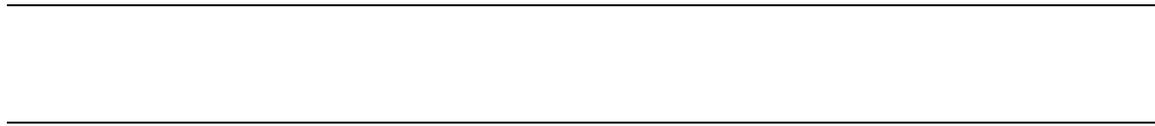


Expansion du réseau de transport en Minganie

## **Raccordement du complexe de la Romaine**



Réponses aux questions complémentaires du 9 juin 2010



# **Table des matières**

■ QC-21 Les effets économiques du projet de transport.....	5
■ QC-22 Les impacts économiques du projet de transport.....	5
■ QC-23 L'équivalent temps complet.....	6
■ QC-24 L'emploi total pour la durée des travaux.....	6
■ QC-25 L'avantage de construire des lignes à 735 kV.....	6
■ QC-26 Le passage nocturne de camions sur la route 138 .....	8



## ■ QC-21

### **Les effets économiques du projet de transport**

Dans votre étude d'impact, le coût global du raccordement du complexe de la Romaine au réseau de transport est estimé à 1,29 milliard de dollars. Est-ce que les effets économiques à l'échelle du Québec, de la réalisation de ce projet de raccordement, ont été évalués sur la base méthodologique du modèle intersectoriel élaboré par l'Institut de la statistique du Québec ?

### **Réponse**

Le modèle élaboré par l'Institut de la Statistique du Québec n'a pas été utilisé pour l'analyse des retombées économiques du projet, qui, par ailleurs, ont été évaluées à l'échelle régionale seulement.

## ■ QC-22

### **Les impacts économiques du projet de transport**

Dans l'éventualité où ces effets économiques n'auraient pas été évalués selon le modèle intersectoriel, pourriez-vous préparer deux tableaux, l'un portant sur les impacts économiques pour le Québec liés aux investissements du présent projet, l'autre sur les impacts économiques régionaux résultant de ces travaux de raccordement ? Dans les 2 cas, le recours au modèle intersectoriel de l'Institut de la statistique du Québec serait fort approprié.

### **Réponse**

L'évaluation des retombées économiques régionales (128 M\$) présentée dans l'étude d'impact (volume 1, chapitre 3) est basée sur une méthode élaborée et validée au fil des projets par Hydro-Québec Équipement, qui réalise un grand nombre de projets de lignes et de postes à chaque année.

Il est important, par ailleurs, de mentionner que le modèle intersectoriel du Québec ne permet pas d'évaluer les retombées économiques d'un projet à l'échelle régionale. Ce modèle est un outil d'analyse économique qui permet d'évaluer l'impact économique de divers projets sur l'économie québécoise en général.

Dans le cadre du présent projet, la proportion des retombées économiques à l'échelle du Québec est de 80 % alors qu'elle est de 20 % hors Québec, en raison de certains approvisionnements en Ontario, aux États-Unis, au Japon et en Italie.

## ■ QC-23

### L'équivalent temps complet

Il est mentionné à la page 2-7 du volume 1 que l'embauche régionale pour l'ensemble du projet est estimée à 515 années-personnes. Est-ce qu'en terme d'emplois, ces 515 années-personnes correspondent à 515 personnes équivalent temps complet (ETC) en emploi total sur la période des travaux ? Dans la négative, veuillez indiquer quelles seront les retombées estimées d'emplois par année en embauche régionale pour la durée des travaux ? À titre d'exemple, advenant qu'il y ait 800 personnes en emploi total durant la durée des travaux et que ces derniers cheminent sur une durée de 5 ans, les retombées annuelles d'emplois seront de  $800 \text{ personnes ETC} / 5 \text{ ans} = 160 \text{ emplois ETC par année}$ .

### Réponse

Les 515 années-personnes correspondent en effet à 515 personnes équivalent temps complet (ETC) en emploi total sur la période des travaux.

## ■ QC-24

### L'emploi total pour la durée des travaux

Le même exercice que précédemment devrait également avoir cours pour l'ensemble des retombées estimées d'emplois équivalent temps complet en emploi total sur la période des travaux pour le Québec.

### Réponse

Dans les projets de transport, en considérant le contexte, soit :

- l'intérêt du milieu pour les retombées locales;
- le fait que la majorité des emplois sont créés à la phase construction, donc locaux;
- l'envergure de la tâche de compilation des retombées d'emplois pour le Québec et leur utilisation potentielle;

Hydro-Québec Équipement évalue uniquement les années-personnes et les retombées économiques pour la région où ont lieu les travaux de construction.

## ■ QC-25

### L'avantage de construire des lignes à 735 kV

Dans l'étude d'impact, Hydro-Québec précise que le choix de construire des lignes à 735 kV offre l'avantage de permettre « d'intégrer la production du complexe de la Romaine tout en facilitant l'intégration d'une production additionnelle sur le réseau dans l'avenir. » (p. 2-3). [...] « on évitera ainsi de construire de nouveaux équipements de

transport d'énergie dans cette partie de la Côte-Nord dans l'avenir. On évitera par la même occasion les impacts environnementaux. » (p.20-5)

Dans son mémoire, l'Association de l'industrie électrique du Québec reprend cet argument en affirmant que l'utilisation de lignes à 735 kV pour le raccordement du complexe de la Romaine offre « toute la flexibilité nécessaire pour transiter à même les équipements prévus [...] la puissance et l'énergie d'aménagements hydroélectriques futurs en Minganie » (DM3, p. 22). Elle précise que cela permettra d'éviter « les coûts d'infrastructures de transport à l'ouest de la Romaine ainsi que [...] tout impact additionnel sur l'environnement. » (DM3, p. 23)

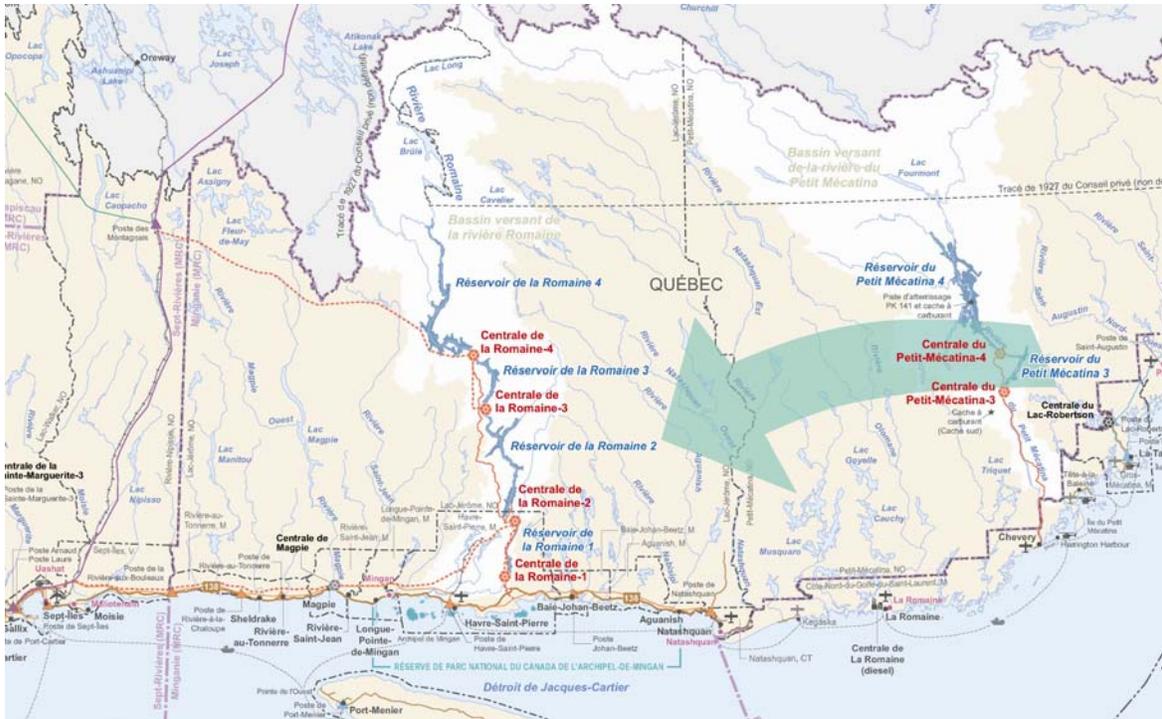
**Afin de mieux comprendre la signification et les implications pratiques de cet argument, la commission demande à Hydro-Québec si elle peut confirmer que les lignes à 735 kV proposées pour le raccordement de la Romaine pourraient permettre de raccorder les deux projets hydroélectriques en Minganie qui sont identifiés dans son Plan stratégique 2009-2013\* sans construire de nouvelles lignes de transport à l'ouest de la Romaine et, tout en respectant les critères de fiabilité et de stabilité de réseau des organismes de régulation nord-américains mentionnés à la section 2.1.12 de l'étude d'impact ?**

\* : Il s'agit des projets Complexe de Magpie (850 MW) et Complexe du Petit-Mécatina (1 200 MW) présentés aux pages 22 et 23 du plan stratégique.

## **Réponse**

Hydro-Québec TransÉnergie confirme qu'elle peut transiter une puissance additionnelle sur les liens d'intégration proposés du complexe de la Romaine par un rehaussement de tension d'exploitation de 315 kV à 735 kV.

Le complexe Petit-Mécatina, sera relié au complexe de la Romaine et transitera sa puissance sur les liens cité plus haut. Il ne sera pas requis d'ériger des liens additionnels entre le réseau de transport existant et le complexe de la Romaine. Il est à noter qu'un lien devra être implanté entre les postes de la Romaine-2 et de la Romaine-3.



En ce qui a trait au complexe prévu sur la rivière Magpie, Hydro-Québec Production n'a pas statué sur la position de celui-ci ou sur les caractéristiques finales des sites de production hydroélectrique. À la suite des études de transport qui seront réalisées en fonction de ces informations, un mode de raccordement sera retenu. Nous ne pouvons statuer sur le mode de raccordement et la topologie d'intégration optimale de ce complexe tant que les études ne seront pas complétées. Toutefois, les liens prévus du complexe de la Romaine possèdent une marge permettant de transiter une puissance additionnelle.

## ■ QC-26 Le passage nocturne de camions sur la route 138

Au volet A) de notre question sur le passage nocturne des camions sur la route 138, vous avez répondu que vous estimiez maintenant peu probable que le transport nocturne soit nécessaire dans le projet de raccordement (DQ4.1, p. 9). Considérant cette question sous l'angle d'un effet cumulatif, nous vous soumettons à nouveau les deux autres volets de la question.

a) D'abord, devons nous comprendre que bien que la possibilité de transport nocturne de bois sur la 138 soit maintenant jugée « peu probable », elle demeure néanmoins possible ?

## Réponse

Compte tenu du fait qu'Hydro-Québec confie la récupération du bois marchand à des firmes externes et que des imprévus peuvent survenir en cours de chantier, nous jugeons prudents de conserver un bémol. Cependant, nous réitérons notre volonté de limiter au maximum le transport nocturne la nuit dans la mesure du possible sur les segments de routes sensibles.

**b) Avant le début des travaux de la Romaine, quel était le débit moyen de passages nocturnes de camions sur la route 138 entre Sept-Îles et Havre-Saint-Pierre ?**

## Réponse

Les données les plus précises que nous disposons à ce sujet sont celles qui ont été recueillies par Hydro-Québec en août 2009 aux stations du ministère des Transports de Rivière-au-Tonnerre et de Rivière-Saint-Jean et qui présentent les données horaires moyennes de circulation des véhicules. Ces données ont été recueillies dans le cadre de l'établissement de l'état de référence prévu dans le protocole de suivi du bruit.

Tableau 1. Données horaires moyennes, circulation des véhicules sur la route 138, Rivière-au-Tonnerre et Rivière-Saint-Jean, du 3 au 31 août 2009

Heure	Débit horaire moyen (nombre de véhicules)		Heure	Débit horaire moyen (nombre de véhicules)	
	Rivière-au-Tonnerre	Rivière-Saint-Jean		Rivière-au-Tonnerre	Rivière-Saint-Jean
0h à 0h59	3	4	12h à 12h59	58	50
1h à 1h59	3	3	13h à 13h59	67	60
2h à 2h59	3	3	14h à 14h59	71	65
3h à 3h59	2	2	15h à 15h59	72	65
4h à 4h59	4	3	16h à 16h59	71	65
5h à 5h59	11	12	17h à 17h59	63	61
6h à 6h59	20	22	18h à 18h59	53	51
7h à 7h59	28	34	19h à 19h59	39	40
8h à 8h59	40	42	20h à 20h59	26	24
9h à 9h59	53	50	21h à 21h59	17	19
10h à 10h59	65	57	22h à 22h59	11	11
11h à 11h59	63	57	23h à 23h59	7	6

**c) Au maximum, combien de passages nocturnes pourraient s'y ajouter à cause des travaux du complexe de la Romaine ? (Préciser en quels mois)**

## **Réponse**

Nous ne pouvons donner cette évaluation au nom de l'équipe de projet du complexe de la Romaine, qui ne peut nous fournir les renseignements désirés puisqu'elle n'a pas terminé de négocier la destination et les volumes de bois à récupérer, entre autres.

Cependant, nous pourrions vous fournir, dès leur réception, des chiffres que nous avons demandés au ministère des Transports concernant le comptage des véhicules sur la route 138. Ces données proviennent de la station de la rivière Moisie, pour les années 2008, 2009 et 2010 (partielles). Nous pourrions alors avoir un ordre de grandeur de l'augmentation de la circulation générale sur la route 138 depuis le démarrage des travaux du complexe de la Romaine.