



PAR COURRIEL

Rimouski, le 29 juillet 2024

Madame Annie St-Gelais
Coordonnatrice du secrétariat de la commission
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Annie.St-Gelais@bape.gouv.qc.ca

**Objet : Audience publique : Projet de parc éolien Pohénégamook-
Picard-Saint-Antonin-Wolastokuk (PPAW)
Question complémentaire (DQ18)**

Madame,

Veillez trouver ci-dessous la réponse du ministère des Transports et de la Mobilité durable pour les questions posées 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 :

En référence au document DQ1.1, l'initiateur propose des mesures d'atténuation afin de limiter les impacts appréhendés du transport des composantes d'éoliennes. Veuillez nous fournir votre appréciation de ces mesures.

Réponse 1 :

Vous trouverez ci-dessous des extraits du document *DQ1.1.1 Plan de transport des composantes d'éoliennes*, suivis d'éléments de réponse du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) s'y rapportant.

Les mesures d'atténuation suivantes sont proposées afin de limiter les impacts possibles du transport sur les infrastructures existantes et la circulation locale.

- *Respecter les conditions du MTMD : Transport de jour, limite de vitesse et escorte routière.*

...2

Selon la longueur des pales d'éoliennes, il est probable que le Ministère exige le transport de nuit, et possible qu'il fixe des exigences supplémentaires aux conditions habituelles, telle que la mise en disponibilité d'une équipe de signalisation pour assurer rapidement la gestion de la circulation en cas problème lors du transport des composantes. Ainsi, des mesures appropriées à la situation pourraient être mises en place à la suite de l'analyse plus précise des demandes de permis spéciaux de circulation.

- *Espacer les départs d'au moins 45 minutes entre chaque transport de composante.*
Il s'agit d'une mesure efficace contribuant à éviter les situations de congestion routière.
- *Pour les pales uniquement, débiter le transport très tôt le matin, lorsque le débit de circulation horaire moyen est très faible, afin de minimiser les impacts sur le trafic.*
En fonction de l'échéancier du promoteur, des conditions additionnelles pourraient être émises afin d'éviter le transport lors des périodes de circulation plus achalandées, telles que la période de vacances de la construction ou certaines périodes de la journée. Il s'agit également d'une mesure efficace concernant le trajet prévu.
- *Évaluer la possibilité d'utiliser de la pré-signalisation pour informer les usagers de la route.*
L'utilisation de panneaux à messages variables mobiles pourrait être recommandée au promoteur dans l'optique de prévenir les usagers de la route lors de périodes de transport de composantes. Les panneaux seraient installés à des endroits stratégiques, entre autres en bordure de l'autoroute 20.
- *Favoriser l'utilisation du réseau routier supérieur (routes nationales et régionales) afin de réduire l'impact sur les routes locales.*
Cette mesure est de mise, compte tenu que le réseau routier supérieur est mieux adapté à ce type de transport.
 - *Distances de transport relativement courtes en raison de la proximité du port de mer.*
 - *Forte proportion du transport qui sera faite sur le réseau routier supérieur présentant des structures pouvant déjà supporter du transport lourd.*
- *Choisir les configurations de transport minimisant les ralentissements excessifs sur les structures (pont/ponceaux).*
Des études concernant les structures sont en cours. Les trajets et les conditions de circulation seront confirmés lorsque les résultats de ces

études seront connus. Des conditions de circulation seront recommandées afin d'assurer le passage sécuritaire sur les structures et leur préservation. Le Plan de transport devra prendre en considération les résultats de ces analyses et être approuvé par le Ministère.

- *Réaliser une étude sur l'état des routes avant les travaux, pour avoir un aperçu de l'état des routes municipales. En cas de dommages, la réfection sera assurée par l'initiateur.*

Il s'agit d'une mesure pertinente par laquelle le Ministère ou une Municipalité pourrait exiger une inspection vidéo des routes, une inspection conjointe ou une étude plus poussée sur des sections de route, des ponceaux ou des ponts, le but étant d'évaluer d'éventuels dommages causés par l'ensemble du transport routier en lien avec le projet, que ce soit par le transport hors norme ou le transport de matériaux.

- *Améliorer et entretenir le réseau de chemins forestiers et le maintenir en bon état durant la durée de vie du projet.*

Cette mesure est une excellente pratique afin d'adapter le circuit pour le rendre sécuritaire pour les besoins du promoteur le cas échéant, et également de ne pas accentuer les dommages aux réseaux municipaux ou de territoires non organisés, souvent peu utilisés et non conçus pour ce type de transport.

De plus, il pourrait être avantageux d'envisager le transport par train comme mesure d'atténuation des impacts pour les composantes qui ne proviennent pas du port de Cacouna.

Nous vous prions d'agréer, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le directeur de l'exploitation par intérim,


Origine : sans électronique. S'y référer pour authenticité

Gino Tremblay

- c. c. Mme Nancy Martineau, coordonnatrice CEVO – Bas-Saint-Laurent
- MM. Jérôme Boudreau, ingénieur expert et conseiller stratégique
CEVO
Simon Roy, technicien des travaux publics principal, CEVO Bas-Saint-Laurent
Bruno Desrosiers, technicien des travaux publics principal,
CEVO Bas-Saint-Laurent