

## **Compte rendu de rencontre**

**Date :** 31 août 2004, 18h00  
**Endroit :** La maison des Arts et de la culture de Brompton, Sherbrooke, Arrondissement de Brompton  
**Préparé par :** Mireille Genest, Aménatech inc.

**Projet :** Projet de cogénération à l'usine Kruger Brompton  
**But :** Information sur le projet de cogénération, présentation de l'étude d'impact, réception des commentaires

**Présents :**

Denis Lafrenière, directeur d'usine, Kruger Brompton  
René Hamel, surintendant environnement et énergie, Kruger Brompton  
Daniel Giguère, directeur ressources humaine, Kruger  
Yanik Alarie, contrôleur, Kruger Brompton  
Claude Carrière, surintendant ingénierie et chaufferie, Kruger Brompton  
Claude Fortier, surintendant général finition et contrôle technique, Kruger Brompton  
Jacques Latour, surintendant machines à papiers, Kruger Brompton  
Alain Fournier, surintendant, Kruger Brompton  
Christian Lemay, directeur de production, Kruger Brompton  
Jean Majeau, vice-président communications, Kruger,  
Christine Pitz, surintendant des pâtes, Kruger Brompton  
Jean Roy, directeur technique, Kruger énergie  
Lucien Saint-Pierre, surintendant électrique, instrumentation, Kruger Brompton  
Michel Vachon, vice-président production, Kruger  
Michel Boissonneault, président, syndicat, Kruger Brompton  
Gilles Mercier, vice-président technique, syndicat, Kruger Brompton  
Mario Thériault, vice-président services, syndicat, Kruger Brompton

Carmen Pelletier, Aménatech inc.  
Mireille Genest, Aménatech inc.

Émile Grieco, Ministère de l'Environnement, directeur régional Estrie  
Berthold Brochu, Ministère de l'Environnement, direction régionale de l'Estrie

Jean Perrault, maire, Ville de Sherbrooke  
Nicole Bergeron, conseillère d'arr. Brompton, Ville de Sherbrooke  
Marc Denault, conseiller municipal, Ville de Sherbrooke  
Guy Labbé, directeur service Environnement, réseaux et voirie, Ville de Sherbrooke  
Jean Lacharité, président conseil de la centrale syndicale de Sherbrooke, CSN  
Clément Nault, conseiller municipal, Ville de Sherbrooke  
Robert Pouliot, conseiller municipal, Ville de Sherbrooke  
Diane Roy, comité développement durable, Ville de Sherbrooke  
Pierre Auger, directeur, arr. Brompton, Ville de Sherbrooke  
Roger Labrecque, conseiller municipal, Ville de Sherbrooke

Note: Si l'on croit que ce compte rendu est imprécis ou incomplet, prière d'en aviser le signataire qui effectuera les corrections qui s'imposent.

Intervenant	Sommaire
<b>René Hamel</b>	Tenue d'un kiosque d'accueil présentant les combustibles futurs et les cendres
<b>Denis Lafrenière</b>	Présentation des personnes présentes Présentation du projet et de l'étude d'impact (voir présentation jointe en annexe)  <b>Période de questions</b>
<b>Clément Nault</b>	Le nombre de véhicules sur la route 143 a été évalué à quel endroit?
<b>Carmen Pelletier</b>	Le Ministère des Transports a fait des comptages routiers en 2002 à différents endroits pour qualifier des tronçons jugés homogènes, soit au coin de la rue Laval et de la route 143, au coin de la rue Tobin et de la route 143 et de l'entrée de l'usine de Kruger au rang 12 de Windsor. Au coin de la rue Laval, le comptage était de 8500 véhicules/jour, alors que le tronçon de la route 143 entre la rue Tobin et l'usine Kruger donnait un débit de 7 000 véhicules/jour.
<b>Intervenant non identifié</b>	À cause de la diminution de la consommation de mazout, le projet sera rentabilisé sur combien d'années?
<b>Denis Lafrenière</b>	Bien en deçà de 12 ans!  Les 83 000 tonnes de réduction d'émissions de GES tiennent compte de l'augmentation des véhicules sur la route.
<b>Jean Perrault</b>	Quel traitement sera fait sur les gaz émis par la cheminée?
<b>Denis Lafrenière</b>	Il y aura soit un filtre à sacs, soit un précipitateur électrostatique; le choix n'est pas encore fait.
<b>Jean Perrault</b>	Le projet n'est pas de construire un incinérateur?
<b>Denis Lafrenière</b>	Non!
<b>Jean Perrault</b>	Quel sera l'impact à l'atmosphère?
<b>Denis Lafrenière</b>	L'impact sera mineur puisque les taux d'émission seront très faibles et en deçà des normes.
<b>Jean Lacharité</b>	Est-ce que les écorces brûlées proviendront de la région de l'Estrie?
<b>Denis Lafrenière</b>	Les résidus de bois et les écorces proviendront de l'Estrie mais également de l'extérieur de la région. Les boues de papetières proviendront des usines de Kruger dont la plus éloignée est à Trois-Rivières. Le combustible sera constitué d'un mélange d'écorces, de résidus de bois et de boues.
<b>Jean Lacharité</b>	Est-ce que le projet aura un impact sur le prix de ces matières?
<b>Denis Lafrenière</b>	L'objectif est de faire des alliances à long terme et que le prix de la matière soit déterminé avant.
<b>Gilles Mercier</b>	Les boues dégagent une mauvaise odeur. Est-ce qu'il ne va pas y avoir des problèmes de ce côté là?
<b>Denis Lafrenière</b>	Les boues seront brûlées en priorité et la manutention sera réduite au minimum. Il n'y aura pas d'entreposage extérieur. Elles seront entreposées sous vide et les gaz qui pourraient s'en échapper seront directement brûlés dans la chaudière. C'est une des raisons de l'entreposage des boues à proximité du bâtiment de la chaudière.

Intervenant	Sommaire
<b>Pierre Auger</b>	Il y a beaucoup d'humidité dans les boues donc ne va-t-il pas falloir un minimum de bois?
<b>Denis Lafrenière</b>	La chaudière à lit fluidisé est spécialement conçue pour brûler des combustibles ayant un haut taux d'humidité, soit jusqu'à 60 % d'humidité. Comme les boues contiennent effectivement beaucoup d'humidité, le projet prévoit la combustion d'un mélange de boues et de bois. La priorité est accordée à la combustion des boues mais il est prévu que les résidus de bois et les écorces comptent pour 40 % des combustibles utilisés.
<b>Gilles Mercier</b>	Est-ce que les deux sortes de boues seront brûlées?
<b>Denis Lafrenière</b>	Oui, les boues de désencrage et les boues de traitement primaire et secondaire.
<b>Clément Nault</b>	Est-ce que le projet éliminera l'épandage des boues sur les sites minier comme à la mine d'Ascot?
<b>Denis Lafrenière</b>	C'est l'objectif.
<b>Clément Nault</b>	Donc les terrains du rang 3 ne seront plus requis?
<b>Denis Lafrenière</b>	Non.
<b>Roger Labrecque</b>	Les écorces pourraient devenir rares. Est-ce qu'on verra des écorceurs à l'usine comme avant?
<b>Denis Lafrenière</b>	Non. Les écorceurs ne sont plus à l'usine. Il y a beaucoup d'écorces qui appartiennent déjà à Kruger et qui pourront être rapatriées.
<b>Nicole Bergeron</b>	D'abord, félicitations pour le projet et la présentation. Est-ce que il se pourrait qu'il y ait des problèmes d'odeurs, ce qui pourrait créer des conflits avec la population qui a déjà connu d'autres problèmes en provenance d'un autre endroit complètement distinct du votre. Je proposerais la création d'un comité de travail qui comprendrait un citoyen résidant dans le secteur de l'usine, un ou plusieurs représentants de chez Kruger et un représentant de la Ville de Sherbrooke.
<b>Denis Lafrenière</b>	Effectivement, il n'y a aucun lien entre les activités de Kruger et le problème que vous mentionnez. Nous retenons votre idée pour le comité de travail. Il s'agirait d'un comité de surveillance mandaté par Kruger pour effectuer un suivi.
<b>Jean Perrault</b>	Les citoyens vont être craintifs par rapport à l'augmentation de la circulation lors de la rencontre de demain. Mais l'augmentation qui est prévu de 17 camions n'est réellement pas grand chose par rapport à ce qu'on connaît actuellement.
<b>Carmen Pelletier</b>	Il faut peut-être clarifier que les 17 camions représentent en fait 35 déplacements, ce qui est perçu comme 35 camions par la population.
<b>Jean Perrault</b>	Il est important que cette information soit très claire pour les citoyens pour que l'information qui circule soit transparente. Pourquoi ne pas ajouter à votre présentation un tableau qui clarifierait la situation? Les gens comprendront mieux demain.
<b>Denis Lafrenière</b>	Il s'agit bien de 17 camions qui font l'aller-retour. Nous nous assurerons que c'est bien clair demain.
<b>Intervenant non identifié</b>	De ce nombre de camions additionnels prévu, combien passeront pas l'intersection de la route 143 et de la rue Laval?

<b>Intervenant</b>	<b>Sommaire</b>
<b>Carmen Pelletier</b>	La grande majorité emprunteront le trajet en provenance de l'autoroute 55 et passeront donc à cette intersection.
<b>Émile Grieco</b>	Est-ce que n'importe quels résidus de bois seront acceptés?
<b>Denis Lafrenière</b>	Il faut que les résidus soient biodégradables et non-valorisables autrement. Les matières brûlées doivent être approuvées par le Ministère de l'Environnement. Il doit y avoir au moins 75 % de l'énergie générée qui proviendra de la combustion de la biomasse. Le projet vise en fait 98 %. Des échantillons des résidus approuvés sont présentés à l'arrière. Par exemple, il n'y aura pas de panneau qui contiennent du formaldéhyde. Ça demanderait une autorisation supplémentaire.
<b>Michel Lamontagne</b>	Si quelqu'un démolit ça maison, pourra-t-il apporter les matériaux chez vous?
<b>Denis Lafrenière</b>	Non. Seulement le bois sera brûlé et non le plastique, le placoplâtre. Les résidus seront triés dans des centres comme Gestion Ressources Richer.
<b>Michel Lamontagne</b>	Ça pourrait mener à l'élimination des sites d'enfouissement?
<b>Denis Lafrenière</b>	Le projet permet de détourner certaines matières de l'enfouissement.
<b>Jean Perrault</b>	Le projet permettra-t-il la consolidation d'emplois comme par le transport de ces matières? Est-ce que ça a été évalué?
<b>Denis Lafrenière</b>	Oui, le projet va créer des emplois indirects. Possiblement par la valorisation des cendres aussi si ça se réalise.
<b>Jean Perrault</b>	Globalement, le projet a des impacts positifs pour l'environnement.
<b>Marc Denault</b>	Est-ce que vous accepterez de la mélamine comme les résidus provenant de chez Tafisa?
<b>Denis Lafrenière</b>	Non. La qualité de bois qu'ils produisent est très différente de ce qu'on veut brûler chez nous.
<b>Michel Boissonneault</b>	Si on pensait [les travailleurs syndiqués de l'usine qu'il représente] qu'il va y avoir des odeurs en provenance des boues, on n'aurait pas donné notre appui au projet. Concernant la création d'emplois indirects, il y a possibilité de fermetures de petites usines (par exemple d'entreprises fabriquant des granules de bois) et les camionneurs n'auront pas beaucoup plus d'emplois puisqu'on aura moins de camions de mazout et à peu près 17 camions de plus par jour qui livreront des produits à l'usine.
<b>Claude Fortier</b>	Il y aura moins de risques associés à la circulation sur la route 143 parce qu'il y aura moins de camions transportant du mazout sur la route. C'est un avantage important pour la population du secteur. Il y a moins de risque de déversement associé à un accident pour un camion transportant des écorces et des résidus de bois.
<b>Émile Grieco</b>	Comment le panache de vapeur sera-t-il géré?
<b>Denis Lafrenière</b>	La localisation de la tour de refroidissement sera pensée pour réduire les impacts sur la route. Il y a un impact potentiel mais il sera réduit le plus possible.
<b>Roger Labrecque</b>	Est-ce qu'il y a déjà des installations semblables au Québec ou au Canada?

<b>Intervenant</b>	<b>Sommaire</b>
<b>Denis Lafrenière</b>	Il y a beaucoup de projets semblables. Ce qui est particulier dans ce projet, c'est le volume de boues qui sera brûlé. Il y a quelques chaudières à lit fluidisé au Canada. Nous avons visité des usines qui utilisent cette technologie en Europe et qui ont des volumes de boues semblables à brûler. Ce n'est pas une technologie qui est très nouvelle. Nous avons rencontré plusieurs fournisseurs et le plus petit a déjà fabriqué 20 chaudières.
<b>Jean Lacharité</b>	Est-ce que c'est une technologie étrangère?
<b>Denis Lafrenière</b>	Il y a un fabricant au Canada, un aux États-Unis et deux en Europe. On ne peut pas encore dire où sera fabriquée la chaudière. Cela dépend du fournisseur et certains fournisseurs ne peuvent pas le dire encore. Cela dépendra des disponibilités à ce moment.
<b>Jean Lacharité</b>	Il va donc y avoir des produits locaux et d'autres qui vont être importés. Il va y avoir des impacts sur l'économie locale ?
<b>Denis Lafrenière</b>	<p>La construction sera donnée à des firmes locales en premier lieu. Pour l'exploitation, il faut voir.</p> <p>Pour la rencontre de demain, 280 lettres ont été envoyées aux résidents du coin. Une bonne participation est espérée. Les lettres ont été envoyées de façon anonyme aux résidences situées à proximité de l'usine. Des annonces sont également parues dans l'Étincelle, la Tribune et le Record.</p>
<b>Jean Perrault</b>	Lorsqu'elle fait des consultations publiques, la Ville de Sherbrooke procède de cette façon également.
<b>Denis Lafrenière</b>	Invite les gens à voir les échantillons derrière la salle. S'il y a d'autres questions, les gens de chez Kruger et Aménatech sont disponibles. Remercie les gens pour leur participation et leurs commentaires. Le syndicat de Kruger Brompton a donné une lettre d'appui en décembre qui a été présenté à Hydro-Québec lors de la rencontre. Le projet est en branle depuis 1991.