



**PROJET D'AMÉNAGEMENT DU PARC ÉOLIEN DES MOULINS
À THETFORD MINES, KINNEAR'S MILLS
ET SAINT-JEAN-DE-BRÉBEUF**

M É M O I R E

Présenté au

**BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES
SUR L'ENVIRONNEMENT**

Par le

**COMITÉ DE MAXIMISATION DES
RETOMBÉES ÉCONOMIQUES**

M. Brian Gignac, coordonnateur

222, boul. Frontenac Ouest, bureau 280
Thetford Mines (Québec) G6G 6N7
Téléphone 418 338-2188
Télécopieur 418 338-4984
Courriel info@regionthetford.com

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
NOS PRÉOCCUPATIONS.....	3
NOS RECOMMANDATIONS.....	7

En décembre 2007, le Comité de diversification économique de la région de Thetford, la Société de développement économique de la région de Thetford (CLD) et la firme 3Ci énergie éolienne annonçaient la signature d'une entente spécifiant que les parties s'engagent à mettre en place un comité de maximisation des retombées économiques de l'implantation du projet éolien parc Des Moulins dans la région de Thetford.

Par la signature de cette entente, le Comité de diversification économique de la région de Thetford s'assure que la région de Thetford bénéficiera, au maximum, des retombées économiques engendrées par la construction de parcs éoliens dans les municipalités de Kinnear's Mills, de Saint-Jean-de-Brébeuf et de Thetford Mines.

Le Comité de maximisation favorise la concertation et la synergie des intervenants de la région de Thetford. Il vise à mettre en place des stratégies et des outils performants permettant aux entreprises et aux travailleurs d'ici de profiter au maximum des travaux majeurs découlant de l'implantation du projet. Il est composé d'un représentant du Comité de diversification économique de la région de Thetford, de 3Ci énergie éolienne, de la Société de développement économique de la région de Thetford (CLD) et de la Chambre de commerce et d'industrie de Thetford Mines. Trois à cinq personnes représentant divers secteurs d'activités viendront compléter la composition de l'organisation.

Concrètement, le comité informe les entrepreneurs et travailleurs de la région de Thetford en assurant un réseautage entre les travailleurs et entrepreneurs de la région de Thetford et les donneurs d'ordres, entrepreneurs généraux et sous-traitants retenus par la Société de projet. Pour ce faire, il voit à l'actualisation du site Internet et à l'organisation d'activités d'information relatives aux besoins du projet et des employeurs.

Pour la région de Thetford, le projet Des Moulins c'est : 400 millions en investissement, des retombées économiques de plus de 30 millions \$ sur 20 ans, près de 300 emplois en période de pointe et une vingtaine d'emplois spécialisés qui pourraient en découler. Le Comité de maximisation estime que ces chiffres dépassent largement ce que certains opposants affirment être les retombées du projet 3Ci laissant croire que le promoteur « partirait avec 98,04% des

revenus qui proviendraient d'un contrat garanti avec Hydro-Québec », laissant croire que les retombées régionales ne représenteraient que « 1% des profits générés par le parc éolien partagé entre tous les propriétaires » et « viennent aux municipalités, qui ensemble ne toucheraient que .096% des revenus générés par le parc ». (Courrier Frontenac, 30 septembre 2009, page 4). Les données dont disposent le Comité de maximisation, telles que nommées en début de paragraphe, montrent en effet que les retombées régionales sont intéressantes. Le Comité de maximisation est à pied d'œuvre pour les améliorer encore. C'est d'ailleurs là le sens du présent mémoire.

Obligations de contenu :

L'appel d'offre lancé par Hydro-Québec Distribution en juillet 2005, porte sur 2 000 MW. Les soumissions ont été remises en septembre 2007 pour des projets couvrant l'ensemble du Québec. Par la suite, Hydro-Québec a signé des contrats pour l'achat de 2 005 MW d'énergie éolienne : investissement total de 5.5 G \$ y compris un investissement total de 1.1 G \$ pour l'intégration de cette production au réseau de transport.

Les promoteurs des projets retenus doivent engager au moins 60 % de leurs dépenses globales au Québec et au moins 30 % du coût des éoliennes dans la MRC de Matane et la région administrative de la Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine.

Commentaire :

Dans le cadre du présent projet et en relation avec le développement du secteur éolien au Québec, le Comité de maximisation désire porter à l'attention de la commission, une préoccupation majeure de l'organisation.

En effet, le comité a une préoccupation importante en ce qui a trait à l'impact environnemental du projet, lié au transport des composantes d'une éolienne.

Dans le cadre du projet parc Des Moulins, nous sommes d'avis que les obligations en termes de contenu et de provenance des composantes ont le plus grand impact sur l'environnement. Nous croyons qu'il est du rôle de la commission d'analyser ces impacts et de faire les recommandations appropriées pour les réduire.

Selon les documents remis par le fournisseur Enercon, on estime à 33 le nombre de transports de composantes requis pour chacune des éoliennes, soit environ 2 574 transports par camion pour l'ensemble du parc, et ce, en considérant 78 éoliennes.

Le transport s'effectuera principalement par camion; les composantes provenant majoritairement de la région désignée de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine et de la MRC de Matane.

Selon Transport Québec, en 2005, les émissions totales de gaz à effet de serre (GES) au Québec se chiffraient à 92 millions de tonnes équivalent en CO₂. Cela représente 12,3 % des émissions canadiennes et environ 0,3 % des émissions mondiales. Chaque Québécois et Québécoise a donc émis en moyenne 12,1 tonnes de GES pour l'année 2005 contre 23,1 tonnes en moyenne par habitant au Canada.

De 1990 à 2005, les émissions de GES au Québec ont connu une hausse de 5,2 %. Le gaz carbonique est le principal GES rejeté dans l'atmosphère au Québec avec 77,5 % du total; suivant le méthane avec 12,1 % et l'oxyde nitreux avec 6,4 %.

Au Québec, le secteur du transport est le principal émetteur de GES. Il atteignait 35,6 Mt éq. CO₂ de rejets en 2005 et produisait ainsi 38,7 % des émissions québécoises. Les GES de ce secteur proviennent de la combustion des combustibles fossiles (essence, huile légère, huile lourde, propane, gaz naturel, etc.) utilisés comme carburant.

Le transport routier est en grande partie responsable de la hausse de 24,8 % des émissions observées dans l'ensemble du secteur du transport entre 1990 et 2005. Pendant cette période, les émissions liées au transport routier sont passées de 21,5 Mt éq. CO₂ à 28,5 Mt éq. CO₂.

Cette hausse de 7,0 Mt éq. CO₂ est directement liée à l'accroissement du nombre de camions légers et de véhicules lourds sur les routes depuis 1990. Les émissions des véhicules lourds à moteur diesel, quant à elles, ont connu une hausse de 95 % depuis 1990.

Toujours selon Transport Québec, plusieurs facteurs font en sorte que le transport constitue une cause majeure de pollution de plus en plus préoccupante :

- Le nombre de véhicules sur les routes ne cesse d'augmenter;
- Les voitures et les camions parcourent chaque année une distance de plus en plus grande. Au Québec, de 1990 à 2005, le kilométrage parcouru a augmenté de 30 % pour les véhicules légers et de 45 % pour les camions lourds;

- La consommation moyenne par véhicule ne baisse pas malgré les progrès technologiques. L'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules a été en bonne partie annulée par l'augmentation de la puissance, de la performance, du poids et des options.

En conclusion, Transport Québec nous informe qu'au Québec, le transport routier contribue directement à l'écart grandissant entre les émissions de gaz à effet de serre réelles et les objectifs fixés par le Protocole de Kyoto. Cet écart continuera de s'accroître si rien n'est fait.

En 2001, il aurait fallu réduire d'environ 20 % la consommation d'essence pour que la quantité de GES émise par les transports soit inférieure de 6 % au niveau de 1990. En 2010, c'est une réduction de 28 % de la consommation d'essence qu'il faudra obtenir pour atteindre cet objectif.

Par ailleurs, en 2009, aucun mode de transport terrestre ne peut rivaliser avec le chemin de fer dans le transport de gros volumes de marchandises à haute densité sur de longues distances. Le roulement des roues en acier sur des rails en acier offre une résistance beaucoup plus faible que le roulement des roues en caoutchouc sur la chaussée. Par conséquent, le transport de marchandises par rail nécessite beaucoup moins d'énergie. D'après une étude indépendante réalisée en 2006 par Ressources naturelles Canada, le transport ferroviaire est plus de onze fois plus économe en énergie que le transport par camion parce que les trains consomment beaucoup moins de carburant pour transporter une tonne de marchandises sur une distance d'un kilomètre que toute autre forme de transport.

Vous comprendrez donc l'incidence sur l'environnement des obligations de contenu exigées au promoteur. Dans le présent dossier, on dénombre 2 574 transports de composante entre Matane et la région de Thetford, soit plus de 2 500 000 km parcourus par des camions lourds pour le transport des composantes. À cela, il faut ajouter le kilométrage associé au transport des intrants (matière première) entre le fournisseur et l'usine située à Matane ou Gaspé.

En prenant en contexte le projet parc Des Moulins et le parc éolien dans la MRC de l'Érable, tous deux du turbinier Enercon, on dénombre, tel que présenté dans les études d'impacts des projets, un nombre total de 4 324 transports pour un grand total de 4 286 316 km de route parcourus pour le transport des composantes seulement.

Nous comprenons bien la volonté de développer un créneau d'excellence en éolien dans la région de Matane et de la Gaspésie. Nous appuyons cette volonté et la croyons nécessaire. Par ailleurs, nous croyons que cette volonté doit se traduire réellement dans «L'économie du savoir». Ce développement doit s'orienter sur les centres de recherche et développement, le génie conseil, ingénierie de projet, ingénierie de produit, le réseau de consultant et le développement du savoir.

Or, vous serez à même de juger à la lecture des études d'impacts présents et futurs dans le secteur éolien, qu'une très grande majorité du «savoir» dans le secteur, provient de firme située à Montréal, Lévis, Québec, Bromont, Pointe-Claire, Val-des-Monts, etc.

Nous trouvons déplorable que cette expertise ne trouve pas sa source dans les régions de Matane et de la Gaspésie, région porteuse du créneau d'excellence. Nous croyons que ce «savoir» peut être beaucoup plus porteur à long terme que la simple «fabrication» de composantes de tour en ciment ou en acier.

Le Comité de maximisation porte à votre attention que dans un rayon de moins de 50 km du projet parc Des Moulins, nous sommes en mesure de trouver une grande quantité de sous-traitant potentiel pour la fabrication de composantes éoliennes.

NOS RECOMMANDATIONS

Considérant ces faits, nous proposons donc au BAPE de recommander des mesures d'atténuation de ces effets en recommandant aux instances concernées de maintenir la notion que le promoteur doit engager 60 % des dépenses globales du projet au Québec, mais de suspendre l'obligation d'avoir au moins 30 % du coût des éoliennes dans la MRC de Matane et la région administrative de la Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine, lorsque le transport sur rail longue distance ne permet pas de desservir un projet convenablement.

Par ailleurs, considérant les retombées économiques essentielles pour la région de Thetford, le Comité de maximisation des retombées économiques appuie la construction du parc éolien Des Moulins.