

Congrès annuel de l'AQÉI
24 mai 2022

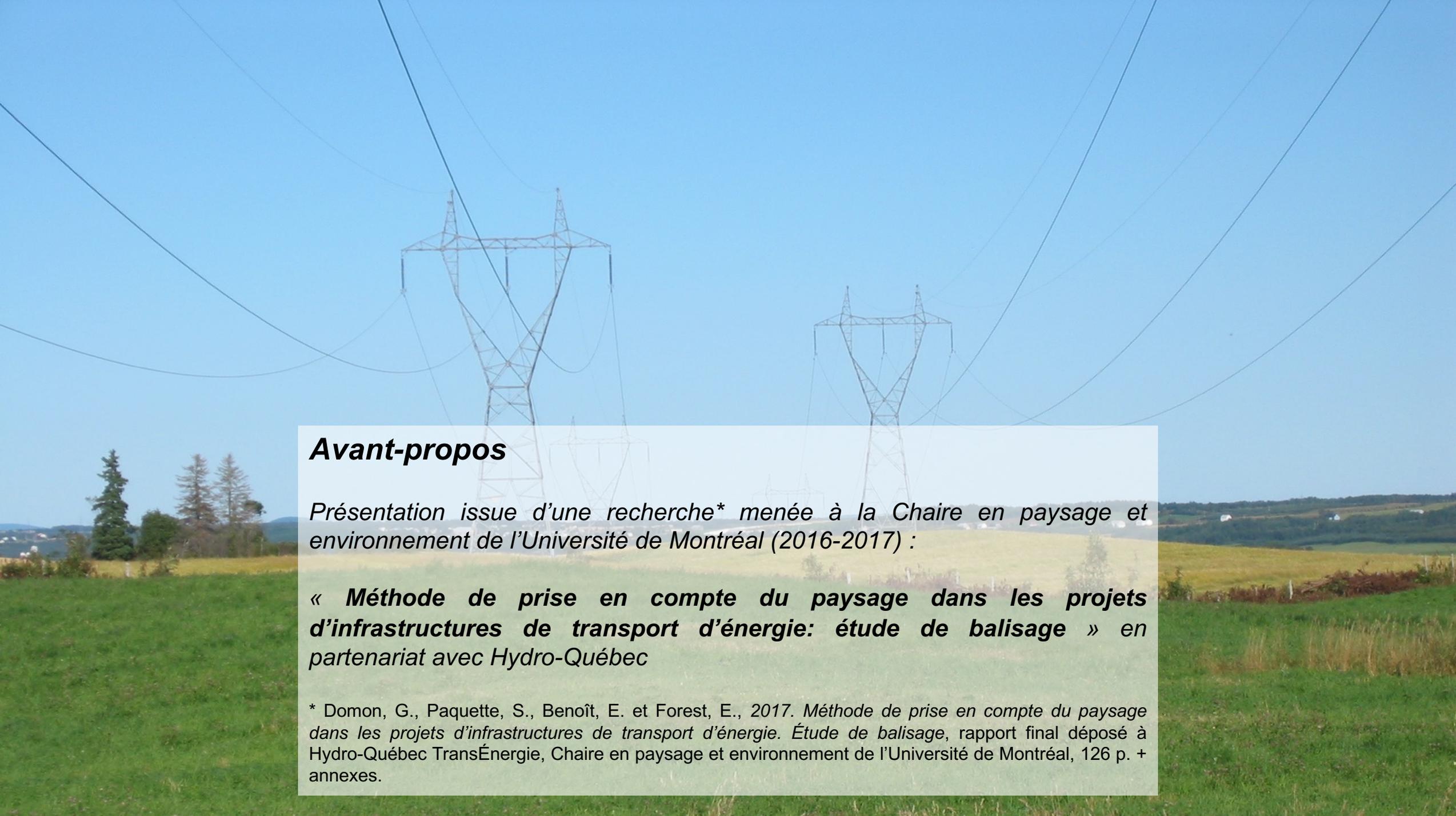
*Méthodes de prise en compte des dimensions paysagères au sein des démarches d'évaluation
environnementale des projets de lignes de transport d'énergie*

*Portrait exploratoire d'expériences étrangères
et enseignements pour le Québec*

Sylvain Paquette, Titulaire
Chaire en paysage et environnement
Université de Montréal

Université 
de Montréal


chaire en paysage et environnement



Avant-propos

Présentation issue d'une recherche menée à la Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal (2016-2017) :*

« Méthode de prise en compte du paysage dans les projets d'infrastructures de transport d'énergie: étude de balisage » en partenariat avec Hydro-Québec

** Domon, G., Paquette, S., Benoît, E. et Forest, E., 2017. Méthode de prise en compte du paysage dans les projets d'infrastructures de transport d'énergie. Étude de balisage, rapport final déposé à Hydro-Québec TransÉnergie, Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal, 126 p. + annexes.*

MISE EN CONTEXTE

Développement des premières méthodes de référence en matière d'évaluation des paysages au Québec (1986-1992)

- *Ministère des Transports du Québec_Méthode d'analyse visuelle pour l'intégration des infrastructures de transport (Gaudreau et al., 1986)*
- *Société Hydro-Québec_Méthode spécialisée du paysage - Lignes et Postes (1992)*



OBJECTIFS

Dans la foulée des réflexions préliminaires engagées par Hydro-Québec en vue de réviser sa méthode d'étude du paysage, la recherche visait notamment à :

- *Inventorier et décrire certaines méthodes d'intégration du paysage dans les projets de transport d'électricité;*
- *Identifier des pistes à explorer en regard du développement d'une approche adaptée au contexte québécois.*



CONSIDÉRATIONS MÉTHODOLOGIQUES

Sélection des études de cas (recherche exploratoire)

- 1. Liste préliminaire d'organismes responsables de la gestion et de l'exploitation des réseaux de transport d'électricité (Canada et à l'étranger)*
- 2. Requête à l'aide de mots-clés (français/anglais) à partir de moteurs Google et Google Scholar*
- 3. Sept (7) cas retenus sur 15 (réalisation de fiches abrégées de lecture)*



CONSIDÉRATIONS MÉTHODOLOGIQUES

Sélection des études de cas

Méthodes de référence	Méthodes déduites de projet de ligne	Autres cas
Hydro-Québec , 1992. Méthode d'étude du paysage pour les projets de lignes et de postes de transport et de répartition	Eversource (É-U), 2015. projet de ligne de transport d'énergie Northern pass (New Hampshire), projet visant l'interconnexion avec la ligne Québec – New Hampshire (Hydro-Québec)	Elia Grid international (gestionnaire du réseau de transport d'électricité en Belgique) 2015. Plan de développement 2015 - 2025. Évaluation stratégique et environnementale
Réseau de Transport Électrique (RTE-France), 2016. Guide de l'étude d'impact. Tome 5 : paysage et patrimoine; Manuel pédagogique du paysage; Guide pour la prise en compte du paysage dans les projets de postes électriques	Hydro-Québec , 2016. Projet de ligne de transport d'énergie pour l'interconnexion à 320 kV Québec – New Hampshire	National Grid (Société d'électricité et de gaz située au Royaume-Uni et dans le nord-est des États-Unis), 2013/2015. Méthode appliquée dans les Parcs nationaux et AONB (Areas of Outstanding Natural Beauty)
	Réseau de Transport Électrique (RTE-France), 2013. Projet de reconstruction du projet de ligne de transport d'énergie Avelin-Gavrelle	

1. *EVERSOURCE_ÉTATS-UNIS*

***Projet de ligne de transport d'énergie Northern Pass
(NH)***

2. *NATIONAL GRID_ROYAUME-UNI*

Visual Impact Provision

3. *RÉSEAU DE TRANSPORT ÉLECTRIQUE_FRANCE*

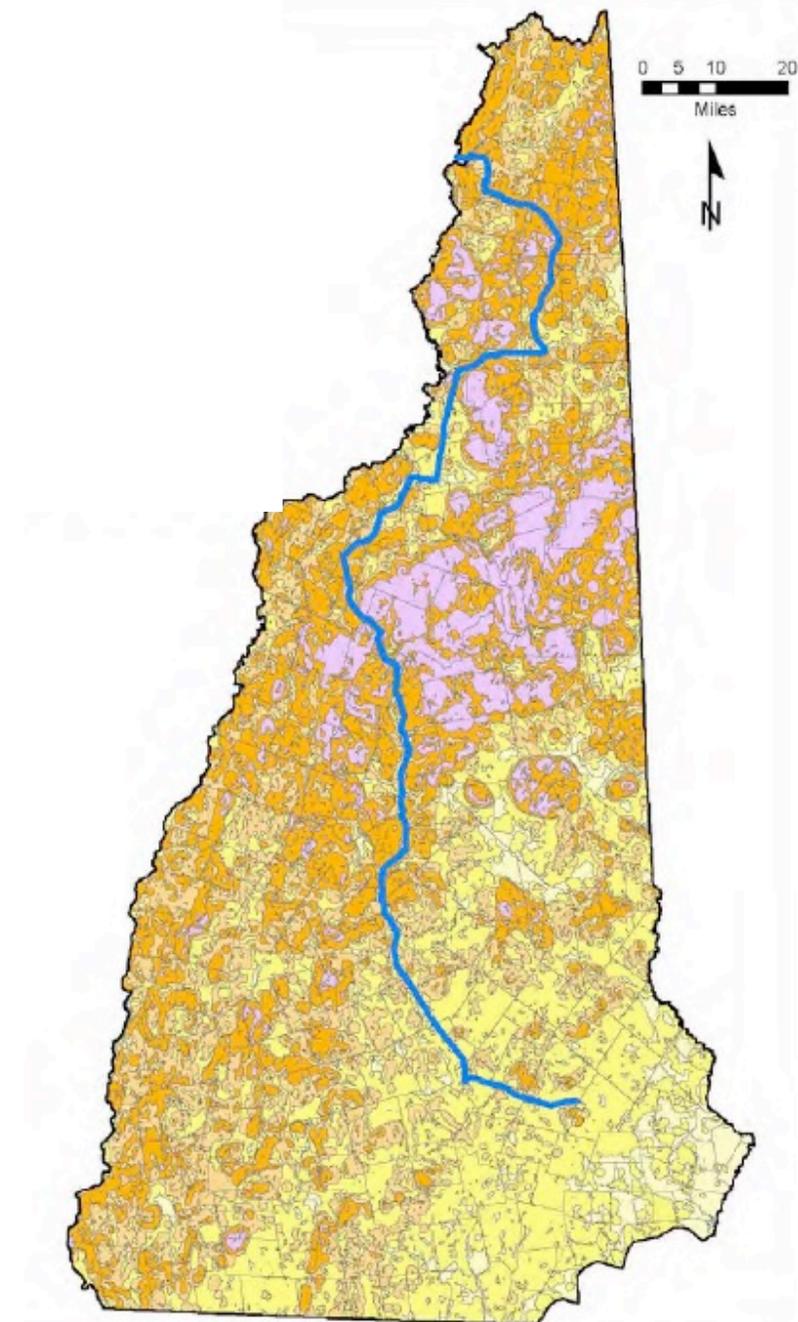
***Projet de reconstruction du projet de ligne de transport
d'énergie Avelin-Gavrelle***

EVERSOURCE_ÉTATS-UNIS

Projet de ligne de transport d'énergie Northern Pass (NH)

Mise en contexte

- *Reliant Pittsburg et Deerfield (New Hampshire), le projet totalise 309 km de nouvelles lignes de transport d'énergie et 129 km de relocalisation dans des emprises existantes*
- *Demande de permis présidentiel déposé auprès du « US Department of Energy » (DOE) en vue de construire et opérer une ligne de transport d'énergie à travers la frontière avec le Canada*
- *Évaluation d'impact environnementale préparée en vertu de la « National Environmental Policy Act » (NEPA, 1969)*



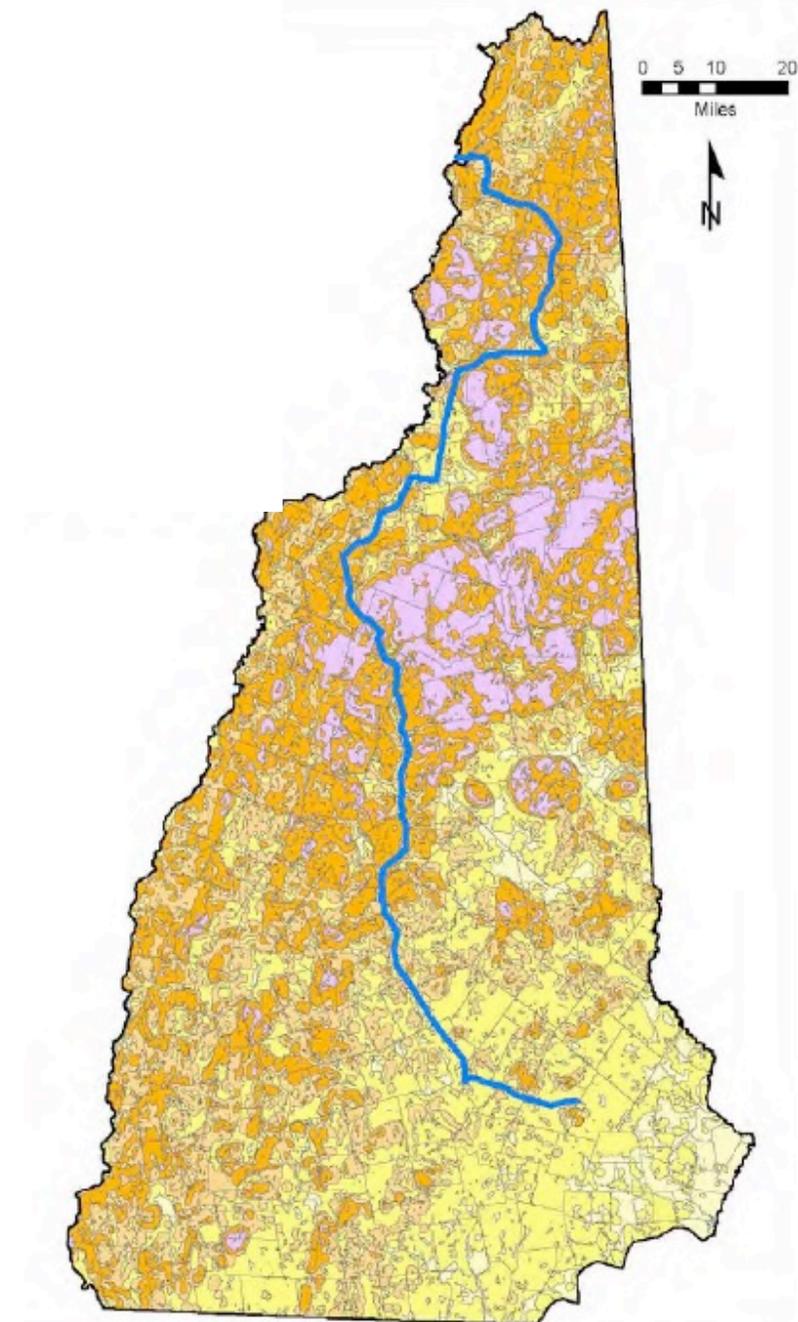
Source: Boyle associates, 2015)

EVERSOURCE_ÉTATS-UNIS

Projet de ligne de transport d'énergie Northern Pass (NH)

Objectifs et définition du concept de paysage

- *Vise à évaluer l'**impact visuel** (« scenic impact ») des six (6) alternatives proposées et leurs variantes (11 alternatives au total) soumises par le DOE*
- ***Aucune définition** formelle du concept de paysage*
- *Méthode fondée sur des **concepts opérationnels** (visibilité, intérêt visuel, valeur scénique, etc.)*



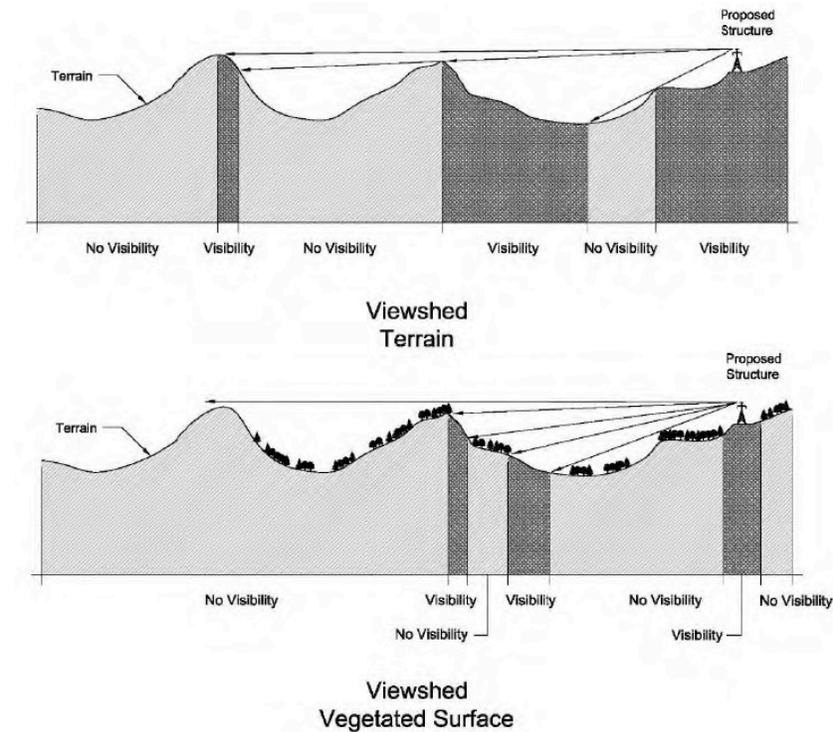
Source: Boyle associates, 2015)

EVERSOURCE_ÉTATS-UNIS

Projet de ligne de transport d'énergie Northern Pass (NH)

Description sommaire de la méthode (deux étapes)

1. *Évaluation de la **visibilité du projet** à partir d'une perspective cartographique (ex.: analyse du bassin visuel et de l'exposition visuelle de la ligne à partir de la route)*
2. *Analyse détaillée de certains points de vue sur la base d'**indicateurs** d'évaluation quantitative de l'aptitude d'un paysage à recevoir un projet de ligne de transport d'énergie*



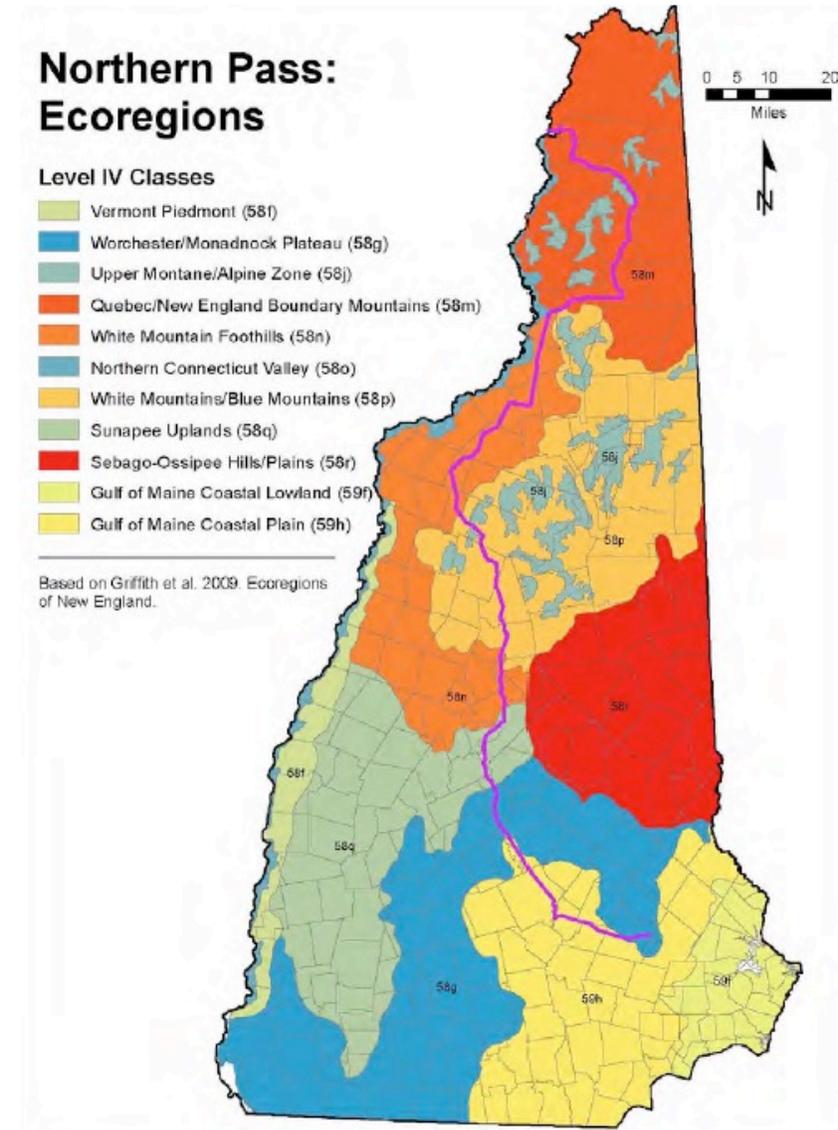
Concept de bassin et de champ visuel (source: Boyle associates, 2015, p. 24)

EVERSOURCE_ÉTATS-UNIS

Projet de ligne de transport d'énergie Northern Pass (NH)

Description de l'état actuel des paysages

- **Ecoregions** « are areas characterized by similar patterns of geology, physiography, vegetation, climate, soils, land use, wildlife, water quality and hydrology » (p. 69)
- Les écorégions permettront une description générale des « grands paysages » touchés par la ligne de transport d'énergie

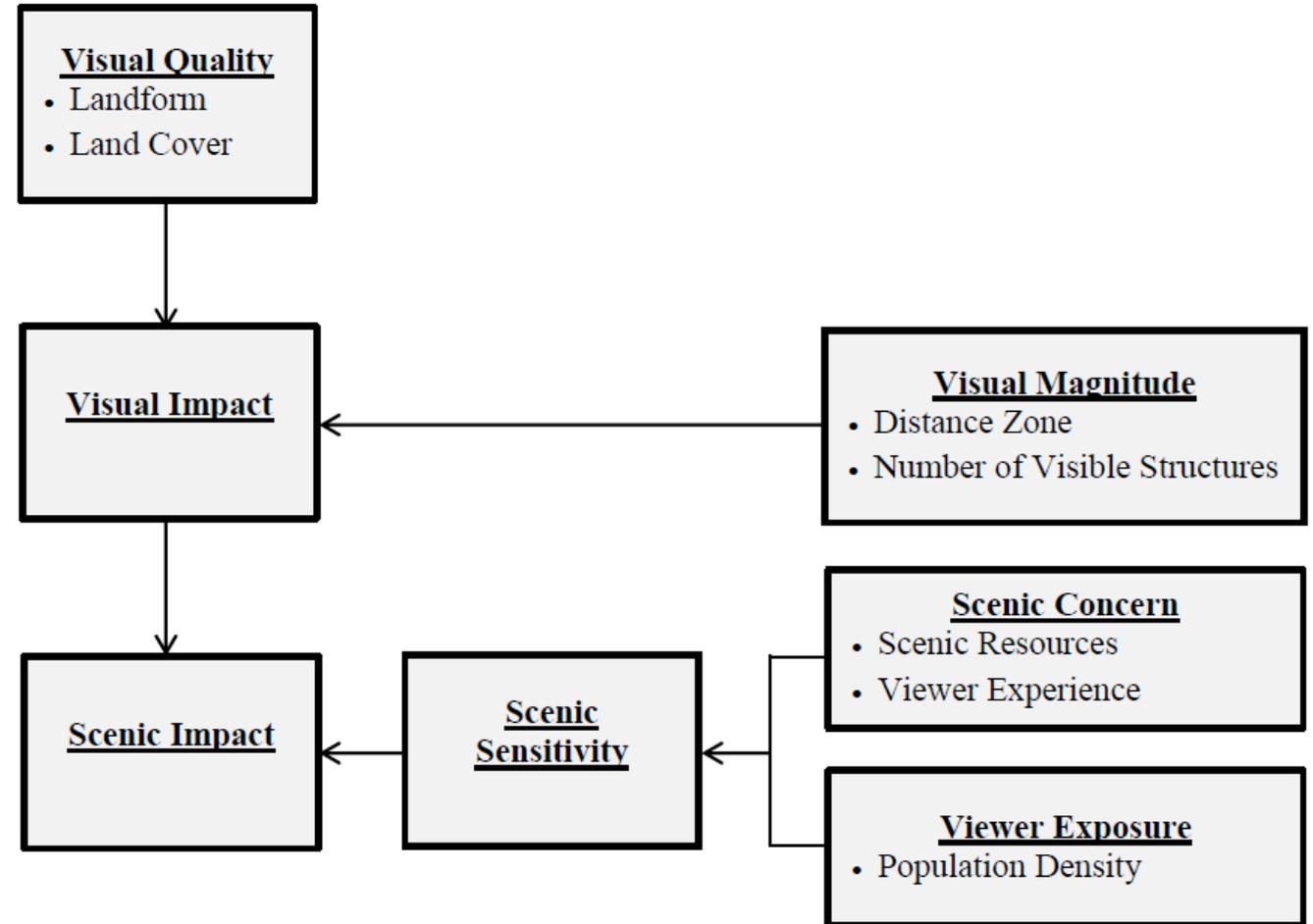


Cartes des écorégions du New Hampshire (source: Boyle associates, 2015, p. 71)

EVERSOURCE_ÉTATS-UNIS

Projet de ligne de transport d'énergie Northern Pass (NH)

Procédure d'évaluation des paysages



(Source: Boyle associates, 2015, p. 30)

EVERSOURCE_ÉTATS-UNIS

Projet de ligne de transport d'énergie Northern Pass (NH)

Règles de combinaisons types des formes d'occupation du sol et de relief pour établir la qualité visuelle intrinsèque

Land Cover	Landform (Relative Relief)				
	Mountains	High Hills	Moderate Hills	Low Hills	Flat
Open Water	5	5	4	4	3
Forest	5	4	4	3	3
Farm & Open Land	4	4	3	3	2
Dev. Open Space	4	3	3	2	2
Suburban Residential	3	3	2	2	1
Urban Development	3	2	2	1	1

(Source: Boyle associates, 2015, p. 33)

EVERSOURCE_ÉTATS-UNIS

Projet de ligne de transport d'énergie Northern Pass (NH)

Règles de combinaisons de la qualité visuelle intrinsèque et de la magnitude visuelle pour obtenir l'impact visuel

Intrinsic Visual Quality	Visual Magnitude Rating					
	Very High	High	Moderate	Low	Very Low	None
Very High	5	5	4	3	2	0
High	5	4	3	2	1	0
Medium	4	3	2	1	1	0
Low	3	2	1	1	1	0
Very Low	2	1	1	1	1	0

(Source: Boyle associates, 2015, p. 33)

EVERSOURCE_ÉTATS-UNIS

Projet de ligne de transport d'énergie Northern Pass (NH)

Description sommaire de la méthode (2 étapes)

1. *Évaluation de la **visibilité du projet** à partir d'une perspective cartographique (ex.: analyse du bassin visuel et de l'exposition visuelle de la ligne à partir de la route)*
2. *Analyse détaillée de certains points de vue sur la base d'**indicateurs** d'évaluation quantitative de l'aptitude d'un paysage à recevoir un projet de ligne de transport d'énergie*

Exemple de simulation visuelle de points d'observations clés
(source: Boyle associates, 2015, p. 333-335)



EVERSOURCE_ÉTATS-UNIS

Projet de ligne de transport d'énergie Northern Pass (NH)

Exemple de tableau présentant les résultats de l'application des critères d'évaluation des impacts visuels

- Une équipe de six (6) architectes paysagistes (membres de l'équipe terrain) a été amenée à évaluer la qualité visuelle actuelle et projetée de **points d'observations clés**

Viewpoint ID	Viewpoint Location	Alternative Simulated	Town Name	Existing Scenic Value (Mean)	Proposed Scenic Value (Mean)	Scenic Value Impact (Mean)
BT-1	US Route 302/Rocks Edge Road	2	Bethlehem	3.50	2.67	-0.83
CA-1	NH Route 49	2	Campton	3.00	1.50	-1.50
CL-1	NH Route 145 Looking West	2	Clarksville	5.17	4.17	-1.00
CL-1	NH Route 145 Looking West	3	Clarksville	5.17	5.50	0.33
CO-1	Loudon Road/ NH Route 9	2	Concord	2.17	1.50	-0.67
CO-4	Turtletown Pond	2	Concord	4.83	4.00	-0.83
CO-4	Turtletown Pond	6a/6b	Concord	4.83	3.17	-1.67
DE-1	Nottingham Road	2	Deerfield	4.33	2.17	-2.17
DE-1	Nottingham Road	6a/6b	Deerfield	4.33	2.67	-1.67
DU-1	Little Dummer Pond	2	Dummer	5.67	5.00	-0.67
EA-3	NH Route 116 Crossing	2	Easton	3.00	2.33	-0.67
FR-2	Mount Lafayette	2	Franconia	6.83	6.83	0.00
LA-2	Weeks State Park Lookout	2	Lancaster	5.83	6.00	0.17
LI-2	White Mountain Trail Byway	2	Lincoln	4.50	4.17	-0.33
LI-4	Appalachian Trail	2	Lincoln	4.17	2.50	-1.67
LI-5	South Kinsman Mt.	2	Lincoln	6.67	5.83	-0.83
WD-3	Interstate 93 northbound exit 31	2	Woodstock	4.67	3.83	-0.83
WD-4	Gordon Pond Trail	2	Woodstock	4.50	3.17	-1.33

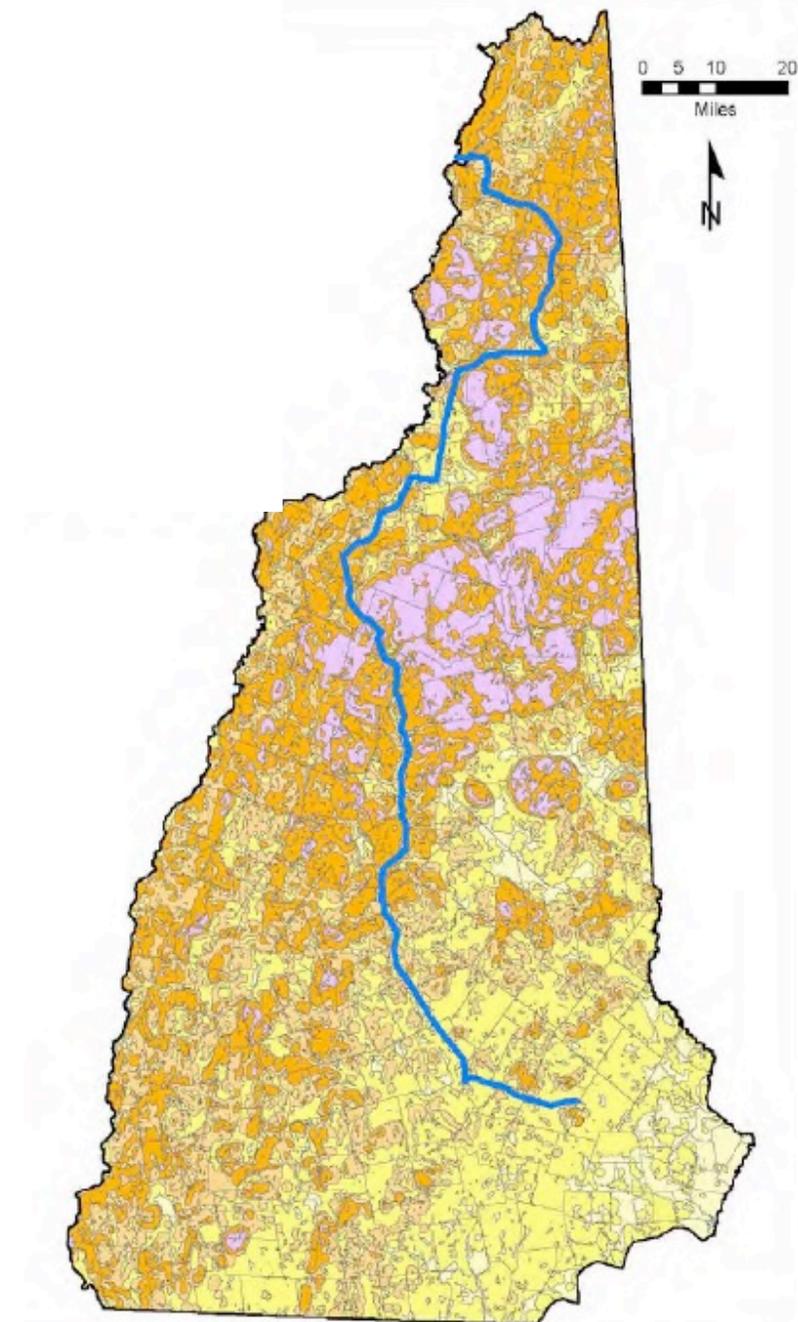
(Source: Boyle associates, 2015, p. 328)

EVERSOURCE_ÉTATS-UNIS

Projet de ligne de transport d'énergie Northern Pass (NH)

Participation publique

- *Le DOE a considéré les commentaires reçus au cours de la phase de cadrage (11 février 2011 au 5 novembre 2013)*
- *Des commentaires additionnels ont été reçus au cours de 11 séances publiques tenues dans différentes municipalités*



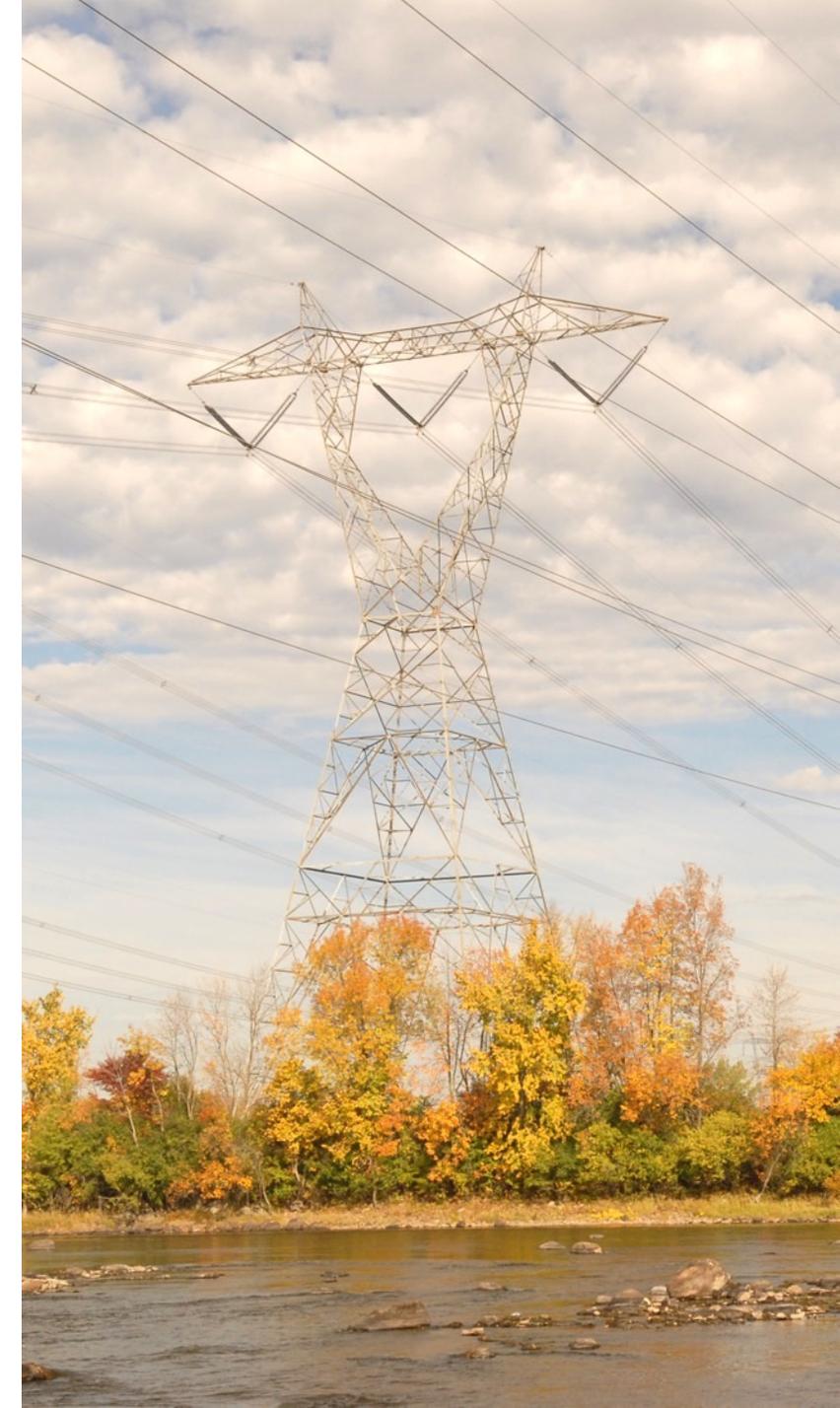
Source: Boyle associates, 2015)

EVERSOURCE_ÉTATS-UNIS

Projet de ligne de transport d'énergie Northern Pass (NH)

Intérêt de la méthode

- ***Transparence** de la description de la méthode (concepts, critères et indicateurs systématiquement définis)*
- *Réalisation de nombreuses **simulations visuelles** favorisant la compréhension citoyenne du projet*
- *Mise à profit de la **cartographie des écorégions** et des bases de données qui y sont rattachées*

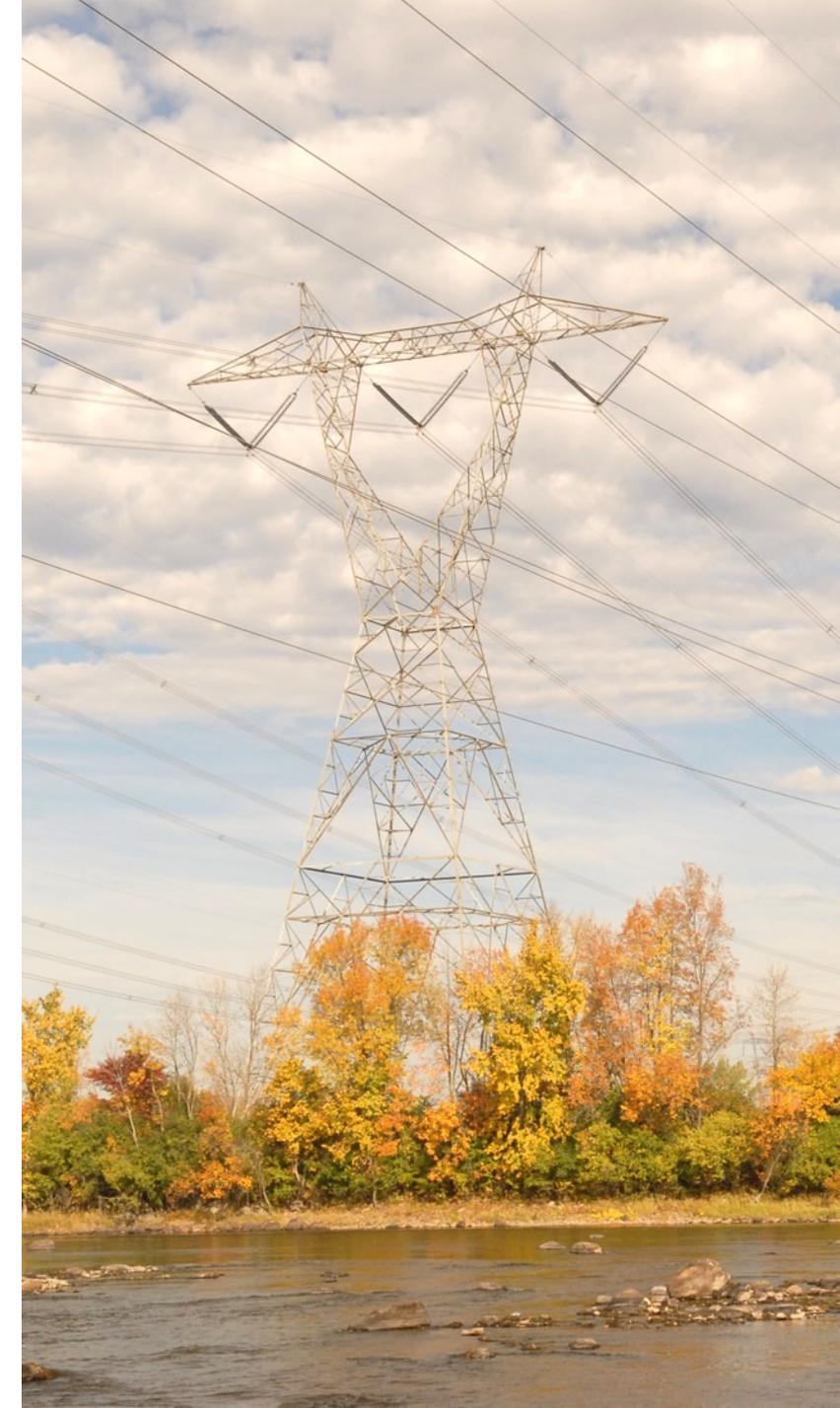


EVERSOURCE_ÉTATS-UNIS

Projet de ligne de transport d'énergie Northern Pass (NH)

Limites de la méthode

- *L'approche retenue se situe au sein d'une certaine tradition américaine qui depuis l'adoption de la NEPA(1969) privilégie des **méthodes d'évaluation quantitatives** du paysage pour en arriver à faire «**an objective evaluation of a subjective phenomenon**» (Boyle Associates, 2015, p.59)*
 - *Sous une apparence d'objectivité, la valeur numérique renvoie inévitablement à des valeurs portées par l'évaluateur*
- *Il s'agit essentiellement d'une **opinion experte** mettant l'accent sur la dimension esthétique du paysage*



1. *EVERSOURCE_ÉTATS-UNIS*

*Projet de ligne de transport d'énergie Northern Pass
(NH)*

2. *NATIONAL GRID_ROYAUME-UNI*

Visual Impact Provision

3. *RÉSEAU DE TRANSPORT ÉLECTRIQUE_FRANCE*

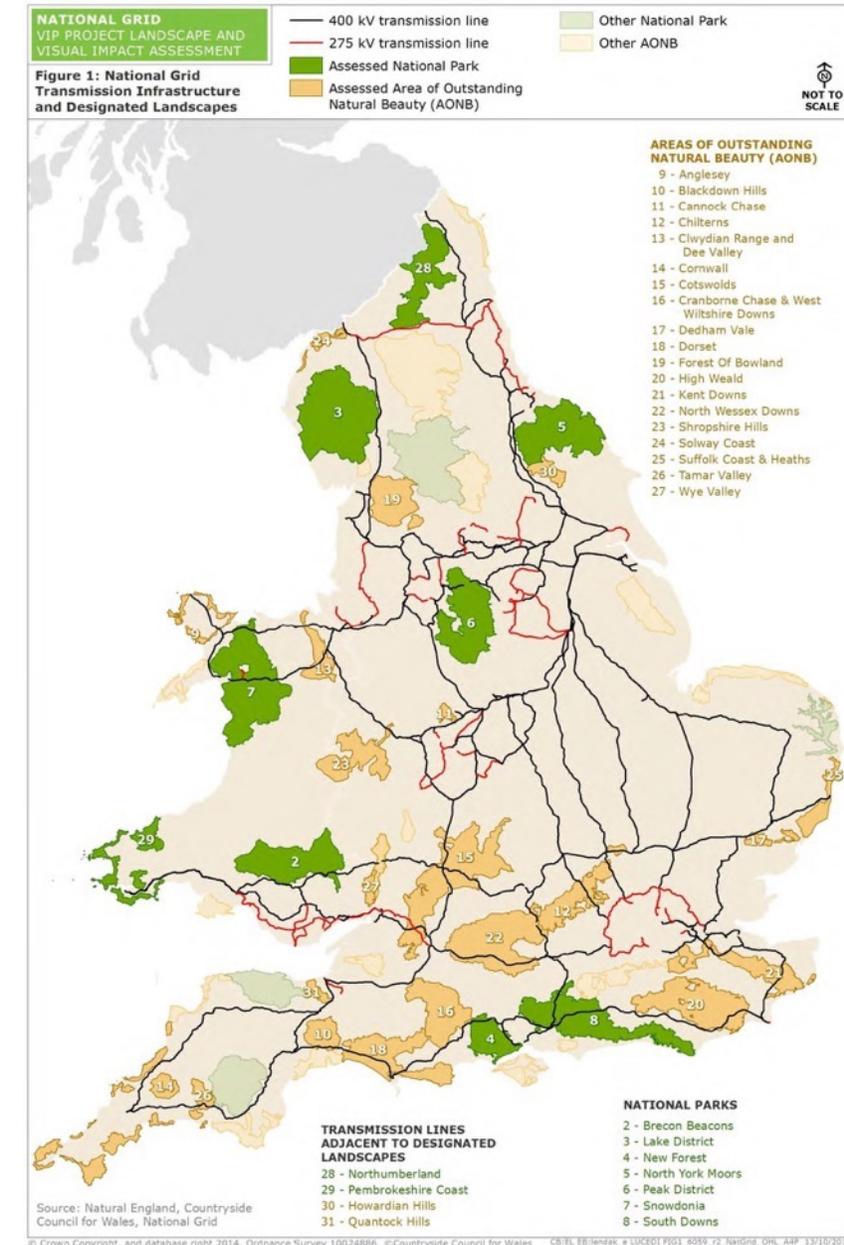
*Projet de reconstruction du projet de ligne de transport
d'énergie Avelin-Gavrelle*

NATIONAL GRID_ROYAUME-UNI

Visual Impact Provision (VIP)

Mise en contexte

- Le Visual Impact Provision (VIP) cible les **infrastructures existantes** (construites entre 1960 et 1970) situées à l'intérieur des Parcs nationaux et les « Areas of Outstanding Natural Beauty » (AONB), soit des milieux de **grandes sensibilités paysagères**

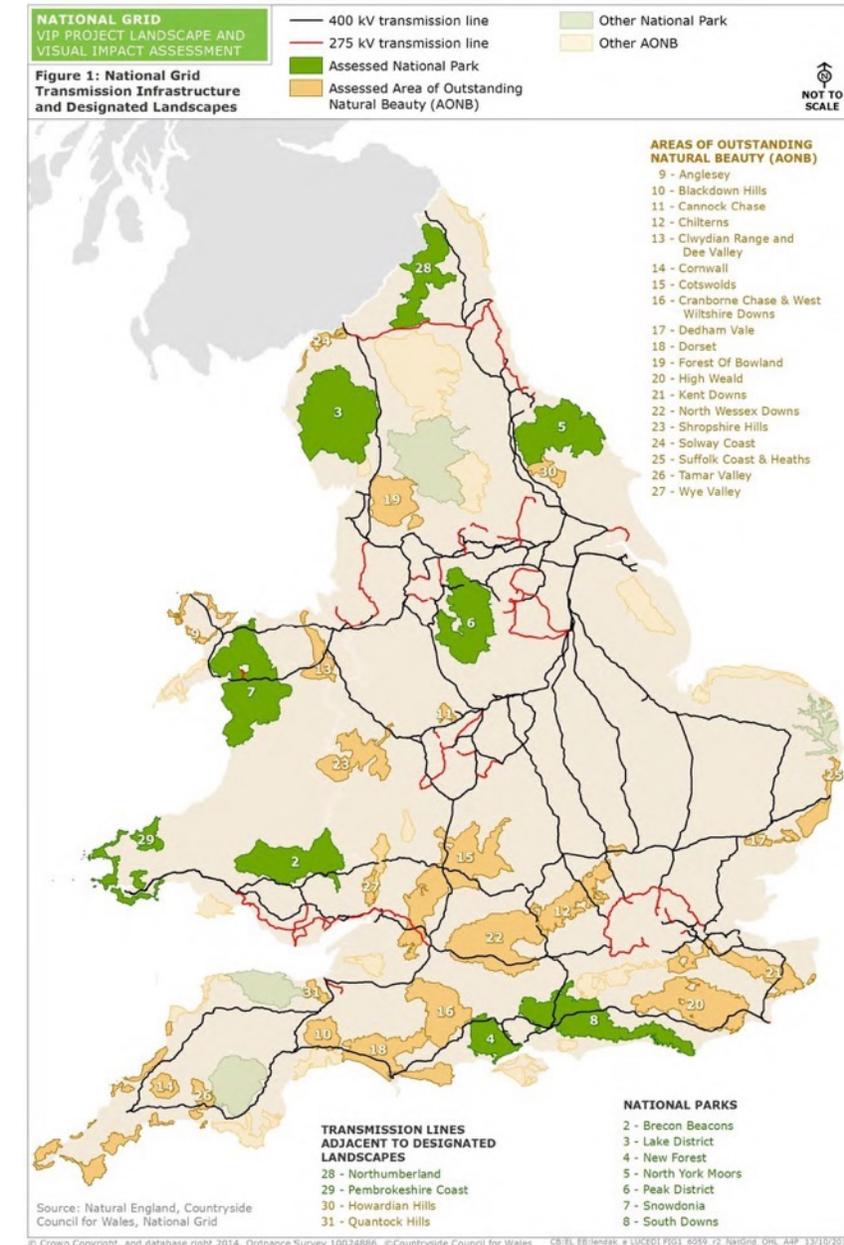


NATIONAL GRID_ROYAUME-UNI

Visual Impact Provision (VIP)

Objectifs et définition du concept de paysage

- *Vise à identifier les tronçons existants de lignes de transport d'énergie ayant le plus d'impacts négatifs sur le plan des **aspects physicospatiaux** et **visuels** des paysages afin d'appliquer des mesures d'atténuation des impacts relevés*
- *Les notions d'**impact visuel** (vues spécifiques) et d'**impact sur le paysage** (assise matérielle) prennent appui sur le « Guidelines for landscape and Visual Assessment » (GLVIA3)*
 - ***Récepteurs visuels:** personnes faisant l'expérience de l'impact visuel*
 - ***Récepteurs du paysage:** composantes biophysiques qui peuvent subir l'impact des lignes de transport d'énergie*

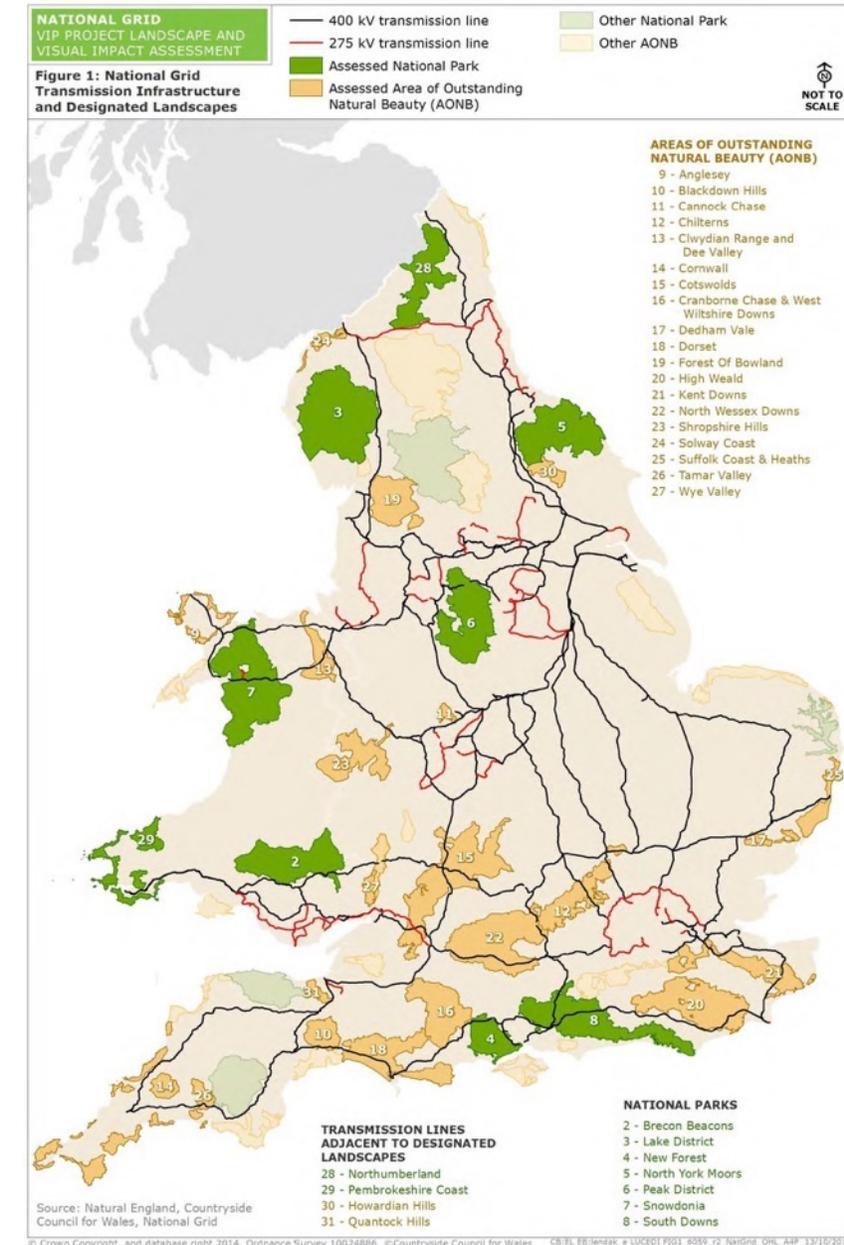


NATIONAL GRID_ROYAUME-UNI

Visual Impact Provision (VIP)

Description sommaire de la méthode

- *Processus inversé s'inspirant du « **Guidelines for landscape and Visual Assessment** » (GLVIA3), car appliqué à des infrastructures existantes*
- *Fait appel à un **groupe consultatif** de 15 organisations ayant un intérêt particulier envers les paysages (ex.: Landscape Institute, National Association of AONBs, National Park England)*
- *Ces experts participent à l'**ensemble des phases** de la VIP (identification des zones prioritaires, participation à la discussion concernant l'adaptation de la méthode, collecte d'informations sur les sites d'études, consultations publiques)*

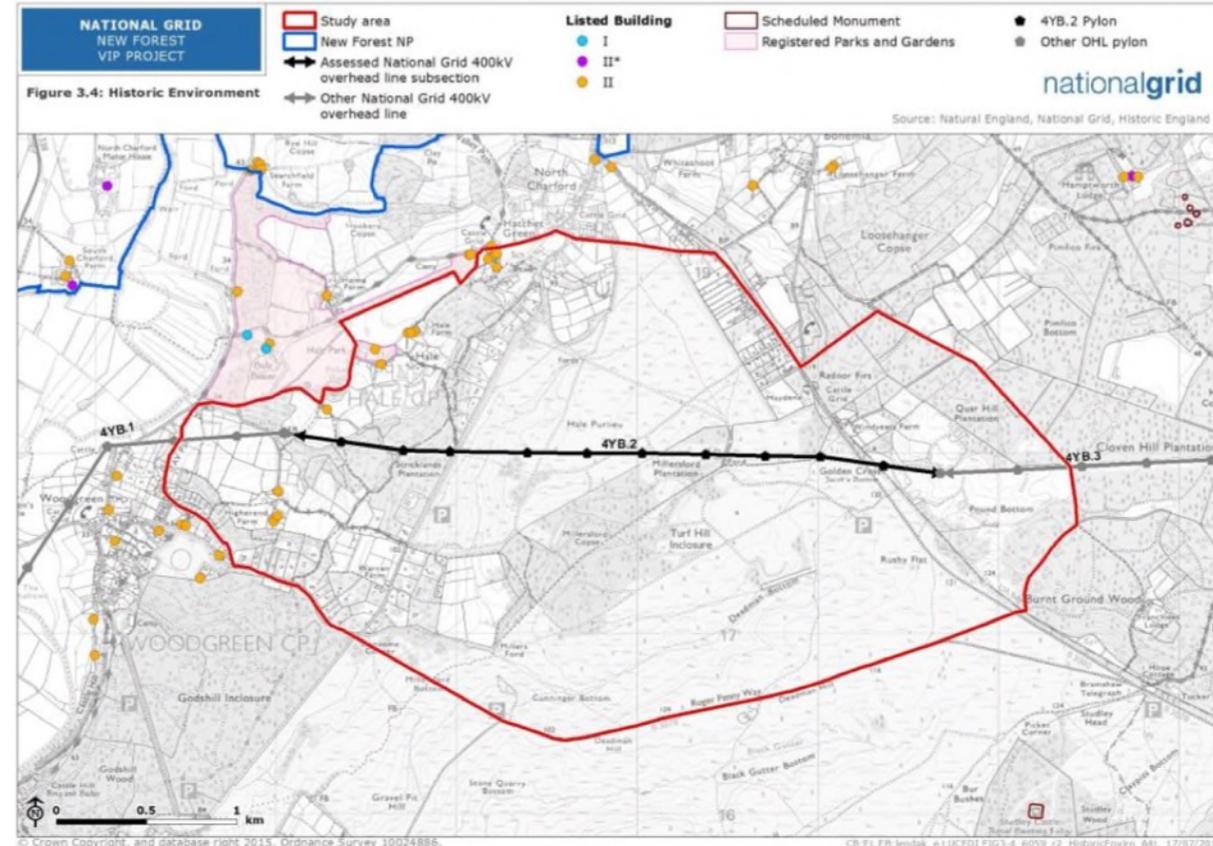


NATIONAL GRID_ROYAUME-UNI

Visual Impact Provision (VIP)

Découpage des sous-sections dans le cadre du parc national de *New Forest* et étendue de la zone d'étude

- À l'étape de l'étude documentaire, **identification des points de vue** représentatifs des impacts visuels en consultation avec les représentants d'un parc national et d'un AONB
- À l'étape de l'enquête de terrain, localisation des points de vue identifiés précédemment et préparation d'une **fiche d'enquête** qui résume les principales caractéristiques du site et les impacts sur le paysage



(Source: Swanwick Gillespies, 2014, p. 16)

Exemple d'une fiche d'enquête « terrain » (VIP)

Overview sheet										
Designated area	New Forest National Park		Route (NG code)	4YB	Assessment subsection and length (km)	2 (3.6km)				
Landscape and visual context										
This route section starts in an area of woodland at Stricklands Plantation at the top of the Avon Valley. It then heads east into an area of open access land, and rises onto higher ground and crosses an open heathland ridge at Hale Purlieu before crossing the B3080 and descending into sub-section 3. This is an area of high tranquillity and relatively remoteness, well used by recreational walkers and with a number of car parks provided for people's enjoyment of the landscape. The B3078 is a scenic route that runs parallel to the pylon line, to the south.										
Summary description of landscape impacts										
This route sub-section falls entirely within the Northern Forests and Heaths landscape character area, an area of heathland and forest with very little man-made influence. It is a high quality landscape and contains many features that are recognised as forming the special qualities of the New Forest National Park, such as the mosaic of lowland heath, mire, ancient pasture woodland and Forest lawns that forms the Open Forest, the historic commoning system which results in the presence of New Forest ponies, donkeys, pigs and cattle roaming free, the provision for quiet recreation, and the high levels of tranquillity and sense of 'wildness'. The scale of impact of the pylon line is very high - it is prominent on the open ridge and alters the unspoilt and tranquil nature of the landscape. The location of the pylons on a ridge mean they are visible across long distances (although scale of impact declines with distance). The importance of the impact on landscape character is considered to be very high.										
Summary description of visual impacts										
The fact that this is open access land means that people can access the landscape around and under the pylons and from some areas the impact of the pylons is therefore very large. Many people using this part of the forest for quiet recreation are affected by the pylon line and the naturalistic context of the forest landscape emphasises the scale of impact of the pylons in the landscape. The presence of car parks encourages people to access certain areas and some of these are very close to the pylon line. The B3078 scenic route runs parallel to the line to the south and from here the pylons are clearly seen on the skyline. High importance impacts are recorded for these receptors.										
Overall importance of landscape and visual impacts										
Importance of landscape impacts			Importance of visual impacts						Combined	
Ls. score	Ls. score	Overall ls. score	COM	TC	ROW/OAL	VIS	ACC	SR	Overall visual score	L+V score
10		10	3	-	6	6	-	6	21	31
Mitigation opportunities										
High importance impacts have been identified for Users of Open Access Land across the Northern Heath & Forest; visitors to car parks across the heaths e.g. Deadmans Hill Car Park, Turf hill Car Park; and the B3078 scenic road. Since the pylons are located on a ridge planting is not likely to have much effect (the landscape is also sensitive to changes in landcover). A reduction in height of pylons might reduce impact marginally, but the only mitigation that is likely to have any real effect is undergrounding to remove the impact on the landscape character of this sensitive part of the New Forest (obviously the impact of ground disturbance relating to undergrounding would need to be carefully assessed). The pylons that result in greatest impact are those that cross the ridge at Hale Purlieu. If it is not possible to underground the lines painting the tops a lighter could might help them receded into the sky better. There may also be opportunities to contribute to ongoing landscape enhancement objectives such as reinstating areas of heathland through grazing and restoration work, including through the gradual conversion of further conifer plantations within the Inclosures to create more open habitats and the removal of invasive species in line with the New Forest SAC plan.										

Header boxes show the designated area, the National Grid Line section code, the assessment subsection number and the length of the subsection in kilometres.

Describes location of subsection and landscape and visual context in brief.

Summarises the landscape character types/area that are influenced by the subsection of line and comments upon the impact of the subsection on the landscape drawing on the brown coded landscape impact assessment sheets in the survey record

Summarises the visual receptor groups (groups of people) who experience the visual impact of the subsection of line and comments upon the visual impact drawing on the purple (SHEET 7) and blue coded (SHEETS 8J11) visual impact assessment sheets in the survey record

Records the scores for (1) impact on the character of the landscape (usually one, but space provided for two if needed) where Ls means landscape; and (2) the visual impacts on different receptor groups where COM = Communi3es; TC = Users of trails and cycleways; ROW/OAL = Users of rights of way and open access land; VIS = Visitors to publicly accessible sites; ACC = Tourist Accommoda3on; SR = Travellers on Scenic Routes. Scores for these groups are added to give overall visual score and the total is added to the overall landscape score to give the combined landscape and visual (L+V) score. Scores are 10 = very high importance, 6 = high importance, 3 = moderate importance and 1 = low importance. Assessments ringed in green on subsequent sheets inform these scores.

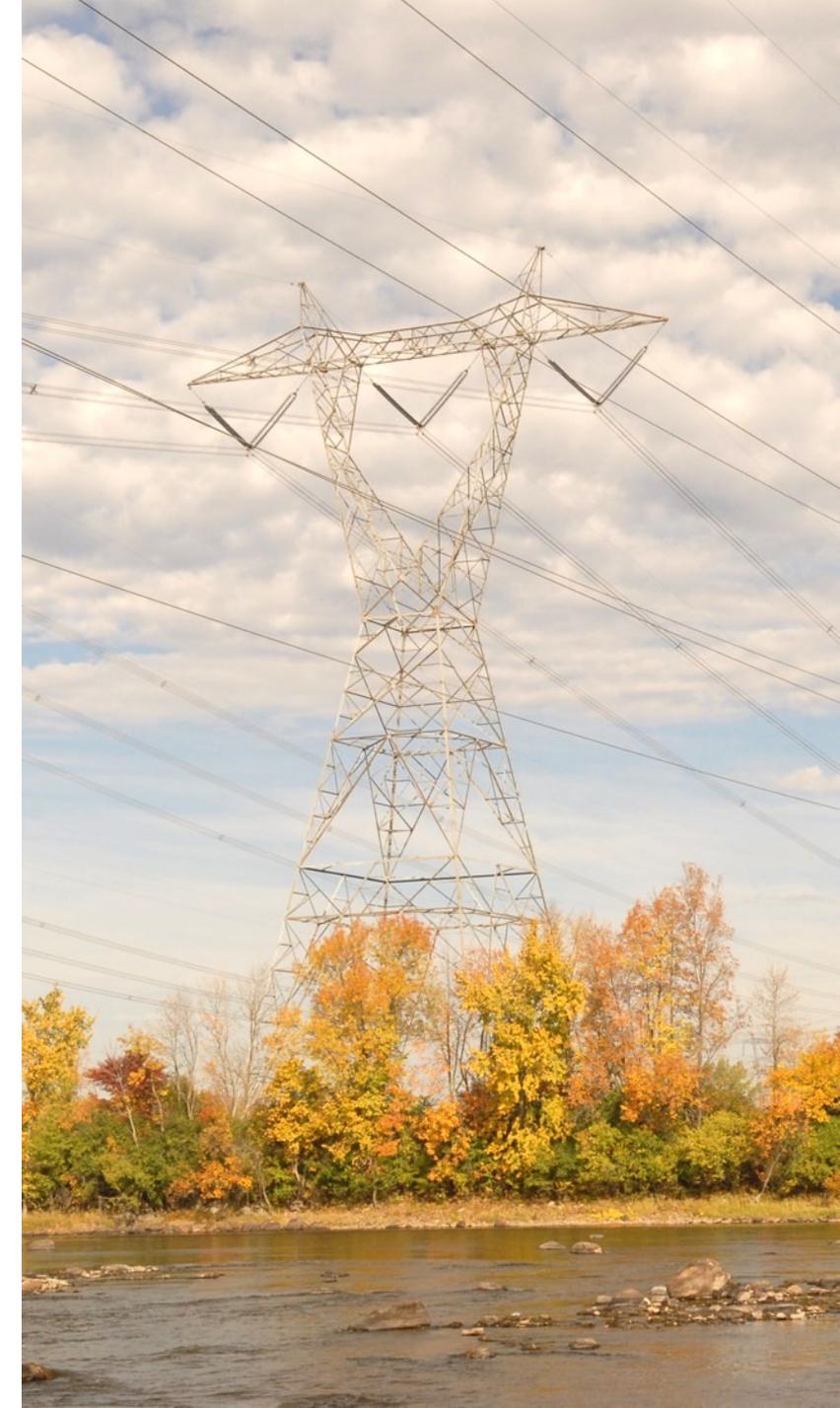
Summarises possible mitigation opportunities drawing on purple (SHEET 7) and blue coded (SHEETS 8J11) visual impact assessment sheets in the survey record, focusing on those where a high or very high impact is identified.

NATIONAL GRID_ROYAUME-UNI

Visual Impact Provision (VIP)

Intérêt de la méthode

- *Tire profit d'une **méthode éprouvée** dans le domaine des études paysagères, soit les « Guidelines for landscape and Visual Assessment » (GLVIA3)*
- *Bénéficie de l'**expertise des acteurs clés** du milieu engagés dans la protection et la mise en valeur des paysages au Royaume-Uni*
- *Profite de cette concertation à différents moments de la démarche, celle-ci prend appui sur la base d'une **connaissance fine des enjeux** de paysage visés*
- *Représente un travail de **requalification majeure** de lignes de transport d'énergie existantes, travail rarement rencontré dans d'autres contextes nationaux*

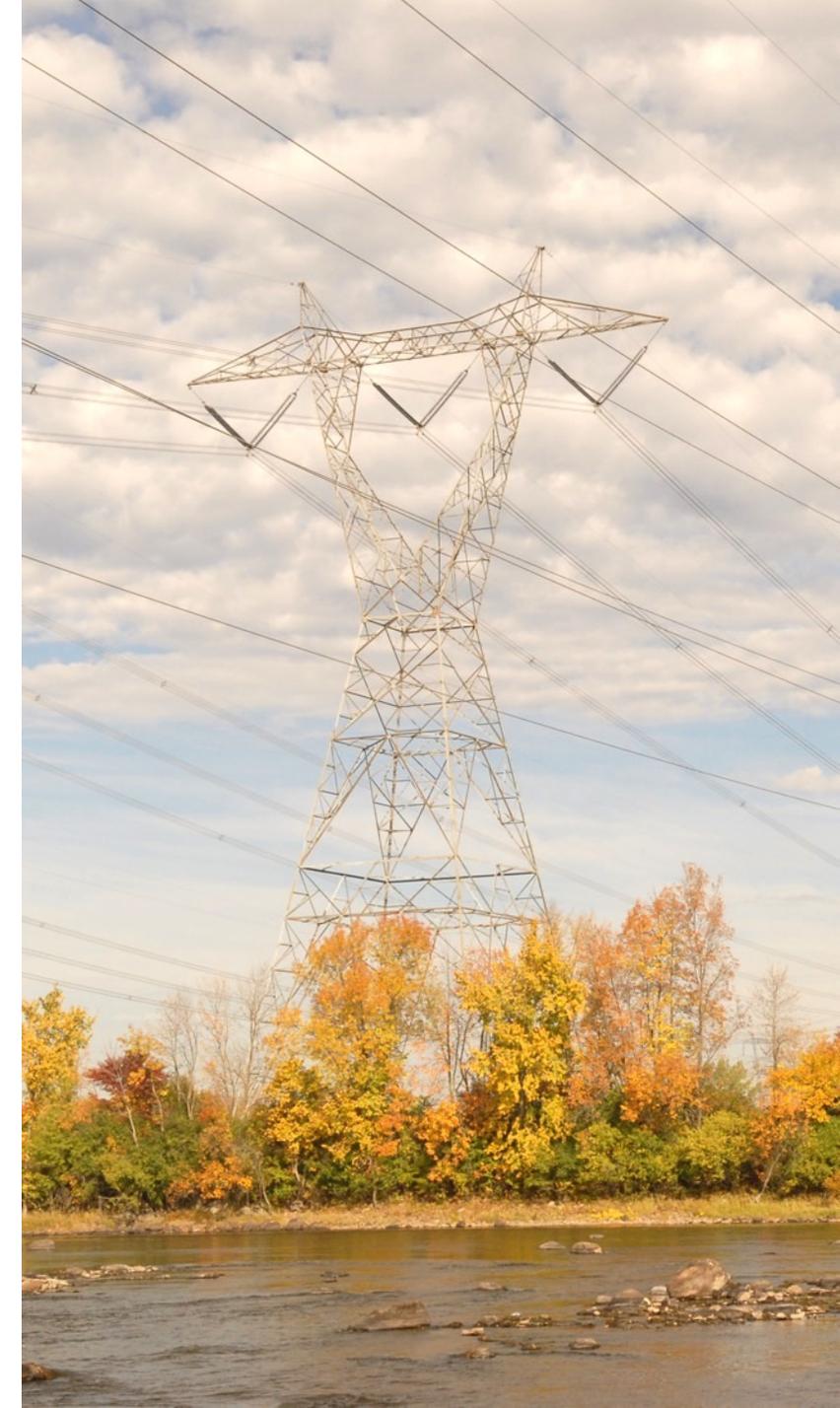


NATIONAL GRID_ROYAUME-UNI

Visual Impact Provision (VIP)

Limite de la méthode

- *La VIP ne concerne qu'une **faible proportion (7%)** du réseau de lignes de transport d'énergie exploité par National Grid*
- *Selon la documentation disponible, il n'a pas été possible de documenter la méthode d'évaluation des paysages adoptée par National Grid dans les **nouveaux projets de lignes** de transport d'énergie*
- *Si l'usage récurrent de tableaux d'évaluation rend le processus d'évaluation transparent, l'attribution des **indices numériques** repose essentiellement sur l'interprétation et sur les jugements des évaluateurs*



1. *EVERSOURCE_ÉTATS-UNIS*

*Projet de ligne de transport d'énergie Northern Pass
(NH)*

2. *NATIONAL GRID_ROYAUME-UNI*

Visual Impact Provision

3. *RÉSEAU DE TRANSPORT ÉLECTRIQUE_FRANCE*

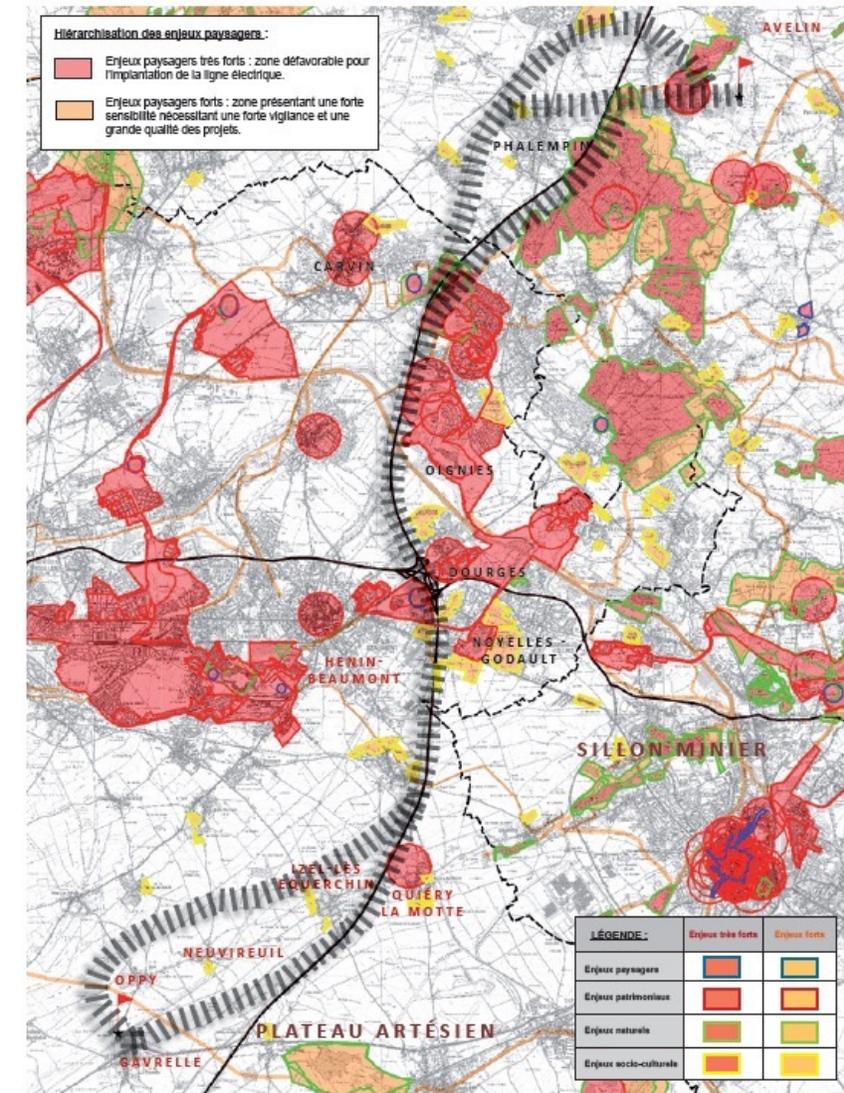
*Projet de reconstruction du projet de ligne de transport
d'énergie Avelin-Gavrelle*

RÉSEAU DE TRANSPORT ÉLECTRIQUE_FRANCE

Projet de reconstruction du projet de ligne de transport d'énergie Avelin-Gavrelle

Mise en contexte

- *Projet amorcé en 2011 sous l'égide de la Commission nationale du débat public (CNDP)*
- *RTE (gestionnaire du réseau public de transport électrique) réalise les travaux de construction d'une nouvelle ligne et de démantèlement d'une ancienne ligne*
- *Milieus traversés majoritairement périurbains et ruraux*



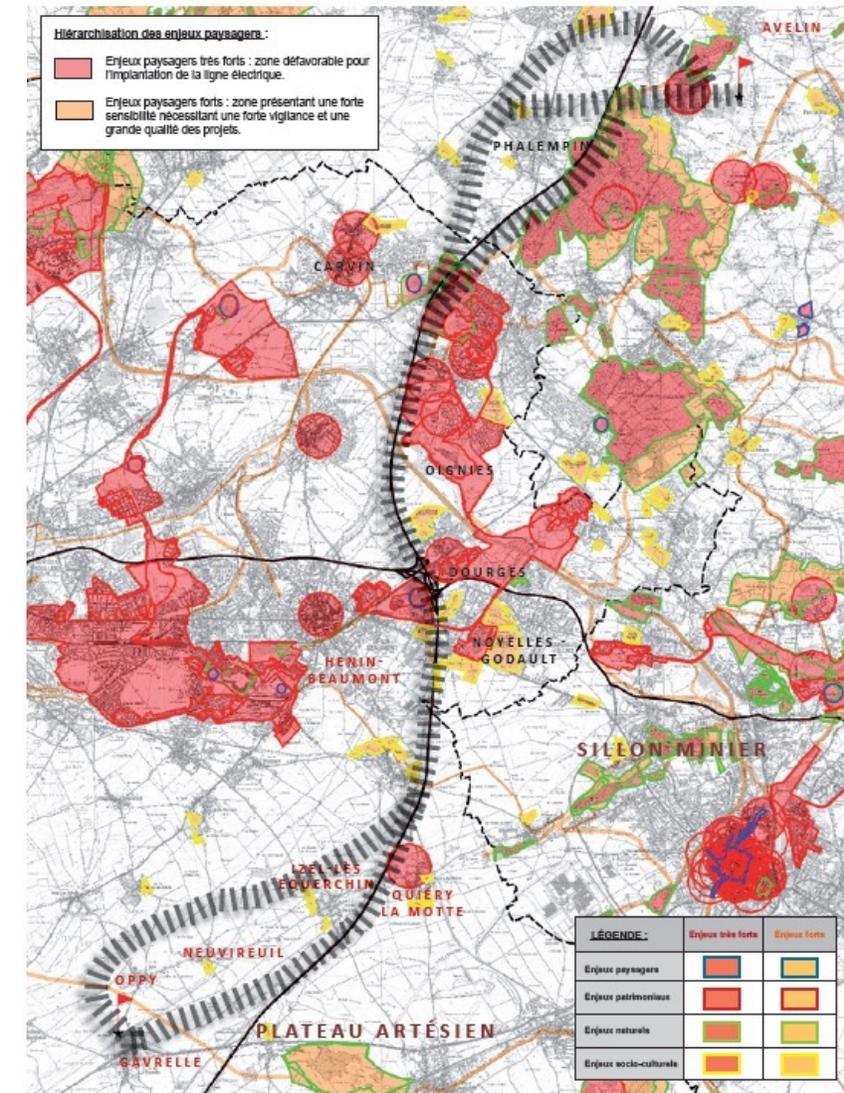
(Source: Bocage et Cresge, 2013)

RÉSEAU DE TRANSPORT ÉLECTRIQUE_FRANCE

Projet de reconstruction du projet de ligne de transport d'énergie Avelin-Gavrelle

Objectifs de la démarche

- Déploiement d'un **dispositif de concertation** afin de dégager les préoccupations des diverses parties prenantes
- Identification des **unités de paysage** afin d'orienter la lecture des territoires traversés
- Sélection d'un corridor de moindre impact et des tracés possibles à l'intérieur de ce corridor



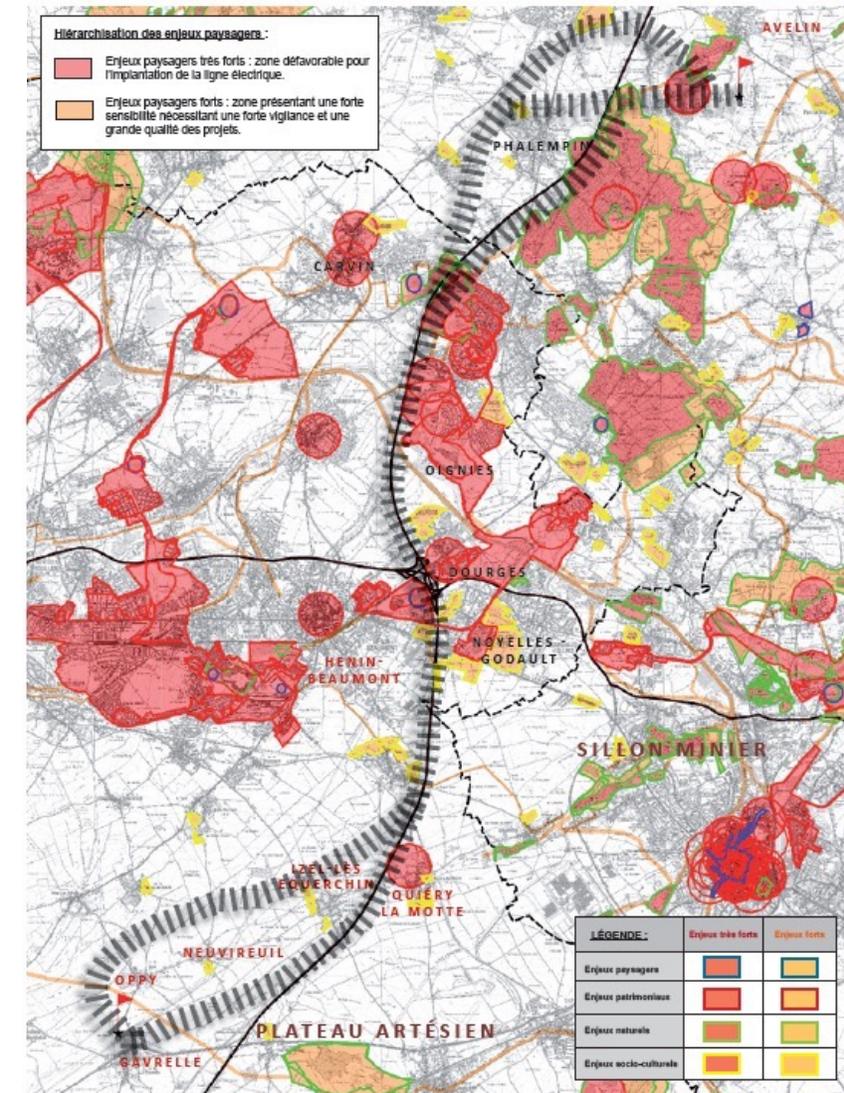
(Source: Bocage et Cresge, 2013)

RÉSEAU DE TRANSPORT ÉLECTRIQUE_FRANCE

Projet de reconstruction du projet de ligne de transport d'énergie Avelin-Gavrelle

Définition du concept de paysage

- Définition **implicite** du paysage associée aux dimensions visuelles des composantes physico-spatiales
- **Enjeux** de nature diverse abordés (ex.: naturels, socioculturels)



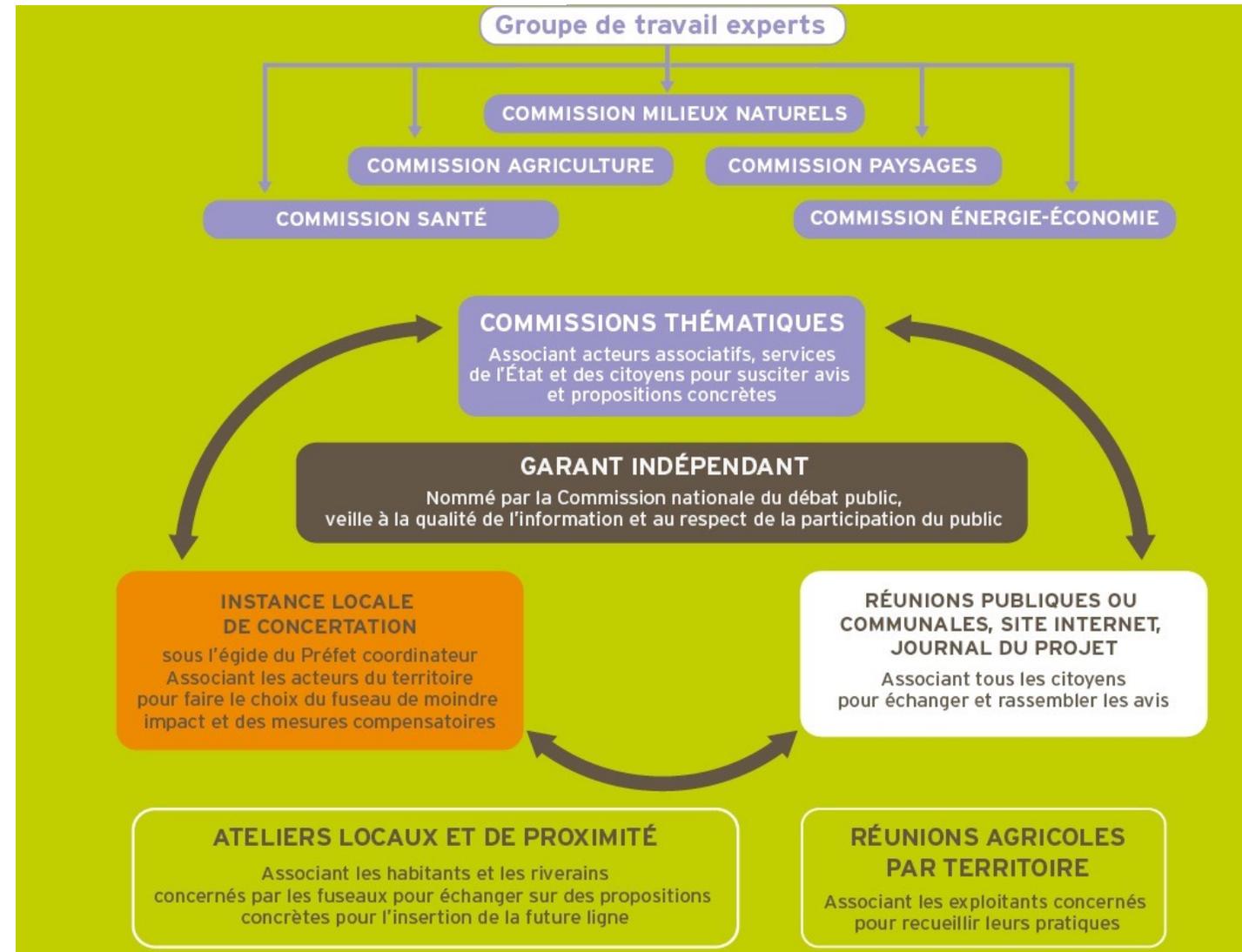
(Source: Bocage et Cresge, 2013)

RÉSEAU DE TRANSPORT ÉLECTRIQUE_FRANCE

Projet de reconstruction du projet de ligne de transport d'énergie Avelin-Gavrelle

Schématisation du dispositif de concertation

- De réels **pouvoirs sont délégués** à des comités formés d'acteurs locaux et de représentants du promoteur
- RTE crée **cinq (5) commissions thématiques** composées de diverses parties prenantes (acteurs associatifs, économiques, politiques, services de l'État et citoyens)
- **Instance locale de concertation** détermine, à la lumière de ces analyses et recommandations, le fuseau de moindre impact
- **Décisions** guidant les démarches des **experts** s'effectuent à l'intérieur de ce dispositif (identification des enjeux, aire d'étude, sélection du corridor, options des tracés potentielles)



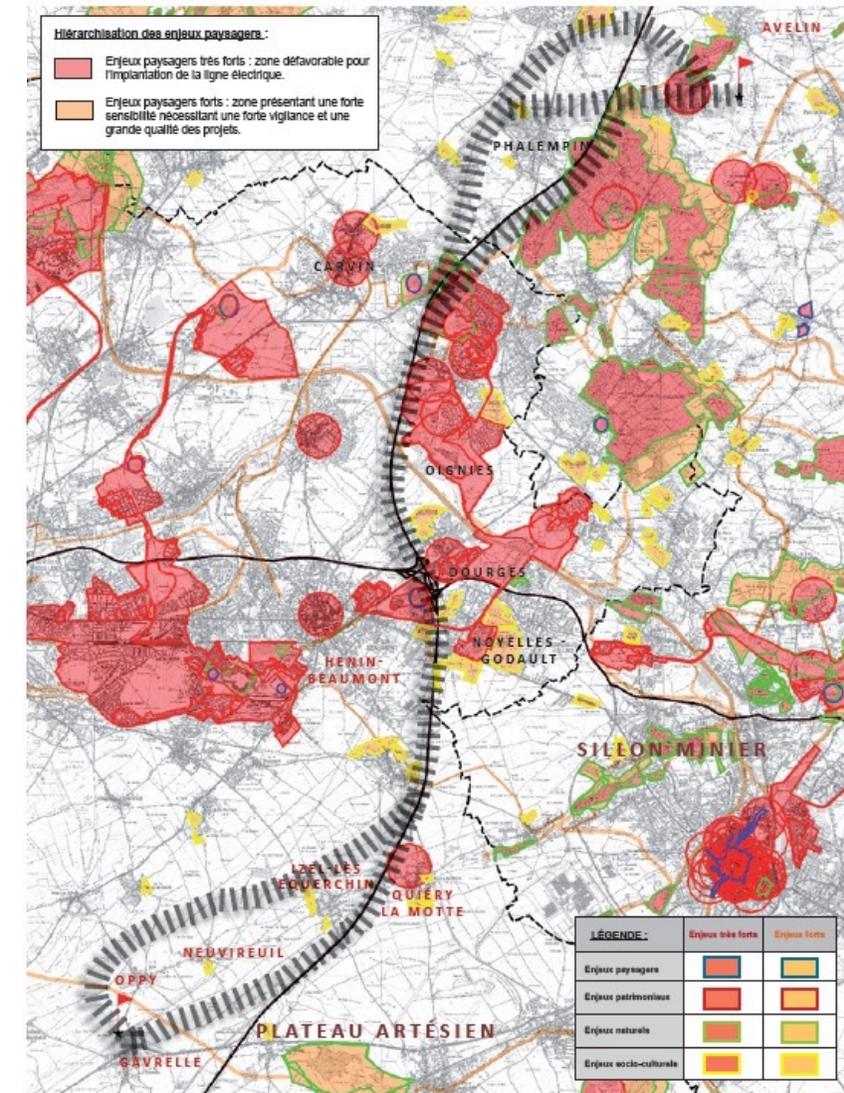
(Source: <http://www.rte-ligne-avelingavrelle.com/la-concertation/regles-jeu/>)

RÉSEAU DE TRANSPORT ÉLECTRIQUE_FRANCE

Projet de reconstruction du projet de ligne de transport d'énergie Avelin-Gavrelle

Description sommaire de la méthode

- À l'échelle des corridors potentiels (identifiés par les travaux des comités et commissions), des unités de paysage sont définies par des experts du domaine
- Une cartographie synthèse des enjeux (paysagers, patrimoniaux, naturels, socioculturels) à l'échelle des unités de paysage sur la base des impacts visuels et physiques



(Source: Bocage et Cresge, 2013)

RÉSEAU DE TRANSPORT ÉLECTRIQUE_FRANCE

Projet de reconstruction du projet de ligne de transport d'énergie Avelin-Gavrelle

Description sommaire de la méthode

- *À l'échelle des tracés possibles, des simulations visuelles sont utilisées aux fins de l'évaluation des impacts et de la définition de mesures d'atténuation*

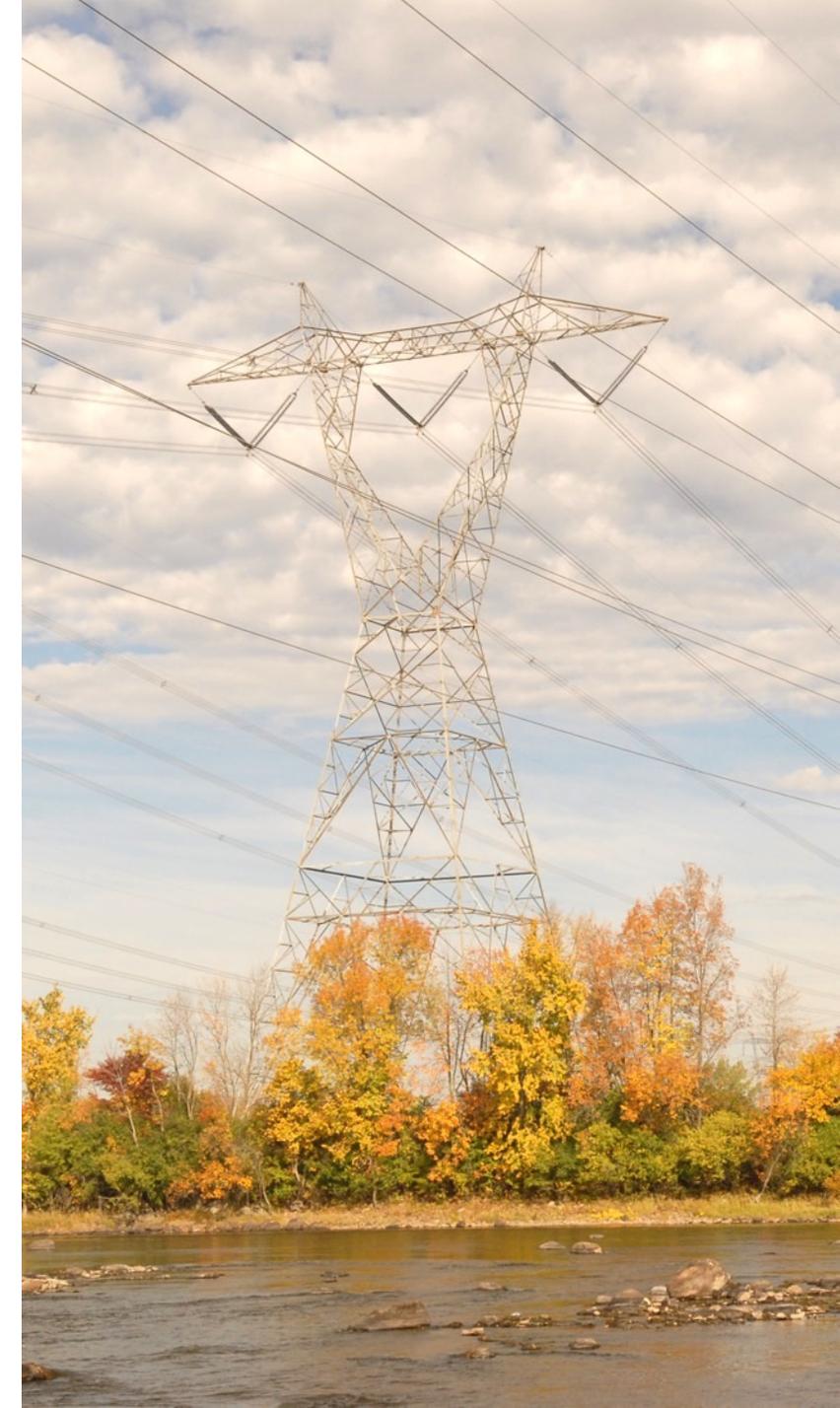


RÉSEAU DE TRANSPORT ÉLECTRIQUE_FRANCE

Projet de reconstruction du projet de ligne de transport d'énergie Avelin-Gavrelle

Intérêt de la méthode

- *Analyse paysagère arrime l'**approche participative** (centrée sur les parties prenantes et l'échange d'informations) et l'**approche experte** (centrée sur les attributs physico-spatiaux des territoires).*
- *Succès de cet arrimage semble grandement tributaire de la **décentralisation des pouvoirs** du promoteur du projet (RTE - France) à des acteurs ou mécanismes participatifs opérant à l'intérieur du processus de concertation.*
 - *Ex.: choix de l'aire d'étude par l'instance locale de concertation ou choix du corridor final par la commission Paysages*

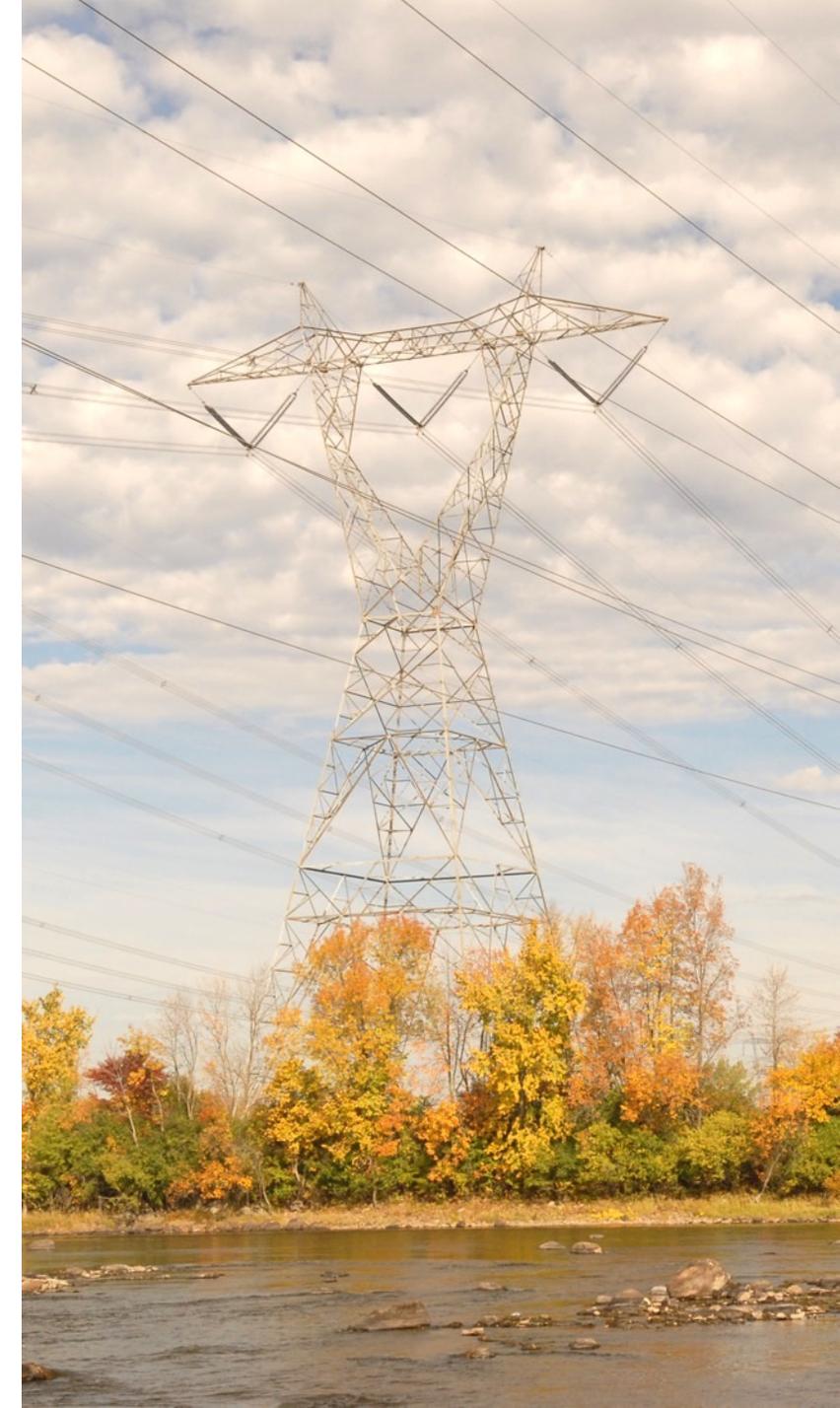


RÉSEAU DE TRANSPORT ÉLECTRIQUE_FRANCE

Projet de reconstruction du projet de ligne de transport d'énergie Avelin-Gavrelle

Limites de la méthode

- *Méthode **plus flexible** dont le succès dépend grandement des acteurs impliqués*
- *Plus à l'écoute des enjeux locaux, elle augmente cependant considérablement les **responsabilités organisationnelles** des gestionnaires*



DÉFIS ET ENSEIGNEMENTS POUR LE QUÉBEC

Actualisation du concept de paysage

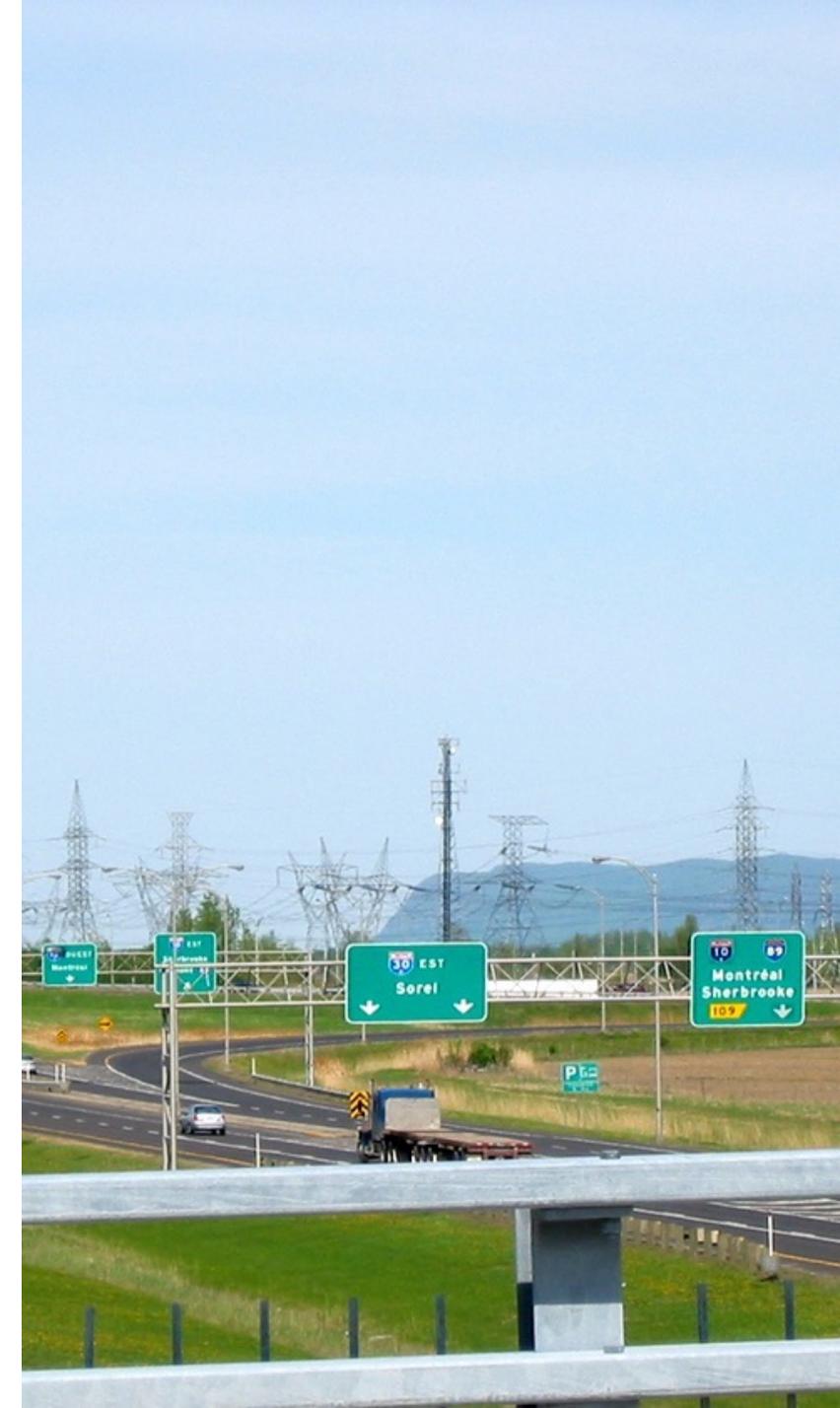
Le paysage est défini comme « une partie de territoire telle que perçue par les populations, dont le caractère résulte de l'action de facteurs naturels et/ou humains et de leurs interrelations » (Convention européenne du paysage, 2000, p. 2)

Selon la méthode-cadre de RTE:

- *le concept de paysage s'applique non seulement aux sites exceptionnels, mais bien à l'**ensemble des territoires** : urbains, périurbains, industriels, ruraux, naturels;*
- *l'appréciation des paysages ne renvoie pas à la seule valeur esthétique, mais également aux **valeurs environnementales, patrimoniales et identitaires**;*
- *ces valeurs **évoluent** dans le temps.*

*Objet complexe impliquant une **diversité de dimensions** et une **multitude d'acteurs***

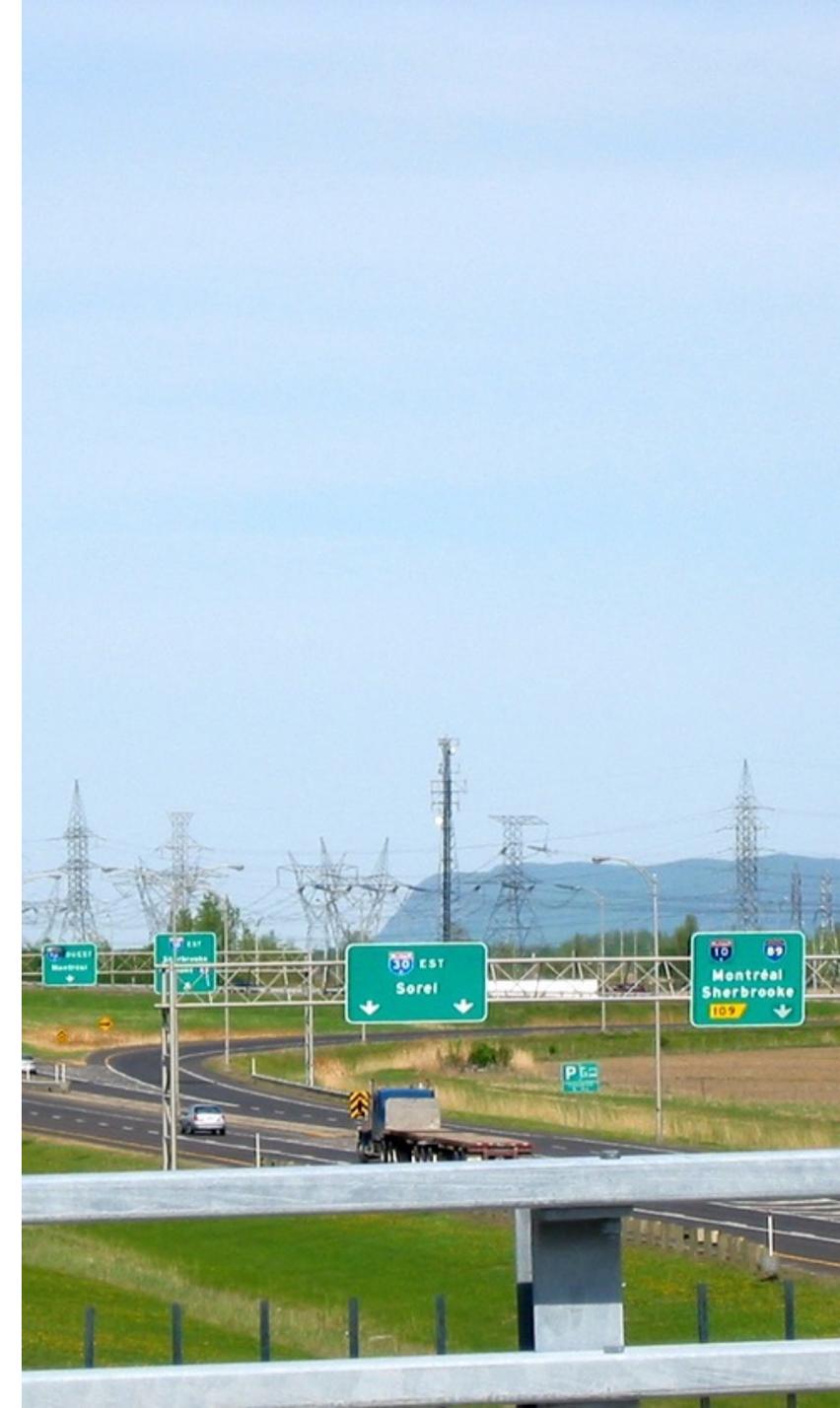
*Défi lié à l'**appropriation de ce concept** par les divers groupes d'acteurs (élus, gestionnaires, professionnels, etc.)*



DÉFIS ET ENSEIGNEMENTS POUR LE QUÉBEC

Disponibilité des connaissances éprouvées et uniformes sur les paysages

- Les outils permettant une **connaissance systématique et partagée** des paysages de même que la prise en compte de leurs caractéristiques en amont du processus de planification sont disponibles dans différents **pays européens** (ex.: atlas et observatoires des paysages)
 - Les firmes et sociétés qui exploitent les réseaux électriques **n'ont pas elles-mêmes produit ces connaissances**
 - Elles résultent plutôt de **programmes nationaux** découlant de la ratification de la Convention européenne du paysage et qui présentent un ensemble d'informations susceptibles d'intéresser différents acteurs territoriaux
- Potentiel du **Cadre écologique de référence (CER)** pour documenter la dimension matérielle du paysage, à l'instar de l'usage des « **Ecoregions** » mis de l'avant dans le projet Northern Pass

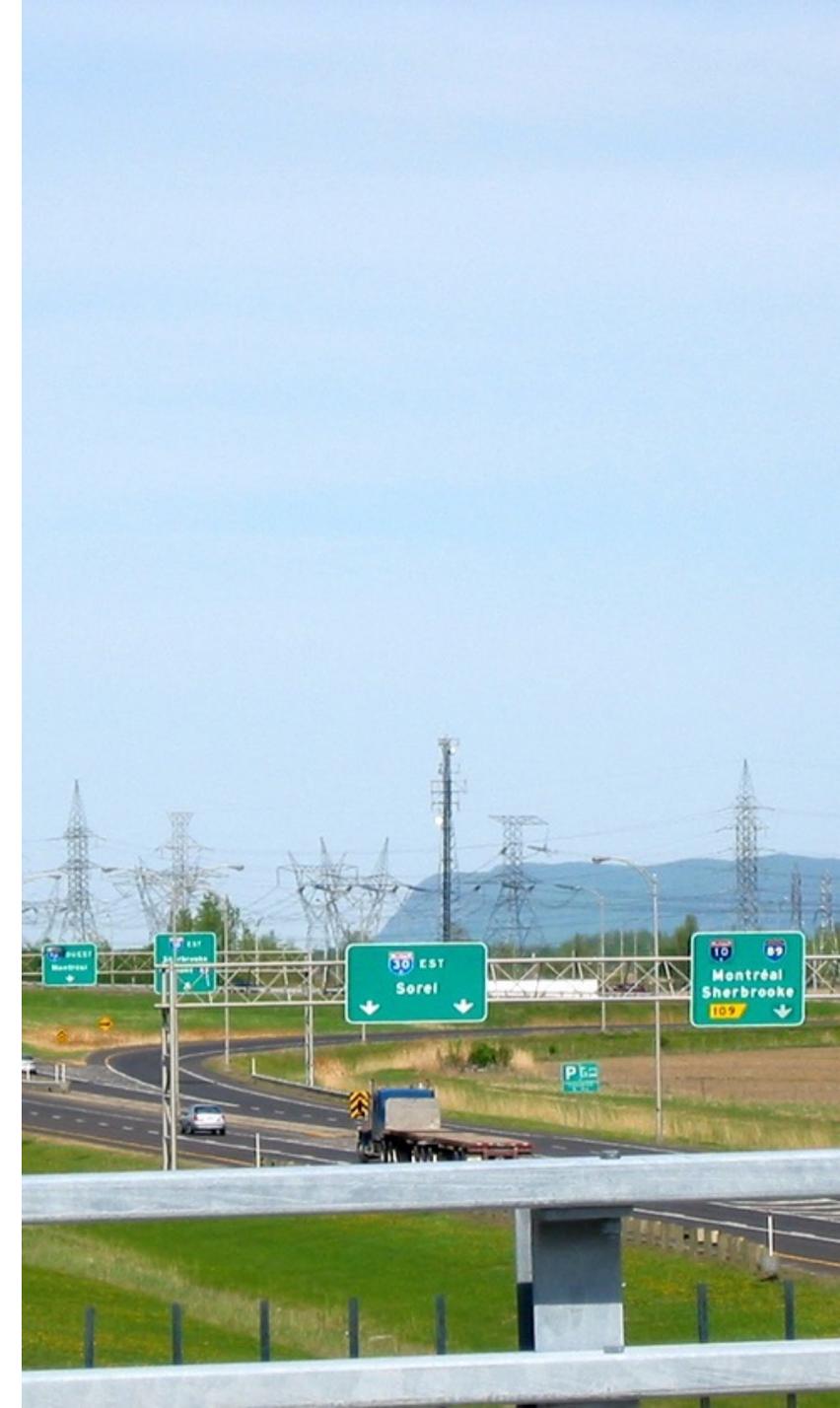


DÉFIS ET ENSEIGNEMENTS POUR LE QUÉBEC

Méthode ou boîte à outils ?

*L'analyse des impacts sur le paysage d'un tronçon de ligne situé dans la **zone agricole de la plaine du Saint-Laurent** peut-elle se satisfaire des mêmes outils que ceux mobilisés par un tronçon situé dans les **vallons boisés du Bouclier canadien**?*

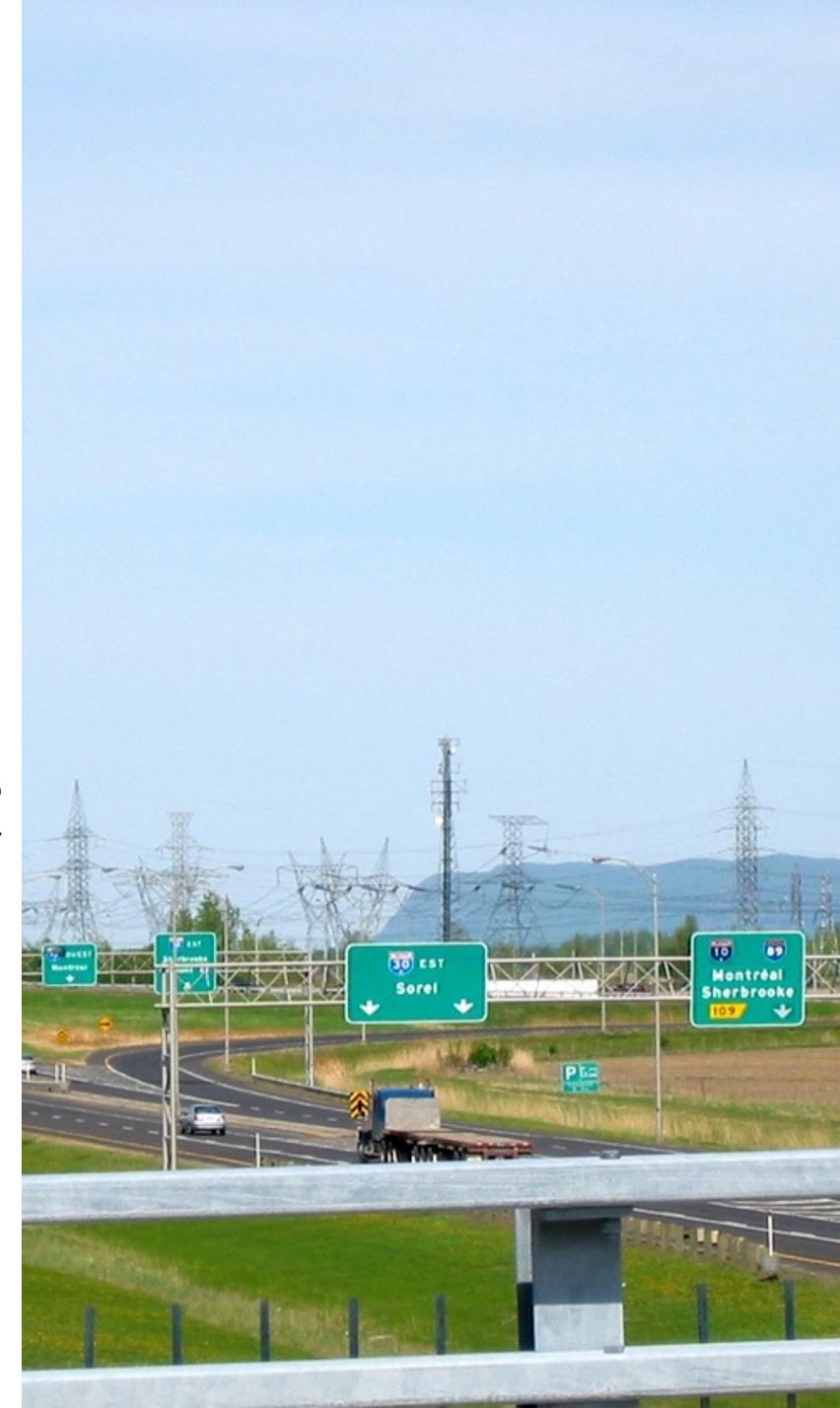
- *Dans le cas du projet mené par RTE, il y a une **relative latitude** donnée aux responsables devant préparer l'étude d'impact, démarche s'apparentant à une « boîte à outils »*
- *Sur le plan de la responsabilité des chargés.es de projet, le défi est **d'arrimer une stratégie méthodologique à la particularité des enjeux et des sensibilités paysagères** propres aux différents milieux traversés*



DÉFIS ET ENSEIGNEMENTS POUR LE QUÉBEC

Prise en compte des valorisations sociales

- Avec l'effervescence actuelle des **méthodes dites participatives**, le projet Avelin-Gavrelle (RTE) illustre bien ce type d'approche en vertu de l'élaboration de son **dispositif de concertation**
- En raison de l'évidente complexité du processus et du contexte particulier du projet de RTE (ex.: sur le plan réglementaire, des ressources engagées, etc.), **il faut se garder toutefois d'y voir un modèle à transposer au Québec**
- À l'instar de la méthode VIP menée par National Grid, l'idée que les chargés.es de projets puissent bénéficier d'un **comité aviseur et accompagnateur** composé de spécialistes et représentants des milieux traversés est à explorer
- Ce faisant, les **chargés.es de projet** ne portent plus seuls.es la responsabilité des choix et des évaluations tout en bénéficiant d'**apports externes** susceptibles d'être porteurs de valorisations sociales envers les paysages



DÉFIS ET ENSEIGNEMENTS POUR LE QUÉBEC

Rôles et expertises de l'expert en paysage

- *Jusqu'à tout récemment, l'expert était affecté à un rôle de **spécialiste de la caractérisation et de l'évaluation** des paysages (ex.: projet Northern Pass)*
- *Dans le contexte des études de cas européens (RTE et National Grid), les rôles d'**animation**, de **médiation** et de **communication** deviennent centraux*
 - *Il s'agit moins, dans les faits, de procéder uniquement à l'**analyse** des paysages, mais aussi de **mettre en débat** les divers enjeux qu'ils soulèvent*

