

Le 06 décembre 2012

Monsieur Louis Messely  
Chargé de projets  
Direction générale de l'évaluation environnementale  
Ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs  
Édifice Marie-Guyart  
675, boul. René-Lévesque, 6e étage  
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Parc éolien de la Seigneurie de Beaupré 4  
Rapport du Bureau d'audiences publiques en environnement**

Monsieur Messely,

Suite à la publication, le 16 novembre dernier, du rapport du Bureau d'audiences publiques en environnement (le « BAPE ») qui portait sur le projet de Parc éolien de la Seigneurie de Beaupré 4 (le « Parc »), nous avons examiné les constats et avis qui y sont formulés et nous souhaitons par la présente informer le ministère du Développement Durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs (le « MDDEFP ») des suivis que nous nous engageons à y donner eu égard aux impacts causés par l'augmentation de la circulation des véhicules pendant la période de construction du Parc.

D'abord, nous tenons à souligner que le tronçon de 450 m du rang Saint-Antoine qui est jugé particulièrement problématique par les résidents a une double vocation. Il fait office de desserte locale pour les habitants y vivant tout en menant, depuis de nombreuses années, à des zones d'exploitation commerciale situées sur les terres de la Seigneurie de Beaupré appartenant au Séminaire de Québec. En conséquence, le rang Saint-Antoine est classifié par le ministère des Transports (le « MTQ ») et utilisé comme chemin d'accès aux ressources issues de coupes de bois et de carrières.

Dans le cadre du développement des Parcs éoliens de la Seigneurie de Beaupré 2 et 3, les travailleurs, les fournisseurs de biens et services, les sous-traitants et les entrepreneurs utilisent ce tronçon du rang Saint-Antoine pour accéder au chantier pendant la période de construction (généralement de mai à novembre). Lors de la construction du Parc, la même configuration routière sera adoptée pour permettre aux travailleurs de se rendre au chantier.

Ainsi, les Partenaires sont conscients que le chantier associé au développement du Parc va entraîner une hausse de la circulation routière sur le rang Saint-Antoine. C'est pourquoi les Partenaires s'engagent à :

1. Élargir la zone d'étude dans laquelle les Partenaires effectueraient une surveillance du climat sonore suivant les lignes directrices proposées par le MTQ et la Société canadienne d'hypothèque et de logement (la « SCHL ») afin d'y inclure les résidences du rang Saint-Antoine situées entre l'intersection formée par l'avenue Royale et le rang Saint-Léon d'une part et le chemin de l'Abitibi-Price d'autre part. Cet engagement découle notamment de l'avis formulé par le BAPE à l'effet que le secteur d'application de la politique sectorielle du MDDEFP relativement aux niveaux sonores devrait être élargi pour inclure ce tronçon du rang Saint-Antoine;
2. Dans la mesure où, dans la zone d'étude agrandie conformément à l'engagement no. 1, l'intensité du bruit routier dépasserait la valeur recommandée par la SCHL à l'extérieur des résidences, c'est-à-dire 55dB(A) sur une période de 24 heures, modifier le programme de compensation financière destiné aux membres de clubs de chasse et pêches situés sur la Seigneurie de Beaupré et mis en place dans le cadre des Parcs éoliens de la Seigneurie de Beaupré 2 et 3 et ce, afin de le rendre accessible aux résidents du tronçon de 450 m du rang Saint-Antoine. Au-delà du fait que les Partenaires respectent en tout point le cadre juridique applicable au projet de Parc, cet engagement de leur part découle de leur volonté d'entretenir de bonnes relations de voisinage avec les résidents du rang Saint-Antoine.

Nous souhaitons que ces deux engagements, soit l'élargissement de la zone de surveillance du climat sonore et la modification éventuelle du programme de compensation financière pour y inclure le tronçon de 450 m du rang Saint-Antoine, soient de nature à rendre notre projet encore plus acceptable d'un point de vue social.

Qui plus est, afin de réduire les inconvénients causés par la circulation journalière dans le rang Saint-Antoine et d'assurer une meilleure qualité de vie à la population habitant en bordure de cette section, les Partenaires s'engagent à poursuivre vigoureusement les mesures suivantes :

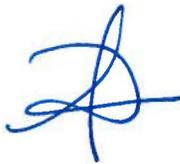
- Sensibiliser les camionneurs au respect des riverains et à la réglementation en matière de vitesse;
- Mettre des mesures en place visant à réduire l'utilisation du frein moteur à l'intérieur des limites du rang Saint-Antoine;
- Inciter au co-voiturage avec l'ajout de stationnements incitatifs et des campagnes de sensibilisation;
- Réaliser un suivi et une planification avec les escortes routières et les entrepreneurs pour harmoniser le trafic routier;
- Contrôler la vitesse des travailleurs, en particulier durant les périodes d'arrivée et de départ;
- En collaboration avec la Sûreté du Québec, éventuellement mettre en place des radars.

Enfin, les Partenaires s'engagent à communiquer régulièrement avec les riverains, dans le cadre du comité de suivi, afin de recueillir les informations sur les situations pouvant être à l'origine d'une augmentation des inconvénients causés par la circulation dans le rang Saint-Antoine et à évaluer, en collaboration avec le comité de suivi, la faisabilité et la pertinence d'appliquer d'autres mesures particulières.

Concernant l'évaluation des impacts sonores attribuables aux sources mobiles, le MTQ, dans sa Politique sur le bruit routier, prévoit qu'un seuil de niveau de bruit de 55 dBA  $L_{eq}$  sur une période de 24 h est généralement reconnu comme un niveau acceptable pour les zones sensibles, soit les aires résidentielles, institutionnelles et récréatives (MTQ, 1998 - Politique sur le bruit routier), et recommande comme seuil d'intervention pour réduire le niveau sonore un niveau de bruit routier atteignant 65 dBA  $L_{eq}$  sur une période de 24h. Le seuil de confort recommandé par la SCHL est un niveau sonore de 55 décibels exprimé sur une période de 24 heures (55 dBA  $L_{eq}$ , 24h) à l'extérieur des résidences (SCHL, 1981 - publication LNH 5183 82/02 intitulée « *Le bruit du trafic routier et ferroviaire : ses effets sur l'habitation* »). En cohérence avec les lignes directrices proposées par le MTQ et la SCHL, les résultats de la surveillance du climat sonore seront analysés au regard des recommandations émises par le MTQ et la SCHL.

Les détails relatifs aux endroits d'échantillonnage des prélèvements sonores, aux périodes choisies et à la méthodologie seront présentés au MDDEFP lors du dépôt du programme détaillé de caractérisation et de surveillance sonore. Les résultats obtenus seront consignés dans un rapport analysé par un spécialiste en acoustique possédant une expérience pertinente dans l'évaluation du climat sonore de sites résidentiels et seront transmis au MDDEFP. La caractérisation et la surveillance sonore seront réalisées afin d'évaluer dans quelle mesure la circulation liée au chantier du Parc se répercutera sur l'ambiance sonore aux abords de la section du rang Saint-Antoine.

En espérant le tout conforme, nous vous prions de recevoir, Monsieur Messely, nos meilleures salutations.



Audrey Segret  
Chargée de projets, réglementaire  
Borex inc.

c.c. : M. Hervé Chataignier, MDDEFP  
M. Benoît Leduc, Gaz Métro