

Québec, le 30 juillet 2024

Madame St-Gelais
Coordonnatrice du secrétariat
de la commission
Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement
140, Grande Allée Est, 6^e étage, bureau 650
Québec (Québec) G1R 5N6

**Objet : Audience publique : Projet de parc éolien Pohénégamook-Picard-Saint-Antonin-Wolastokuk (PPAW)
Demande d'information de la commission (DQ16)
(Dossier 3211-12-246)**

Madame,

Veuillez trouver ci-dessous la réponse du ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP) pour la question posée le 25 juillet 2024 par la commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) chargée de l'audience publique du projet en titre.

Question 1 :

L'annexe 1 de la Directive pour la réalisation d'une étude d'impacts sur l'environnement indique que l'initiateur doit documenter « les impacts du transport des matériaux, des composantes et des travailleurs sur le milieu riverain ». Est-ce que le transport maritime des composantes d'éoliennes fait partie des aspects qui doivent être analysés?

Réponse 1 :

L'Annexe I – Autres renseignements requis pour un projet de parc éolien de la Directive pour la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement indique à l'initiateur qu'il doit considérer les impacts du transport des matériaux, des composantes et des travailleurs sur le milieu riverain dans son étude d'impact. Cette même annexe mentionne également que l'ensemble des composantes du projet doivent être analysées à une échelle appropriée selon le projet. De plus, la notion de projet doit être définie dans l'espace et le temps, selon le type de projet, notamment de manière à pouvoir couvrir les impacts directs de celui-ci et les impacts indirects connus et documentés associés au type de projet.

En conséquence, afin d'évaluer l'impact du transport des composantes d'un projet éolien, l'initiateur doit déposer un plan de transport de ces composantes. Ce plan de transport est analysé par le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) dans le cadre de l'étude d'impact. Toutefois, le transport maritime n'est pas considéré puisque celui-ci relève de la juridiction fédérale. Soulignons que l'initiateur doit se prévaloir de l'ensemble des permis de transport sur les voies maritimes dans les eaux canadiennes et respecter l'ensemble des exigences applicables, dont celles liées à la *Loi maritime du Canada* (L.C. 1998, ch. 10).

Mentionnons à titre d'exemple d'impact indirect que les émissions de gaz à effet de serre (GES), liées au transport maritime des composantes ne font pas partie des émissions analysées dans ce type de projet, puisque celles-ci ne sont pas des émissions directes réalisées à l'intérieur du périmètre du projet et sous la responsabilité de l'initiateur. À cet effet, la norme ISO 14064 considère les émissions liées au transport maritime comme étant plutôt imputable au bilan du transporteur ou du fournisseur et non au bilan de l'initiateur de projet.

En outre, le transport maritime se produit essentiellement dans les eaux internationales et est donc considéré en dehors du champ de compétence du Québec, limitant grandement les possibilités de demander des mesures d'atténuation. De plus, ce transport maritime relève d'une entreprise tierce, rendant tout aussi impossible la demande de mesure d'atténuation particulière puisqu'il ne s'agit pas de l'éventuel détenteur de l'autorisation gouvernementale.

Cette réponse a été rédigée en collaboration avec M Jérôme Lévesque de la Direction de l'expertise en décarbonation et efficacité énergétique.

Je vous prie de recevoir, Madame, mes meilleures salutations.

Marie-Josée Lavoie
Porte-parole
Ministère de l'Environnement, de
la Lutte contre les changements climatiques,
de la Faune et des Parcs

Vincent Boucher
Analyste
Ministère de l'Environnement, de
la Lutte contre les changements climatiques,
de la Faune et des Parcs