



Présentation d'Hydro-Québec devant la Commission de l'agriculture, des pêcheries, de l'énergie et des ressources naturelles (CAPERN)

Consultations particulières et auditions publiques dans le cadre de l'étude du Livre vert intitulé *Orientations du ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles en matière d'acceptabilité sociale*

Monsieur Réal Laporte, président d'Hydro-Québec Équipement et services partagés et président-directeur général de la Société d'énergie de la Baie James

Monsieur Pierre-Luc Desgagné, vice-président – Affaires corporatives et secrétaire général

Mars 2016

Seule la version lue fait foi.

Merci M. le Président,

Je tiens à remercier les membres de la Commission pour leur invitation à participer à ces audiences sur une question qui intéresse Hydro-Québec (ci-après HQ) depuis de nombreuses années.

Mon collègue Réal Laporte et moi tenons aussi à saluer l'initiative du Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles qui, par son livre Vert, permet une discussion publique essentielle et importante.

L'acceptabilité sociale était d'intérêt pour HQ bien avant que ce mot soit à la mode. On peut même dire qu'en raison de la mission de l'entreprise, cette notion fait partie de notre « ADN ».

Dès 1970, soit deux ans avant la création d'un Ministère de l'environnement au Québec, HQ se dotait d'un comité interne sur l'évaluation environnementale. Et en 1978, il y a presque 40 ans, une première politique « d'interaction » avec les publics était adoptée par l'entreprise.

On doit par ailleurs reconnaître qu'il n'est pas facile de trouver une définition claire et précise de ce qu'est l'acceptabilité sociale. Ce sujet est rempli d'intangibles, en fait ce sujet en est un de « sciences humaines », au sens noble du terme.

Une définition proposée et intéressante existe dans la littérature sous la signature des auteurs Caron-Malenfant et Conraud :

Nous la citons :

« L'acceptabilité sociale est le résultat d'un processus par lequel les parties concernées construisent ensemble les conditions minimales à mettre en place pour qu'un projet, programme ou politique s'intègre harmonieusement, et à un moment donné, dans son milieu naturel et humain »

Fin de la citation

Cette définition a l'intérêt de rassembler les éléments principaux de la question qui préoccupe la Commission. Et le choix réfléchi des mots « construisent ensemble » réfère à une collaboration pour avancer, pour développer et non pas à une manière de bloquer systématiquement.

Il faut convenir que c'est une chose de trouver les bons mots, encore faut-il qu'ils trouvent leur place aussi sur le terrain.

Nous croyons donc utile de partager avec vous le fruit de notre expérience et certaines de nos recommandations.

Sur une base annuelle, c'est près de 1000 projets que mène de front l'entreprise.

De ceux-ci, 600 n'entraînent pas d'impacts ou de préoccupations dans les milieux d'accueil.

Il en reste donc 400.

De ce nombre, une centaine (100) constitue des projets d'une certaine envergure qui requiert une démarche de participation publique.

Sept de ces projets sont plus sensibles et demandent une attention particulière.

Actuellement, seulement deux font face à une opposition organisée de citoyens qui ne souhaitent pas la réussite de ces projets.

Deux projets sur 1000 projets.

Comment arrive-t-on à un résultat de cette nature ?

En toute humilité, sans doute parce que nous favorisons de nombreux échanges avec les communautés d'accueil, dès la période de développement du projet, avec les élus, avec les leaders socio-économiques, avec les propriétaires des terrains affectés et avec la population en général.

Nous pouvons certes comparer le développement d'un projet avec un voyage en avion.

L'élaboration et l'avant-projet se comparent à l'embarquement et au décollage, la période de travaux et de construction se comparent au vol comme tel, les mesures de suivi permettent un atterrissage réussi.

Chacune de ces étapes est essentielle puisqu'on ne se rend pas aisément à destination avec un avion qui peine à décoller ou qui vole en rase-mottes.

En ce qui concerne l'avant-projet et même, dans certains cas, dès l'esquisse d'un projet qui le requiert, en plus d'établir le contact rapidement avec les élus locaux afin de les informer du projet potentiel, HQ organise notamment :

- des portes ouvertes,
- des soirées d'informations et d'échanges,

- des visites sur le terrain,
- des rencontres ciblées pour comprendre les préoccupations, identifier des alternatives potentielles et, souvent, proposer des modifications au projet tel que défini initialement.

Nous le faisons, que la nature du projet requiert ou non, en vertu de la Loi, la tenue d'audiences publiques sous la responsabilité du BAPE. En résumé, nous tenons des consultations publiques et prenons en compte les commentaires de la population avant même le moment où nous aurions l'obligation de le faire.

Parlant du BAPE, rappelons que depuis 2008, sur 17 projets de ligne qui auraient pu être soumis à cette instance, seulement six ont fait l'objet d'audiences publiques.

Nous sommes fiers de ces pratiques et nous continuons à les améliorer. Elles placent la barre haute, nous le savons, mais nous y tenons.

Par exemple, en ce qui concerne le projet de lignes de transport « Chamouchouane / Bout-de-l'Île (CHAM-BDI) », projet autorisé par le gouvernement du Québec (GQ) en avril dernier, c'est 241 rencontres privées et publiques qui ont été tenues, dont 140 qui ont précédé le dépôt de la solution proposée pour son autorisation, très différente dans certaines sections que celle proposée au départ.

Certains opposants ont critiqué le projet, notamment à l'étape du BAPE, comme pour d'autres projets. C'est leur droit le plus

strict en démocratie. Mais, comme le dit avec justesse le livre Vert, *l'acceptabilité sociale* ne veut pas dire *unanimité sociale*.

Il faut aussi à un certain moment, celui où l'ensemble des considérations ont été prises en compte, où le promoteur a rempli ses obligations et où des modifications ont été intégrées, que les projets puissent aller de l'avant.

Mais revenons à notre périple.

Lorsque la partie avant-projet est terminée et que les autorisations sont accordées, l'avion est prêt à décoller. Avant de procéder, comme le ferait le personnel de bord, nous souhaitons faire non pas une démonstration de sécurité... mais quelques commentaires.

L'entreprise s'est vue confier par l'État québécois, la responsabilité de livrer un service essentiel, l'électricité, et ce, 24h/24h. Le tout est même enchâssé dans sa Loi constitutive.

En conséquence, HQ a le devoir de mener à bien des projets, de construire des infrastructures et de bâtir des installations. Elle ne les conçoit pas au bénéfice de quelques-uns ou de quelques actionnaires. Elle les réalise au bénéfice de la population en général.

Pourtant, certains encadrements législatifs et réglementaires donnent parfois à une seule communauté, un véritable « veto » sur un projet visant à mieux desservir ou à sécuriser la desserte électrique d'une MRC, d'une région, voire de centaines de milliers de clients.

Au-delà de cet enjeu, l'environnement législatif et réglementaire demeure lourd pour HQ, même lorsqu'un projet est autorisé et a fait l'objet d'une annonce publique.

Passons maintenant en mode projet...ou plutôt, décollons !

Pendant tout le déroulement d'un projet, il importe de garder contact avec le milieu d'accueil et surtout de le tenir informé.

En 1996, nous avons cristallisé une pratique qui existait déjà dans l'entreprise. Nous avons mis en place des équipes RAM, soit des équipes de « *Relations avec le milieu* ». Réparties partout au Québec, 80 personnes, basées dans neuf villes différentes, agissent comme « courroie de transmission » auprès des élus et de la population. Les liens qu'elles tissent et entretiennent au fil du temps sont essentiels.

À cela s'ajoute bien sûr pour nos projets d'importance, la nécessité d'en maximiser les retombées régionales. Les attentes sont élevées dans tous les milieux régionaux et autochtones. Tout en respectant nos encadrements de gestion et en étant rigoureux dans le contrôle des dépenses, nous tentons de les maximiser pour tous nos projets.

Bien sûr, comme bon nombre de vols commerciaux, il peut avoir des turbulences, ça arrive. Certains souhaiteraient plus de retombées, d'autres trouvent qu'à l'usage, certaines modifications au projet, pourtant demandées par le milieu, ne sont pas optimales. Certains, enfin, aimeraient que la présence d'HQ en mode projet dans leur région continue sur une plus longue période.

Nous arrivons maintenant près de la destination. Et vient l'atterrissage...

Ce qui, pour nous, se traduit en suivis environnementaux et suivis des ententes de développement social et économique signées avec les communautés locales.

Les engagements pris par un promoteur avant le projet doivent aussi couvrir « l'après-projet ». C'est souvent sur la qualité des engagements et de ses suivis que l'on peut juger un promoteur et son projet ou, pour terminer avec notre comparaison, juger de la qualité du « voyage » entrepris.

En voici quelques exemples pratiques tirés du passé et du présent.

Pour le projet de production « EM1A/ Sarcelle/ Rupert » réalisé sur le territoire de la Baie James et mis en service au début de la décennie, 80 activités de suivi divers ont été effectuées. Près de 500 personnes provenant de six communautés criées ont participé aux suivis.

Un comité d'examen (COMEX) indépendant d'HQ a d'ailleurs noté, en 2013, que l'entreprise était allée au-delà des exigences requises afin de limiter au maximum les impacts et assurer la participation des Cries aux suivis.

Quant au projet « Romaine », actuellement en cours, les activités de suivi ont débuté dès 2009, soit en même temps que les travaux de construction. Elles se poursuivront jusqu'en 2040, soit pendant 20 ans après la mise en service de la dernière centrale, Romaine-4, en 2020.

C'est donc avec plaisir M. le Président, qu'HQ participe à vos travaux.

Avant d'engager le dialogue avec vous, nous nous permettons de résumer quelques recommandations que nous ont inspirées les conclusions du livre Vert.

HQ adhère pleinement aux conclusions du livre Vert sur l'importance de la qualité des consultations publiques portant sur un projet et sur la nécessité de mieux faire connaître le rôle du Ministère dans les méandres des processus d'analyse et de consultations.

L'entreprise souligne par ailleurs la nécessité de laisser aux promoteurs le soin de s'adapter aux réalités locales. Il faut être prudent sur l'imposition de « formule unique » et à cet égard, la création de comités de liaison et de suivi ne devrait pas être systématique pour tous les projets, surtout pour une entreprise comme la nôtre.

Nous soumettons aussi qu'il faudrait éviter, autant que faire se peut, les dédoublements avec les mandats déjà confiés à d'autres organismes par le Législateur. La préoccupation devrait être de rendre le tout plus efficace et non pas, en voulant bien faire, de le rendre plus lourd ou plus imprévisible.

Enfin, à l'égard des mécanismes de partage des bénéfices et des retombées économiques, si jamais le Législateur souhaitait fixer des seuils ou des critères, il faudrait prendre en compte deux éléments importants soit :

- qu’HQ a déjà des encadrements en place sur cette question,
- et qu’une grande part des bénéfices d’HQ est versée à chaque année à l’État québécois notamment sous forme de dividendes. En 2015, c’est 2,4G\$ qu’a ainsi remis l’entreprise, à ce chapitre seulement, à son actionnaire au bénéfice de la collectivité québécoise.

Nous espérons, M. le Président, que nos propos auront été utiles et auront su démontrer aux membres de la Commission la sensibilité et le grand intérêt que porte HQ aux travaux que vous menez. Nous vous remercions de votre écoute.

Projet à 735 kV de la Chamouchouane–Bout-de-l'Île

Nombre de rencontres

Régions	Information générale	Information consultation (corridors et tracés)	Solution retenue (incluant résultats des études)	Total
Saguenay – Lac-Saint-Jean	6	18	4	28
Mauricie	9	24	26	59
Lanaudière et Laurentides	10	46	70	126
Montréal	4	12	1	17
Communautés autochtones	2	9	0	11
Total	31	109	101	241

241 rencontres à la fin de l'avant-projet en février 2014

Plus de 300 rencontres à l'annonce du projet (avril 2015)

À ce jour : plus de 350 rencontres

Périodes Régions	Information générale	Information consultation (corridors et tracés)	Solution retenue (incluant résultats des études)
Saguenay – Lac-Saint-Jean	Oct. et nov. 2010	Sept. 2011 à avril 2012	Oct. et nov. 2012
Mauricie	Nov. 2010	Oct. 2011 à mai 2012	Nov. 2012 à janv. 2013
Lanaudière et Laurentides	Nov. 2010 à janv. 2011	Nov. 2011 à déc. 2012	Février à oct. 2013
Montréal	Nov. à déc.2010	Nov. 2011 à oct. 2012	Déc. 2012
Communautés autochtones	Sept. à oct.2010	Oct. 2011 à mars 2013	Août 2013
Global	Sept. 2010 à janv. 2011	Sept. 2011 à mars 2013	Oct. 2012 à août 2013

Nouvelle ligne de transport à 735 kV de 400 km.

Le coût total du projet est estimé à 1,34 G\$.

Les retombées économiques du projet au Québec sont estimées à 1,1 milliard de dollars, ce qui représente environ 80 % des investissements.

Avant-projet de ligne à 120 kV du Grand-Brûlé-Dérivation Saint-Sauveur

	Période	Activités de communication	
Information générale	6 juin au 5 novembre 2012	▪ Rencontres	11
		▪ Rencontres techniques	8
		▪ Entrevues téléphoniques	6
		Total	25
Information-consultation sur les variantes de tracé de ligne étudiées	15 janvier au 19 juin 2014	▪ Rencontres	18
		▪ Rencontres techniques	6
		▪ Portes ouvertes	4
		▪ Table de travail conjointe Saint-Adolphe-d'Howard et Hydro-Québec	2
		▪ Entretien téléphonique significatifs	5
		▪ Rencontres avec la haute direction	4
		▪ Comité technique régional	7
		▪ Sous-comité technique	4
		▪ Sous-comité environnement	5
Information-consultation sur le tracé optimisé	29 août 2014 au 28 mai 2015	▪ Rencontres	11
		▪ Rencontres techniques	4
		▪ Journées de rencontres individuelles avec les propriétaires touchés	5
		▪ Portes ouvertes	4
		▪ Rencontres avec la haute direction	1
		▪ Comité technique régional	2
Information sur la solution retenue	18 juin 2015 à ce jour	▪ Rencontres	6
		▪ Rencontres techniques	3
		▪ Rencontre avec la haute direction	1
		▪ Entretien téléphonique avec la haute direction	2
Occasions d'échange avec les publics		Grand total	119

Ligne à 120 kV d'environ 41 km.

Le coût du projet à la Régie de l'énergie est de 98 M \$.