

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

Projet : Poste d'Anjou et ligne à 315 kV

Numéro : 3211-11-131

Liste par ministère ou organisme

no	Ministères ou organismes	Direction ou service	Signataires	Date	Nbre pages
1.	Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation _ Reg06	Direction de l'aménagement et du développement métropolitain	Nelly Santarossa Marc Mongeon, Dir.	2021-10-27	2
2.	Ministère de la Sécurité publique _ Reg06	Direction régionale de la sécurité civile et de la sécurité incendie de Montréal-Lava	Stéphanie Forest-Lanthier, Dir. Pierre-Hugo Monette, Cons.	2021-10-25	2
3.	Ministère de la Culture et des Communications _ Reg06	Direction des services à la clientèle de l'Île de Montréal	Jonathan Guénette	2021-11-10	2
4.	Ministère de l'Économie et de l'Innovation _ Reg06	Direction du Territoire Métropolitain	Caroline Couin, Dir. Eric-Stéphane KOUASSI	2021-11-11	2
5.	Ministère des Transports _ Reg06	Direction générale de la planification et de la gestion des infrastructures	Kamal Boulhrouz	2021-10-18	2
6.	Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs _ Faune	Direction générale du secteur métropolitain et sud	Sylvie Laurence Étienne Drouin Monia Prévost, Dir.	2021-10-25	4
7.	Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs _ Forêts				
8.	Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles _ Électrique	Direction générale des mandats stratégiques - Secteur de l'innovation et de la transition énergétiques	Martin Breault	2021-11-01	1
9.	Ministère du Tourisme _ Tourisme	Direction de l'innovation et des politiques	Jérôme Laflamme, cons. Véronique Brisson Duchesne, Dir.	2021-10-21	2
10.	Ministère de la Santé et des Services sociaux _ Direction de Santé publique	DRSP Montréal – Secteur Environnement Urbain et Santé des Population	Tudor Matei Véronique Duclos, Coord.	2021-10-25	2
11.	MELCC - Direction régionale de l'analyse et l'expertise _ Reg06	Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de Montréal et Laval – Secteur Hydrique et industriel	Marc-André Larose Samir Seladji Lionel Laramée, Dir.	2021-10-28	3
12.	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	Sergio Cassanaz, ing. Annie Roy, Ing. Carl Dufour, Dir.	2021-10-15	5
13.	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.	2021-10-27	2
14.	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.	2021-10-26	3
15.	MELCC - Direction de l'expertise en biodiversité _ EFMVS	Direction de la protection des espèces et des milieux naturel	Gildo Lavoie Yann Arlen-Pouliot, chargé de projet Christine Gélinas, Dir.	2021-10-28	2
16.	MELCC - Direction de l'expertise en biodiversité _ Espèces exotiques envahissantes				

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 tron-çon 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 nou-veaux 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	Direction de l'aménagement et du développement métropolitain	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région	06 - Montréal	
Numéro de référence	3211-02-131	

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 ?

Thématiques abordées :

La construction du poste d'Anjou et de la ligne de transport à 315 kV permettront-ils de répondre à un accroissement de la demande prévue dans ce secteur dans les prochaines années?

Développer davantage sur la capacité du réseau actuel et projeté, et ce, en lien avec les projets en cours et envisagés plus largement dans le secteur, notamment ceux s'inscrivant dans le contexte de la revitalisation de l'Est de Montréal.

Référence à l'étude d'impact :

Section 2, 2.1.3 et suivants où l'on discute des solutions envisagées et celle retenue.

Section 4, Description du milieu

4.1 Zone d'étude

4.5 Milieu humain

4.5.4 Affectation du sol

4.5.5 Utilisation du sol

Section 5 Participation du public

• Texte du commentaire :

Pour les sections 2 et 4, une mise en contexte plus large du projet en tant que tel, et du réseau dans son ensemble dans ce secteur est souhaité, et ce, en lien avec la desserte énergétique nécessaire à court et moyen termes dans l'Est.

Dans le sommaire et à la section 2, le rapport mentionne que *le projet vise à répondre à la croissance de la demande et assurer la pérennité du réseau de transport d'électricité de l'île de Montréal. Il est jugé nécessaire de faire évoluer le réseau. De plus, près du tiers des clients de l'île de Montréal, majoritairement ceux du secteur industriel, dépendent d'une alimentation par cette ligne qui doit desservir une zone très étendue, alors que les possibilités de relève entre postes sont faibles.*

Dans ce contexte, **il nous apparaît important d'illustrer cette desserte et de détailler la capacité du réseau actuel et projeté, en lien avec les projets en cours et à venir pour l'Est de Montréal.** Nous constatons que la présente étude n'aborde pas tous les projets de développement et les besoins en énergie associés. La construction du poste d'Anjou et de la ligne de transport à 315 kV permettront-ils de répondre à un accroissement de la demande prévue dans ce secteur dans les prochaines années, notamment les projets s'inscrivant dans le contexte de la revitalisation de l'Est de Montréal? L'étude n'aborde pas cet aspect et il permettrait de mieux définir les besoins et la justification du projet.

Il nous apparaît important également qu'une **section plus détaillée soit ajoutée afin de présenter les différents projets projetés dans le secteur** et comment ce projet contribuera à leur développement.

Pour la **section 4.5.3, la sous-section logement** aborde les questions du mode d'occupation et la typologie des logements mais ne mentionne pas les projets en cours, annoncés ou en développement.

Concernant **l'affectation du sol**, à la **section 4.5.4**, l'étude réfère au plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, mais il serait important de mentionné que celui-ci est en cours de révision.



À la section **4.5.5, sous-section Terrains vacants**, on mentionne qu'il y a plusieurs terrains vacants sans développer davantage cet élément. Il serait intéressant de présenter ceux-ci en les cartographiant et en mentionnant si des projets y sont projetés.

À la section **4.5.6 Infrastructures et services**, il est question du transport collectif en commun actuel ou en construction sur le boulevard Pie-IX, mais pas de ceux projetés (ligne bleue, REM de l'Est...). Il nous apparaît important de les intégrer.

À la section **4.5.6.3 Réseau électrique**, on ne mentionne pas si d'autres projets de postes ou de lignes sont projetés à cours, moyen ou long termes pour l'est de l'île. Il serait important de mettre en contexte le projet actuel avec les projets projetés en lien avec la demande énergétique dans le secteur.

À la section **4.5.8** l'étude présente dans un tableau les sept principaux **projets de développement** à vocation résidentielle ou collective. Le projet de REM de l'Est y est mentionné, mais pas le projet de prolongement de la ligne bleue. Enfin, nous sommes d'avis qu'il **serait souhaitable d'étendre cette liste de projets, de départager les différents types de développement, de les localiser et de les détailler.**

Enfin, nous souhaitons mentionner que la section 5, Consultation du milieu, nous apparaît très complète et détaillée.

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Nelly Santarossa	Urbaniste, conseillère en aménagement		2021/10/21
Marc Mongeon	Directeur de l'aménagement et du développement métropolitain		2021/10/27

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-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

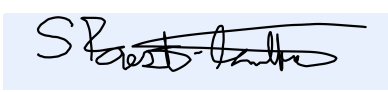
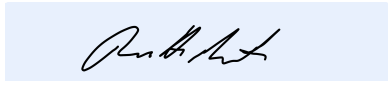
Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements 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

<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">Thématiques abordées :Référence à l'étude d'impact :Texte du commentaire :	<p>Plans des mesures d'urgence</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">Thématiques abordées :Référence à l'étude d'impact :Texte du commentaire :	<p>Plans des mesures d'urgence</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>	
<ul style="list-style-type: none">Thématiques abordées :Référence à l'étude d'impact :Texte du commentaire :	<p>Plans des mesures d'urgence</p> <p>Plans préliminaires des mesures d'urgence 8-1</p> <p>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;</p>	

<ul style="list-style-type: none">Thématiques abordées :Référence à l'étude d'impact :Texte du commentaire :	<p>Plans des mesures d'urgence</p> <p>Plans préliminaires des mesures d'urgence 8-1</p> <p>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);</p>
<ul style="list-style-type: none">Thématiques abordées :Référence à l'étude d'impact :Texte du commentaire :	<p>Plans des mesures d'urgence</p> <p>Plans préliminaires des mesures d'urgence 8-1</p> <p>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;</p>
<ul style="list-style-type: none">Thématiques abordées :Référence à l'étude d'impact :Texte du commentaire :	<p>Connaissances des risques et de la prévention des sinistres</p> <p>Plans préliminaires des mesures d'urgence 8-1</p> <p>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;</p>
<ul style="list-style-type: none">Thématiques abordées :Référence à l'étude d'impact :Texte du commentaire :	<p>Connaissances des risques et de la prévention des sinistres</p> <p>Plans préliminaires des mesures d'urgence 8-1</p> <p>Absence de l'énumérations 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;</p>
<ul style="list-style-type: none">Thématiques abordées :Référence à l'étude d'impact :Texte du commentaire :	<p>Éléments examinés pour la préparation des sinistres</p> <p>Plans préliminaires des mesures d'urgence 8-1</p> <p>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;</p>

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) :			


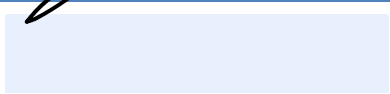
2

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?

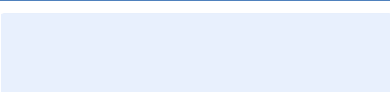
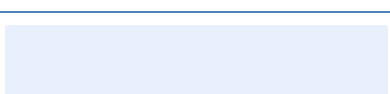
Choisissez une réponse

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

Jonathan Guénette	Directeur		2021/11/10
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?	Choisissez une réponse		
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">Thématiques abordées :Référence à l’addenda :Texte du commentaire :			
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) :			

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)	

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 tron-çon 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 nou-veaux ouvrages est prévue pour l'été 2025.</p>		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère de l'Économie et de l'Innovation	
Direction ou secteur	Direction du Territoire Métropolitain	
Avis conjoint	Direction de l'Économie Verte et de la Logistique	
Région	06 - Montréal	
Numéro de référence	2021-12971-1	

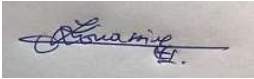

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

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 est recevable et le projet est acceptable dans sa forme actuelle, donc je ne souhaite plus être reconsulté sur ce projet		
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?			
<div><div></div><div><ul style="list-style-type: none">Thématiques abordées :Référence à l'étude d'impact :Texte du commentaire :</div></div>			
Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date

Eric-Stéphane KOUASSI	Conseiller en Développement Économique		2021/11/11
Caroline Coin	Directrice territoriale, MEI		2021/11/11
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?

Choisissez une réponse

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
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) :

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

Signature(s) :

Nom	Titre	Signature	Date
-----	-------	-----------	------

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 tron-çon 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 nou-veaux ouvrages est prévue pour l'été 2025.</p>		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère des Transports	
Direction ou secteur	Direction générale de la planification et de la gestion des infrastructures	
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 est recevable et je ne souhaite plus être reconsulté sur sa recevabilité		
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?			
<p>Après analyse de la documentation, la Direction générale de la planification et de la gestion des infrastructures du ministère des Trans-ports (MTQ) n'a aucun commentaire à formuler, et ce, selon notre champ de compétence. Des rencontres ont été tenues entre le MTQ et Hydro-Québec en 2020 afin d'orienter et accompagner Hydro-Québec dans les autorisations qui seront requises pour la réalisation des travaux sur le réseau du MTQ.</p>			
Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date

Kamal Boulhrouz	Directeur général		2021/10/18
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?	Choisissez une réponse		
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">Thématiques abordées :Référence à l’addenda :Texte du commentaire :			
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) :			

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)	

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 tron-çon 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 nou-veaux 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 ?

Thématiques abordées : Général

Référence à l'étude d'impact : Volume 1 et carte A

Texte du commentaire :

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.

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. Lorsqu'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.

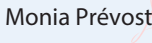
Le MFFP rappelle que toute superficie boisée, quel que soit son stade de développement ou sa composition (ex. boisés, friches, etc.), revêt une grande importance dans un environnement aussi perturbé. Les milieux naturels jouent un rôle écologique majeur dans la lutte contre les îlots de chaleur, la régulation 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	 <small>Signature numérique de Monia Prévost Date : 2021.10.25 11:21:02 -0400'</small>	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?

Choisissez une réponse

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
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) :

--

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 :


--

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Poste d'Angou et ligne à 315 KV	
Initiateur de projet	Hydro-Québec	
Numéro de dossier	3211-11-131	
Dépôt de l'étude d'impact	2021-09-27	
<p>Présentation du projet : Hydro-Québec projette de construire le poste de sectionnement sur un terrain lui appartenant, situé sur le territoire de l'arrondissement Anjou. Quant à la ligne à 315 kV, l'entreprise envisage construire celleci dans une emprise de ligne existante</p> <p>Le projet consiste à construire une nouvelle ligne biterne (deux circuits) de transport à 315 kilovolts (kV) entre le poste Bout-de-l'île et une dérivation des circuits existants (circuits 3017-3050) en provenance du poste Bélanger, et ce, près de l'axe du boulevard Viau et de la rue J.-B.-Martineau. Cette nouvelle ligne, d'une longueur approximative de 11 km, serait construite dans une emprise existante présentement occupée par deux lignes bitermes de transport à 120 kV (circuits 1220-1222 et 1223-1224) lui seront démantelées.</p> <p>Le projet comprend également la construction d'un poste de sectionnement à 315 kV, le poste d'Anjou, près du croisement de l'autoroute 25 et du boulevard Henri-Bourassa. Ce poste ne sera pas équipé de transformateur, mais comportera des équipements de manoeuvre et des jeux de barres..</p>		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	MERN	
Direction ou secteur	Direction générale des mandats stratégiques	
Avis conjoint	Secteur de l'innovation et de la transition énergétiques	
Région	03 - Capitale Nationale	
Région	06 - Montréal	

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 présentées, 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 est recevable, conditionnellement à l'obtention des éléments d'information demandés, et je ne souhaite plus être reconsulté sur sa recevabilité	
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">Thématiques abordées : Plan d'ensemble pour compréhension de la justificationRéférence à l'étude d'impact : 2 - Justification et description du projetTexte du commentaire : Un plan d'ensemble intégrant les postes de Duvernay, de Boucherville et du Bout-de-l'Île et des lignes de transport qui les desservent doit compléter cette étude d'impact, pour un projet qui vise à améliorer la possibilité de relève entre ces trois importants postes stratégiques.			
Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Martin Breault	Sous-ministre associé aux opérations régionales		2021-11-01
Clause(s) particulière(s) :			

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 tron-çon 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 nou-veaux ouvrages est prévue pour l'été 2025.</p>		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère du Tourisme	
Direction ou secteur	Direction de l'innovation et des politiques	
Avis conjoint	s.o.	
Région	03 - Capitale-Nationale	
Numéro de référence	M4215	



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 est recevable et le projet est acceptable dans sa forme actuelle, donc je ne souhaite plus être reconsulté sur ce projet		
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?			
<div><div></div><div><ul style="list-style-type: none">Thématiques abordées :Référence à l'étude d'impact :Texte du commentaire :</div></div>			
Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date

Jérôme Laflamme	Conseiller en innovation et en politiques		2021/10/19
Véronique Brisson Duchesne	Directrice		2021/10/21
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?

Choisissez une réponse

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
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) :

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)

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 tron-çon 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">Thématiques abordées :Référence à l'étude d'impact :Texte du commentaire :	<p>Création d'un îlot de chaleur par le poste</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">Thématiques abordées :Référence à l'étude d'impact :	<p>Climat sonore et effet couronne</p> <p>Page : 6-50, 7-4, Annexe C</p>	

<div><div>• Texte du commentaire :</div><div></div></div>	<p>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.</p>
<div><div>• Thématiques abordées :</div><div>• Référence à l'étude d'impact :</div><div>• Texte du commentaire :</div></div>	<p>Champs électriques et magnétiques</p> <p>Page : 6-52</p> <p>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.</p>
<div><div>• Thématiques abordées :</div><div>• Référence à l'étude d'impact :</div><div>• Texte du commentaire :</div></div>	<p>Dynamitage</p> <p>Page: 2-7</p> <p>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.</p>
<div><div>• Thématiques abordées :</div><div>• Référence à l'étude d'impact :</div><div>• Texte du commentaire :</div></div>	<p>Implication du/des CIUSSS dans le processus de consultation</p> <p>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.</p>
<div><div>• Thématiques abordées :</div><div>• Référence à l'étude d'impact :</div><div>• Texte du commentaire :</div></div>	<p>Préciser l'information sur le lien avec la piste cyclable dans l'étude d'impact</p> <p>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.</p>
<div><div>• Thématiques abordées :</div><div>• Référence à l'étude d'impact :</div><div>• Texte du commentaire :</div></div>	<p>Réduction des émissions de GES</p> <p>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.</p>
<div><div>•</div><div>•</div></div>	

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Tudor Matei	APPR - Toxicologue		2021/10/25
Véronique Duclos	Coordonnatrice, Environnements urbains et santé des populations		2021/10/25
Clause(s) particulière(s) :			

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet	
MARCHE À SUIVRE	
Nom du projet	Poste D'Anjou et ligne de transport à 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-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
Direction ou secteur	Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de Montréal et Laval – Secteur Hydrique et industriel
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.
Région	06 - Montréal
Numéro de référence	3211-11-131

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 est recevable et je ne souhaite plus être reconsulté sur sa recevabilité

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

Thématiques abordées : Perte permanente de Milieux Humides

Référence à l'étude d'impact : 6.6.1.4 Milieux humides (section 6 p. 17)

Texte du commentaire : Vous mentionnez que « l'optimisation du projet afin d'éviter la perte de milieux humides s'est révélée impossible ». Il serait pertinent de détailler précisément pourquoi les 0,3933 hectares de milieux humides (MH) ne pourront être conservés

lors de l'établissement du poste de sectionnement. Dans l'étude d'impact, vous avez bien expliqué pourquoi il était impossible d'éviter la perte et l'empiètement temporaire de MH lors de la pose de deux pylônes. Il faudrait faire la même chose pour le poste. Considérant l'emplacement et la superficie du complexe de milieux humides au poste ainsi que le fait que ces MH jouxtent un site potentiel de restauration, plus de spécifications liées aux contraintes d'emplacement sont nécessaires. La séquence d'évitement, d'atténuation et de compensation manque de précision.

- Thématiques abordées : Perte permanente de Milieux Humides
- Référence à l'étude d'impact : Bilan Environnemental 9.1 Poste d'Anjou à 315 kV (section 9 p.1)
- Texte du commentaire : Vous mentionnez « installer des aménagements de végétaux à divers endroits afin d'améliorer la qualité du paysage et de remplacer en partie la perte d'habitats occasionnée par les travaux du poste ». Il faudrait être plus spécifique sur le remplacement en partie de la perte d'habitats.

- Thématiques abordées : Gestion des Espèces Exotiques Envahissantes (EEE)
- Référence à l'étude d'impact : 6.6.1.6 Espèces floristiques exotiques (section 6 p. 20)
- Texte du commentaire : Il faudra s'assurer de bien expliquer comment vous disposerez des EEE. La gestion des résidus se fait différemment selon qu'il s'agit de résidus végétaux seulement ou bien si il y a aussi des sols contenant des EEE à gérer. Par exemple, si ces sols contiennent des EEE, ceux-ci deviennent régis par le Règlement sur l'enfouissement et l'incinération des matières résiduelles (REIMR).

- Thématiques abordées : Sols
- Référence à l'étude d'impact : 6.7.1.1 (section 6 p. 33)

Texte du commentaire : Il est mentionné que « La construction de la ligne nécessite d'excaver des sols afin d'installer les fondations des nouveaux pylônes. La qualité environnementale de ses sols n'est pas connue. Lors des travaux, les déblais seront accumulés temporairement, caractérisés et gérés conformément à la réglementation en vigueur ».

L'étude de caractérisation environnementale (phases I et II,) dans l'emprise de la ligne devrait être réalisée préalablement aux travaux d'excavation et de construction. Les conclusions de l'étude environnementale doit permettre de connaître l'historique et l'état environnemental actuel du terrain.

Par ailleurs, l'étude de caractérisation devrait permettre de connaître au préalable les niveaux de contamination des sols qui seront excavés et de favoriser une gestion adéquate des déblais et de limiter le risque de mélanger les sols de niveaux de contamination différents. L'article 5 du Règlement sur le stockage et les centres de transfert de sols contaminés (RSCTSC) énonce : « Sauf si un traitement autorisé le requiert, il est interdit, à quelque moment que ce soit, de mélanger des sols contaminés avec des sols propres ou avec des sols ou des matériaux dont la différence de contamination aurait pour effet d'en modifier le niveau de contamination et de permettre d'en disposer d'une façon moins contraignante ou de rendre plus difficile la décontamination des sols par le mélange de sols de contamination ou de structure différente. »

D'autre part, l'étude de caractérisation doit également permettre d'évaluer si les travaux de construction de la ligne vont déclencher les exigences d'un changement d'usage (article 31.54 de la LQE), ou celui de l'article 22, 1er alinéa (paragraphe 9) de la LQE, ou autre. Il est à préciser que l'article 22, 1er alinéa (paragraphe 9) de la LQE est applicable dans le cas où l'emprise des travaux serait considérée comme un ancien lieu d'élimination et que la construction nécessiterait la mise en place de mesures de mitigation.

Enfin, de manière générale, l'étude de caractérisation et les travaux de caractérisation au cours de la construction doivent permettre de s'assurer

que les sols laissés ou mis en place sous les infrastructures à construire sont conformes à l'usage (critère « C » du Guide d'intervention – Protection des sols et réhabilitation des terrains contaminés).

- Il faudrait apporter des précisions concernant l'étude de caractérisation des sols dans l'emprise des travaux de la ligne.

- Thématiques abordées : Sols contaminés et transport des sols contaminés
- Référence à l'étude d'impact : les sections 24.1 et 24.7 de l'annexe G (p.36 et p.37)

Texte du commentaire : Il est indiqué que « L'entrepreneur doit gérer les sols contaminés conformément au [Guide d'intervention – Protection des sols et réhabilitation des terrains contaminés](#) (« Guide d'intervention ») du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC), au Règlement sur l'enfouissement des sols contaminés (RESC) et au Règlement sur le stockage et les centres de transfert de sols contaminés (RSCTSC) ».

Aussi il est mentionné que « Le transport des sols contaminés doit se faire en conformité avec le Règlement sur le transport des matières dangereuses (règlement provincial) et le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (règlement fédéral).




Il est à noter qu'un nouveau [Règlement concernant la traçabilité des sols contaminés excavés](#) entrera en vigueur le **1er novembre 2021**.

<https://www.environnement.gouv.qc.ca/sol/terrains/tracabilite/feuille-reglement-tracabilite-sols.pdf>

Ce règlement prévoit le recours obligatoire au **système gouvernemental de traçabilité Traces Québec** pour les mouvements de sols contaminés excavés au Québec. Son application permettra de resserrer la gestion des sols, de mieux l'encadrer et de faire respecter l'encadrement légal et réglementaire en la matière.

- Veuillez prendre en considération ce nouveau règlement dans l'élaboration de ce projet

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	
Marc-André Larose	Analyste milieux naturels		2021/10/20
Samir Seladji	Analyste Secteur Industriel		2021/10/21
Lionel Laramée	Directeur régional		2021/10/28

Clause(s) particulière(s) :

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 aout 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'auto-route 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 CO₂.

Également, la construction du poste exigera le défrichement 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 CO₂ 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 CO₂ 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 ₂)
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
Total (sur 18 mois)	1 526 504,98	174 370	3 859,67

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 CO₂ sur une durée de 18 mois, soit environ 3 470 tonnes d'équivalent CO₂ 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 (SF₆) et de perfluorométhane (CF₄) des disjoncteurs et des transformateurs de mesure.

Le calcul des émissions fugitives de SF₆ et de CF₄ 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 SF₆. La capacité nominale des disjoncteurs est de 65,79 kg de SF₆ et de 39,6 kg de CF₄, soit une capacité totale de 789,48 kg de SF₆ et 475,2 kg de CF₄.

Il est à noter que dorénavant Hydro-Québec ne souhaite plus utiliser de transformateurs de mesure au SF₆, un gaz à effet de serre environ 23 000 fois plus puissant que le CO₂, 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 CO₂ 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 ₂)
Émissions phase de construction		
Poste de sectionnement à 315 kV		
Émissions associées à la machinerie		1 340
Déboisement - Perte de puits de carbone		13
Sous-total		1 353
Ligne de transport à 315 kV		
Émissions associées à la machinerie		3 860

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

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 :

Tableau 6-10 : Mesures de réduction des émissions de GES liées au projet	
Type d'activité	Mesures de réduction de GES
Émissions liées au choix du site	
Emplacement du poste	Le poste sera construit dans un site à vocation industrielle nécessitant un très faible volume de déboisement.
Émissions de combustion produites par des équipements mobiles	
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
Émissions liées à l'exploitation du poste de sectionnement	
Pertes fugitives de SF ₆	Maintenance et entretien spécifiques aux équipements au SF ₆
	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 ₆ et des appareils au SF ₆
	Réalisation de tests dans le cadre des entretiens sans perte de SF ₆
	Utilisation de transformateurs de mesure à sec plutôt qu'au SF ₆
Émissions liées à la construction de la ligne de transport	
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 ₆	Aucun équipement électrique au SF ₆

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?

Choisissez une réponse

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
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) :			

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.

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 tron-çon 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 nou-veaux 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 (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 ?

• Thématiques abordées :

• Référence à l'étude d'impact :

• Texte du commentaire :

Considération des changements climatiques

Volume 1, 8.2 Changements climatiques (p. 241/270)

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)




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 les 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/#/. 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/.
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) :			

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	
<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 tron-çon 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	
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	

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"> Thématiques abordées : Climat sonore en milieu humain Référence à l'étude d'impact : Anjou_EIE_Vol_1-Chapitres_Final_210831 (EI) et ses annexes. Texte du commentaire : 	En Phase de construction , Hydro-Québec répond aux attentes du MELCC pour la thématique vi-sée. Il est mentionné à l'EI qu'« Hydro-Québec s'engage à respecter les Lignes directrices relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction in-dustriel du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements clima-tiques (MELCC) pour les chantiers de construction du poste et de la ligne. » (Dernier paragraphe de la page 7-4 de EI)

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 suivantes⁶ :

5.1 l'identification, la description, la localisation et l'utilisation des équipements de production, d'épuration, de manutention ou de transport⁷ 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.

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


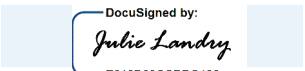
⁷ En ce qui concerne les équipements de transport et de manutention, les données relatives à la circulation et la fréquence des déplacements doivent être mentionnées.

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.	<div>DocuSigned by:</div>  <div>E818B60CCBDC463...</div>	Cliquez ici pour entrer une date.

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?

Choisissez une réponse

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
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) :

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

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-Bourassa Est et de l'autoroute 25. La ligne de 315 kV projetée occupera l'espace libéré par le démantèlement des deux lignes à 120 kV 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 120 kV 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-de-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	Direction de la protection des espèces et des milieux naturels	
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	BDEI 672	

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 est recevable et le projet est acceptable dans sa forme actuelle, donc je ne souhaite plus être reconsulté 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 :

• Référence à l'étude d'impact :

• Texte du commentaire :

EFMVS et EEE

3211-02-131 / BDEI 672

Espèces floristiques menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées

L'information présentée et l'analyse de la situation à l'égard des plantes en situation précaire de l'étude d'impact sont adéquates. Les espèces potentielles pour le secteur d'étude ont été ciblées et les inventaires de localisation réalisés aux périodes propices, sans succès. Le corridor visé par le projet est largement anthropisé et constitué de milieux naturels en régénération avec un potentiel marginal pour les plantes en situation précaire. Aussi, il n'y a pas lieu d'une implication supplémentaire de notre part pour ce volet.

Espèces exotiques envahissantes

RENSEIGNEMENTS FOURNIS PAR L'INITIATEUR DU PROJET :
« La photo-interprétation des groupements végétaux de la zone d'inventaire du milieu naturel a permis de repérer des zones de roseau commun, espèce floristique exotique envahissante (EFEE). Les inventaires de terrain subséquents ont permis de confirmer la présence de roseau commun.

D'autres espèces ont également été observées : la renouée du Japon (*Reynoutria japonica*), le chèvrefeuille de Tartarie (*Lonicera tatarica*), le nerprun cathartique (*Rhamnus cathartica*), l'anthriscue des bois (*Anthriscus sylvestris*), l'alliaire officinale (*Alliaria petiolata*), l'alpiste roseau, le brome inerme (*Bromus inermis*), l'euphorbe ésule (*Euphorbia esula*), le gaillet mollugine (*Galium mollugo*), le panais sauvage (*Pastinaca sativa*), la salicaire commune (*Lythrum salicaria*), la valériane officinale (*Valeriana officinalis*), l'érable à Giguère (*Acer negundo*), le nerprun bourdaine (*Frangula alnus*) et l'orme de Sibérie (*Ulmus pumila*).

Les espèces les plus fréquentes dans les milieux caractérisés sont le roseau commun et l'alpiste roseau. Bien qu'aucun inventaire exhaustif d'EFEE n'ait été prévu dans le cadre du présent mandat, les pourcentages de recouvrement des EFEE observées ont été évalués et sont présentés dans les fiches de caractérisation des milieux (annexes B.2 et B.3). » (ÉIE, vol. 1, p. 4-14)


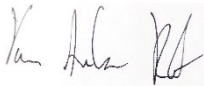

ÉVALUATION DES IMPACTS DU PROJET SUR LES PLANTES EXOTIQUES ENVAHISSANTES ET MESURES D'ATTÉNUATION PROPOSÉES :

La zone d'étude se trouve en zone urbanisée. Le milieu est donc très anthropisé et perturbé. La végétation observée sur le site du poste projeté est dominée par les espèces floristiques exotiques envahissantes (EFEE), dont les plus fréquemment observées sont le roseau commun et l'alpiste roseau. Les travaux de défrichage et d'excavation entraîneront la perte permanente des EFEE, ce qui peut avoir un impact positif sur la biodiversité floristique des zones environnantes en réduisant la compétition avec les espèces indigènes. Toutefois, une mauvaise gestion des EFEE durant les travaux pourrait entraîner des impacts négatifs sur le milieu naturel si les travaux contribuent à propager ou à introduire des EFEE.

Afin d'éviter la propagation des EFEE ou l'introduction d'autres EFEE pendant les travaux, les mesures des sections 15.2 (Nettoyage du matériel) et 21 (Remise en état des lieux) des CEN d'Hydro-Québec seront appliquées lors des travaux (annexe G).

- Les mesures d'atténuation particulières suivantes seront également appliquées :
- Baliser les secteurs présentant des espèces floristiques exotiques envahissantes (EFEE) préalablement aux activités de chantier et à l'excavation des sols.
 - Éliminer les EFEE et les déblais contenant des EFEE dans un lieu autorisé ou les enfouir conformément à la réglementation applicable, si possible.
 - Exiger de l'entrepreneur qu'il se présente sur les aires de travail avec une machinerie propre, c'est-à-dire exempte de terre et de débris végétaux visibles.
 - Exiger de l'entrepreneur qu'il nettoie sa machinerie avant de quitter les aires de travaux dans lesquelles se trouvent des EFEE afin d'éliminer la boue et les fragments de plantes. S'il est impossible d'utiliser de l'eau sous pression, un nettoyage diligent par frottement des chenilles ou des roues et de la pelle des engins est accepté.
 - Utiliser des matériaux de remblai exempts d'EFEE (tiges, racines, fragments, semences).
 - Le plus tôt possible à la fin des travaux, ensemercer les sols laissés à nu avec un mélange de semences appropriées et adaptées au milieu. » (ÉIE, vol. 1, p. 6-20)

CONCLUSION :
Après analyse, la DPEMN considère que le l'étude d'impact est recevable à l'égard des plantes exotiques envahissantes.

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Gildo Lavoie	Biologiste-botaniste		2021/10/08
Yann Arlen-Pouliot	Chargé de projets - plantes exotiques envahissantes		2021/10/25
Christine Gélinas	Directrice		2021/10/25
Clause(s) particulière(s) :			