté ouest de l'autodrome de Saint-Eustache, à l'intérieur d'un petit boisé encerclé de terres cultivées. Ce milieu humide est complètement isolé du réseau hydrographique de surface. Les cinq fonctions suivantes lui sont associées :

- Contribue à la régulation du niveau d'eau, en permettant la rétention d'une partie des eaux de précipitation et des eaux de fonte, favorisant la recharge de la nappe phréatique;
- Fait partie d'un îlot boisé qui offre divers habitats pour les espèces vivantes et permet de conserver une diversité biologique dans le milieu ;
- Sert de brise-vent naturel, en permettant, par le maintien de la végétation, de protéger les cultures avoisinantes des dommages causés par le vent ;
- Permet la séquestration du carbone et d'atténuer les impacts des changements climatiques ;
- Fait partie d'un îlot boisé contribuant à la qualité du paysage en permettant la conservation du caractère naturel du milieu et des attributs du paysage associé.

Ce milieu humide est encerclé par des activités anthropiques qui contribuent à altérer son intégrité (terres agricoles cultivées, autodrome Saint-Eustache). Des déchets ont été observés un peu partout sur les lieux. Par ailleurs, on y a noté la présence dispersée d'espèces végétales exotiques envahissantes, soit le nerprun bourdaine et le nerprun cathartique.

---

#### Milieu humide MH-4

La future ligne croise par la suite le marécage arborescent MH-4 qui borde la rivière du Chêne et qui est situé entre les pylônes 10 et 11. Ce milieu humide fait donc partie intégrante du bassin versant immédiat de la rivière du Chêne, qui figure elle-même parmi les affluents de la rivière des Mille îles. Ce milieu humide constitue une bande tampon entre la rivière et les terrains adjacents. En référence à l'article 13.1 de la Loi affirmant le caractère collectif des ressources en eau et favorisant une meilleure gouvernance de l'eau et des milieux associés, cinq fonctions sont attribuées à ce marécage arborescent :

- Sert de filtre contre la pollution, de rempart contre l'érosion et la rétention des sédiments, en permettant, en autres, de prévenir et de réduire la pollution en provenance des eaux de surface principalement, et l'apport des sédiments et des nutriments provenant des sols ;
- Constitue un écotone riverain qui offre divers habitats pour les espèces vivantes et permet de conserver une diversité biologique dans le milieu ;
- Sert d'écran solaire et de brise-vent naturel, en permettant, par le maintien de la végétation, de préserver l'eau d'un réchauffement excessif et de protéger les cultures avoisinantes des dommages causés par le vent ;
- Permet la séquestration du carbone et d'atténuer les impacts des changements climatiques ;
- Fait partie d'une bande boisée contribuant à la qualité du paysage en permettant la conservation du caractère naturel de la rivière du Chêne et des attributs du paysage associé.

Au niveau de la régulation du niveau d'eau, la rétention d'une partie des eaux de précipitation et des eaux de fonte dans ce milieu est limitée en raison de la nature argileuse des sols.

Les perturbations anthropiques de ce marécage arborescent sont liées à la présence des terres agricoles cultivées et du chemin de la Rivière Sud qui bordent respectivement le milieu humide au nord et au sud. Par ailleurs, le marécage arborescent qui borde la rivière est envahi de façon marquée par plusieurs espèces floristiques exotiques envahissantes (voir annexe G de l'étude d'impact).

**Question 7 : Plusieurs mesures sont prévues concernant les espèces exotiques envahissantes. Pouvez-vous vous engager à inclure un suivi permettant d'évaluer l'efficacité des mesures appliquées ?**

**Réponse Hydro-Québec :** Tel qu'illustré à la carte 8-1, les espèces envahissantes inventoriées le long de l'emprise existante sont principalement situées dans les fossés agricoles croisés ou situés le long de l'emprise. On en retrouve également dans la bande riveraine de la rivière du Chêne. Aucun pylône n'est situé dans des zones envahies par des EEE et l'entrepreneur n'aura pas à gérer de sols contaminés par ces espèces. De plus, on procédera à un déboisement

---

sélectif réalisé manuellement de part et d'autre de la rivière du Chêne, où la présence de EEE est généralisée dans la bande riveraine. Comme la future ligne est majoritairement située en terres cultivées, l'impact résiduel du projet sur la propagation des EEE est négligeable et il ne semble pas justifié d'effectuer un suivi environnemental après la construction de la ligne. Toutefois, des mesures d'atténuation sont à prévoir pendant le déboisement et la construction et une surveillance environnementale particulière devra être effectuée par un responsable d'Hydro-Québec en environnement afin de s'assurer de l'efficacité des mesures prévues pendant les travaux.

La surveillance consistera à s'assurer que la machinerie de l'entrepreneur sera propre à son arrivée et à son départ du chantier, et que la stratégie de circulation de la machinerie sera établie en évitant les interventions (ex. installation de tabliers temporaires) aux abords des fossés où sont concentrées les espèces envahissantes. Nous proposons préalablement d'intégrer les mesures de contrôle des EEE pendant les travaux aux clauses environnementales particulières qui sont intégrées au document d'appel d'offres et à fournir ces clauses pour approbation au ministère lors de la demande de certificat d'autorisation pour le déboisement et la construction de la ligne. Une carte localisant la présence des EEE sera prévue à l'appel d'offres. Comme la stratégie de circulation de l'entrepreneur aura alors été négociée avec les propriétaires, les mesures à appliquer pour gérer les EEE seront plus précises par rapport aux mesures générales proposées dans l'étude d'impact.

Enfin, le guide de surveillance environnementale fera état des mesures d'atténuation particulière qui seront prévues pendant les travaux. Ce guide est fourni aux entrepreneurs afin de s'assurer du respect des engagements pris par l'entreprise avant le début des travaux.

### **Addenda**

**Question 8 : Pouvez-vous fournir plus d'information sur l'entente avec les propriétaires de l'autodrome? Dans quel contexte est-elle survenue? Est-ce qu'il y a eu des développements récemment concernant l'autodrome? Le cas échéant, quels impacts ces développements pourraient avoir sur l'autodrome et le projet ?**

**Réponse Hydro-Québec :** Hydro-Québec a signé une option de servitude pour le passage de la ligne avec les propriétaires de l'autodrome en mars dernier pour répondre aux préoccupations de l'UPA qui, appuyée par la Ville de Saint-Eustache, tenait à ce qu'Hydro-Québec réduise au maximum l'impact de son projet sur une érablière adjacente à l'autodrome. Les propriétaires de l'autodrome étaient, jusqu'alors, opposés au passage de la ligne sur leur propriété en raison des impacts potentiels sur leurs activités.

Hydro-Québec est arrivée à proposer une variante de tracé qui permet de réduire le déboisement dans l'érablière mais qui ne nuira pas aux activités de l'autodrome, dont les opérations sont prévues pour deux autres saisons, selon l'information véhiculée par les propriétaires, soit jusqu'à la fin de la saison 2019. Hydro-Québec n'est pas partie prenante de l'entente entre les propriétaires de l'autodrome et la Ville de Saint-Eustache, qui a annoncé vouloir se porter acquéreur de cet équipement en avril dernier. À notre connaissance, la transaction n'a pas encore été conclue de façon définitive et Hydro-Québec ne connaît pas les détails du projet de la Ville pour ce site ni de son échéancier de réalisation.

---

**Question 9 : Concernant la différence entre vos tableaux 1 et 2 :**

- Pouvez-vous caractériser sommairement l'élément *Autres peuplements forestiers* à l'intérieur duquel la superficie à déboiser serait augmentée par rapport à ce qui était prévu initialement?

**Réponse Hydro-Québec :** Ce peuplement forestier correspond à un jeune peuplement composé principalement de feuillus tolérants, de structure régulière et d'âge inéquien de moins de 80 ans. Il forme une bande autour du marécage arborescent (MH-5) situé au sud du boulevard Arthur-Sauvé (voir la carte 8-1). La strate arborée est susceptible d'être composée d'érables à sucre, de peupliers à grandes dents ou de chênes rouges. Ces espèces non indicatrices de milieu humide ont été observées dans le marécage arborescent (voir la fiche de la parcelle MH5 1 à l'annexe G). La hauteur moyenne des arbres dans ce marécage est de 22 m.

- La longueur totale de la ligne dans l'élément Corridor forestier d'intérêt métropolitain augmenterait avec la modification au projet. Pouvez-vous détailler?

**Réponse Hydro-Québec :** Les corridors forestiers correspondent à de vastes aires qui regroupent divers milieux naturels (boisés, milieux humides, friches, etc.) dispersés sur le territoire et reliés les uns aux autres, permettant à la faune et à la flore de s'y déplacer pour satisfaire leurs besoins vitaux (voir la carte 4-2 de l'étude d'impact). Il ne s'agit donc pas uniquement de superficies boisées.

Au sud du boulevard Arthur-Sauvé, le tracé traverse en effet un corridor forestier délimité par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Le nouveau tracé traverse ce corridor sur une longueur de 855 m, comparativement à 810 m pour l'ancien tracé. Toutefois, la superficie à déboiser à l'intérieur du corridor est évaluée à 1,41 ha comparativement à 2,13 ha pour l'ancien tracé puisque le nouveau tracé surplombe désormais plus de surface non boisée que boisée.

- Pouvez-vous fournir plus d'information concernant l'impact sur le bâtiment patrimonial de grande valeur qui subira un rapprochement de la ligne comparativement à ce qui était prévu initialement?

**Réponse Hydro-Québec :** Cette résidence est située sur le boulevard Arthur-Sauvé, à l'est du tracé de la future ligne de raccordement du poste des Patriotes (voir carte A de l'étude d'impact, no. 43). Elle est déjà adossée au nord à un corridor de trois lignes électriques. Par ailleurs, cette maison n'est pas directement accolée à la future emprise de ligne, puisqu'elle en est séparée par une autre résidence. L'impact du changement de tracé pour cette résidence est lié à un déplacement du pylône 3 d'une distance de 15 m vers l'est. L'angle de traversée de la ligne entre les pylônes 2 et 3 s'en trouve légèrement modifié.

En direction sud, le champ visuel des résidents de la maison d'intérêt patrimonial est déjà bloqué par la présence d'un grand boisé adjacent à l'autodrome. Outre le léger déplacement du pylône 3 vers l'est, le changement de tracé n'aura pas d'impact notable sur le paysage perçu par ces résidents par rapport au tracé précédent puisque seule la tête des autres pylônes sera visible pour eux au-delà de la cime des arbres, comme c'était le cas pour le tracé précédent.

---

**Question 10 : Est-ce que le nouveau tracé augmente l'importance de l'impact sur les couleuvres? Selon la carte 8-1, il semblerait que ce soit le cas.**

**Réponse Hydro-Québec :** Lors de l'inventaire des couleuvres, la couleuvre rayée a été recensée dans l'emprise de la future ligne ou à proximité, comme il est démontré sur la carte 8.1. Cette espèce est présente autant en milieu ouvert, comme les champs et les friches, qu'en forêt. Elle affectionne une grande variété de milieux naturels (terrestres et humides). De ce point de vue, l'impact du nouveau tracé sur la couleuvre est moindre étant donné qu'il traverse une plus faible superficie de milieux terrestres et humides (érablière, autres peuplements forestiers, marécages arborescents) que dans le cas du tracé initial, soit 1,8 ha comparativement à 2,3 ha pour l'ancien tracé.

**Question 11 : Est-ce que le propriétaire situé face à l'autodrome qui subira un impact visuel supplémentaire a été rencontré depuis la décision de modifier le projet? Si oui, quelle est sa position? Avez-vous discuté de la possibilité de mettre en place des mesures d'atténuation? Au dernier paragraphe de la page 11, vous faites référence à des propriétaires (au pluriel). Avez-vous eu des discussions avec eux sur de possibles mesures d'atténuation de l'impact visuel de la ligne?**

**Réponse Hydro-Québec :** Nous avons rencontré et discuté avec ce propriétaire dans le cadre de l'avant-projet, mais il n'a pas été rencontré depuis le changement de tracé qui a été annoncé dans l'addenda à l'étude d'impact et à notre connaissance, il ne s'est pas présenté à la séance d'information publique du BAPE. Comme il est mentionné dans cet addenda à la section 2.2, Hydro-Québec est prête à procéder à l'aménagement d'un écran visuel boisé dans l'emprise de la ligne, le long de la route 148 (boul. Arthur-Sauvé), à la fin des travaux. Toutefois, l'application d'une telle mesure devra d'abord être discutée avec les propriétaires des lieux, soit le propriétaire de l'érablière ainsi qu'avec le futur propriétaire de l'autodrome, au terme de la construction de la ligne.

**Question 12 : L'addenda amène une modification dans le déboisement prévu. Est-ce que votre engagement à effectuer le déboisement après le 1er septembre (et avant la mi-avril) est encore effectif?**

**Réponse Hydro-Québec :** Selon l'échéancier actuel du projet, le déboisement est toujours prévu après le 1er septembre.

---