

## **Mémoire**

**Présenté dans le cadre des audiences du Bureau d'audiences publiques  
sur l'environnement (BAPE)**

**Projet du Parc éolien Seigneurie de Beaupré – phase 4**

**Préparé par Francis Flynn**

**Beaupré, 4 juillet 2012**

## **1. Introduction**

Le projet du Parc éolien Seigneurie de Beaupré, phase 4, comporte la construction de 30 éoliennes pour une puissance installée de 69 MW, dont la mise en service est prévue à l'automne 2014. Ce projet éolien ne peut être évalué sans prendre en compte la construction des phases 2 et 3 (126 éoliennes pour 272 MW), la phase communautaire (11 éoliennes pour 25 MW), la construction par Hydro Québec d'une ligne d'interconnexion au réseau de cette dernière et le transport du bois récolté par le Séminaire de Québec et Produits forestiers Résolu.

Plusieurs impacts associés à ce projet sont évalués dans l'étude d'impact sur l'environnement déposée par le promoteur, dont les principaux sont le bruit des éoliennes, la destruction d'habitats fauniques d'espèces menacées et la modification du paysage. Une situation, qui cause préjudices aux citoyens du secteur et qui a fait l'objet de peu d'analyse dans les études d'impact des phases 2, 3 et 4, est l'augmentation de la circulation entre la route 138 et les terres du Séminaire de Québec, particulièrement sur la section de route du rang Saint-Antoine, entre l'avenue Royale et le chemin de l'Abitibi-Price. C'est sur cet aspect que porte ce mémoire.

## **2. Circulation sur le rang Saint-Antoine**

De la route 138 aux terres du Séminaire de Québec, via le chemin de la traverse, le rang Saint-Léon, le rang Saint-Antoine et le chemin de l'Abitibi-Price, il y a de trente à quarante résidences et chalets. La route entre la route 138 et le rang Saint-Antoine a été refait en grande partie tout récemment pour faciliter le transport associé à ces projets éoliens : élargissement de la voie et pavage de l'accotement. Aucune modification n'a été apportée au rang Saint-Antoine. Celui-ci ne mesure que 6 mètres de large, sans réel accotement : une nouvelle rue résidentielle mesure quant à elle environ 7,5 mètres de large.

Selon ce qui a été indiqué par des citoyens, la circulation des travailleurs commence entre 5 et 6 heures du matin, et même plus tôt. En effet, les travailleurs doivent être à leur lieu de travail à 7 heures, et ce des fois à plusieurs kilomètres du camp principal localisé à environ 8 kilomètres de la barrière qui contrôle l'accès aux terres du Séminaire de Québec. Selon les chiffres fournis par le promoteur quelques 350 véhicules vont circuler en moyenne par jour en 2012 et, 500 par jour en 2013. Considérant une information obtenue du promoteur, ces chiffres représentent le nombre de véhicules qui accéderont au site, il faut donc multiplier par deux pour obtenir le nombre de passage sur le rang Saint-Antoine. Les chiffres avancés pour 2014, soit 125 ne tiennent pas compte du projet communautaire qui lui devrait être en construction en 2014 et 2015. De plus, ces chiffres ne comprennent pas la circulation associée au transport de bois, aux villégiateurs des terres du Séminaire de Québec et à la construction de ligne d'interconnexion qui raccordera les parcs éoliens au

réseau électrique d'Hydro Québec. Ces données n'ont de plus pas fait l'objet d'une validation, ce qui aurait été assez simple et qui aurait permis d'obtenir un juste portrait de la situation actuelle.

Un fait est toutefois connu, cette circulation incommode tout particulièrement les citoyens vivants sur le rang Saint-Antoine. De nombreuses plaintes ont été portées à la municipalité de Saint-Ferréol-les-Neiges et au promoteur à l'été 2011 et en 2012. Cette situation a été également décrite à la séance d'information tenue par le BAPE et lors de la première partie de l'audience publique sur ce projet. Les plaintes portent principalement sur les heures, le volume et le bruit de la circulation ainsi que sur la poussière.

### **3. Solutions mises de l'avant par le promoteur**

Les solutions mises de l'avant par le promoteur à ce jour, tel que l'utilisation d'abat-poussière, l'adoption d'un code de conduite dans lequel le covoiturage, la réduction de la vitesse et la courtoisie sont conseillés ainsi que la mise en place d'un comité de riverains sont des éléments positifs mais insuffisants pour atténuer de façon significative les impacts.

### **4. Solutions potentielles pour réduire les impacts associés à la circulation**

Différentes solutions sont possibles pour diminuer le volume de circulation sur le rang Saint-Antoine, soit la mise en place d'un stationnement à Saint-Tite-des-Caps et d'un système de transport par autobus des employés jusqu'au chantier (1), la mise en place d'un camp (dortoir et cantine) où les employés devraient rester (2) et la construction d'un nouvel accès au site des travaux (3). Pour les solutions 1 et 2, l'intersection entre le rang Saint-Antoine et le Chemin de l'Abitibi-Price devrait être réaménagée pour faciliter la circulation; ce dernier devrait être goudronné sur quelques centaines de mètres éliminant de façon plus certaine la poussière et une partie du bruit dans ce secteur.

Les avantages et inconvénients des différentes solutions sont les suivants :

#### *Solution no 1*

Cette solution permettrait de diminuer le nombre de voitures et camionnettes personnelles utilisées par les employés pour se rendre au chantier, et ce aux heures les plus inconfortables pour les riverains soit le matin, sur tout le parcours de Saint-Tite-des-Caps aux terres du Séminaire de Québec. Cette solution devrait s'appliquer aux camionneurs artisans qui se déplacent à tous les jours avec leur camion et aux camionnettes des entreprises. Cette solution pourrait être mise en place assez rapidement.

Celle-ci n'aurait toutefois pas d'impact sur le volume du trafic lourd, soit celui des composantes des éoliennes, du ciment en vrac et autres produits pour la préparation du béton, des grues, des pelles mécaniques, des câbles électriques, des composantes de la ligne d'interconnexion, etc.

### *Solution no 2*

Cette solution aurait à peu près les mêmes avantages et inconvénients que la solution no1. Elle ne pourrait toutefois pas être mise en place aussi rapidement, soit pas avant la saison de construction 2013.

### *Solution no 3*

La mise en place d'un nouvel accès permettrait d'éliminer les impacts dus à la circulation et ce en fonction de la localisation de ce nouvel accès. À première vue, sans études détaillées, deux options peuvent être envisagées.

Un premier tracé (Figure 1) pourrait être aménagé à partir de routes forestières existantes qui donnent accès aux terres du Séminaire de Québec à l'Est de Saint-Tite-des-Caps. Le chemin pourrait être le même que celui qu'empruntera Hydro Québec pour ériger une partie de la ligne d'interconnexion du côté Sud-Ouest de la rivière Sainte-Anne. Cette option nécessiterait le réaménagement des chemins forestiers actuels, la construction d'un pont temporaire sur la rivière Sainte-Anne et d'un poste de contrôle de l'accès. Cette option en fonction de sa localisation éliminerait la grande majorité des impacts directs associés à la circulation des personnes et des biens.

Un deuxième tracé (Figure 2) pourrait être aménagé en utilisant les chemins utilisés actuellement via Saint-Tite-des-Caps jusqu'au niveau des sablières situées à deux kilomètres l'Est du pont enjambant la rivière Sainte-Anne sur le rang Saint-Léon. Par l'une de ces sablières le tracé passerait à l'Est des chalets et résidences localisées en bordure de la rivière et emprunterait un chemin existant, qui serait à refaire, pour ensuite traverser la rivière à l'aide d'un pont temporaire. Ce pont pourrait être localisé au niveau du contrôle d'accès aux terres du Séminaire de Québec (Camp 115) ou en aval sur la rivière. Deux zones semblent envisageables en aval de la rivière, soit sous la ligne 315 KV ou à un kilomètre au Sud de la rivière Saint-Étienne sur le chemin de l'Abitibi-Price. Dans le dernier cas, il y a présence toutefois de chalets dans ce secteur.

Ces solutions ne peuvent toutefois être réalisées rapidement, mais pourraient être mise place pour la saison de construction 2013.

## **5. Les coûts**

Il n'y a pas d'estimation de coût pour ces différentes options. Il aurait été toutefois normal que l'évaluation d'options pour le transport des personnes et des biens soit réalisée par le

promoteur dans le cadre de son étude d'impact sur l'environnement. À cet effet, l'étude d'impact est incomplète.

Quelque soit la solution les coûts, sur la période de construction qui s'étalera jusqu'en 2015, ne devraient pas être très différents. De plus, ceux-ci représentent un investissement mineur si l'on considère les investissements qui s'élèveront à plus d'un milliard de dollars pour les phases 2,3 et 4. Une dépense supplémentaire de 1 à 1,5 million ne représente qu'un dixième de 1% des investissements prévus.

## **6. Conclusion**

En conclusion, en ne tenant pas compte des impacts associés à la destruction d'habitats fauniques pour une espèce menacée et une modification du paysage, ce projet pourrait obtenir une acceptabilité sociale, si des modifications y sont apportées pour éliminer le trafic particulièrement sur le rang Saint-Antoine ou tout le moins le réduire grandement. À cet effet des solutions sont possibles. Elles représentent des coûts supplémentaires, mais ceux-ci ne sont pas disproportionnés si l'on considère l'ampleur des investissements prévus. La construction d'un nouvel accès au site est le choix le plus judicieux. Il facilitera de plus l'acceptabilité de la phase communautaire à venir et de d'autres phases qui pourraient être, dans le futur, mises en place dans ce secteur.

Les promoteurs des projets éoliens et le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs devraient dorénavant s'assurer que la problématique associée au transport sur les sites éoliens et en bordure de ceux-ci soit analysée de façon beaucoup plus détaillée dans les études d'impact sur l'environnement et que, des mesures soient mises en place pour éliminer ou limiter les impacts associés au transport des personnes et des biens. Il en va de l'acceptabilité sociale de cette filière énergétique.

Merci

Figure 1, Solution 3 option 1

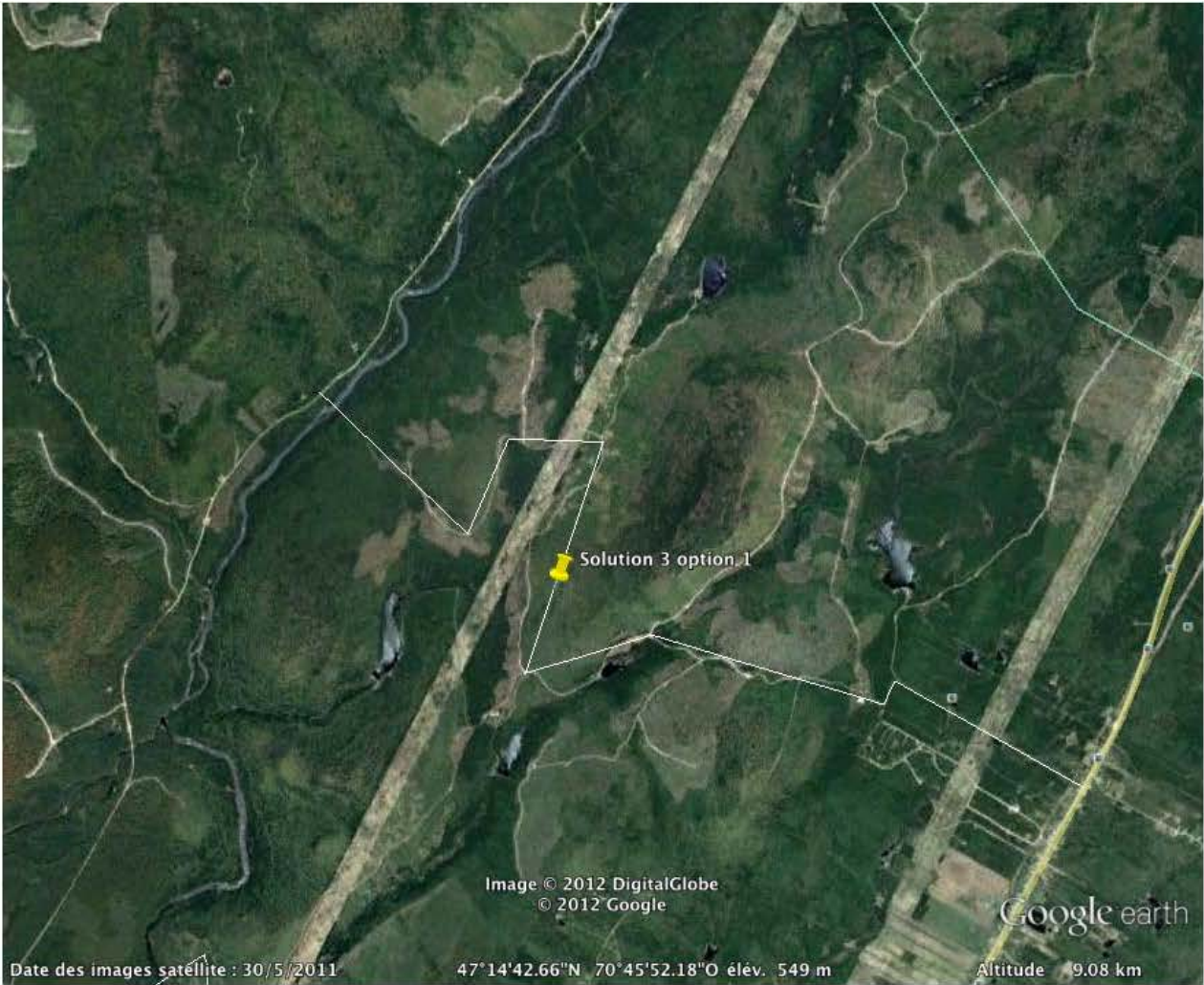


Figure 2, Solution 3 option 2

