

2 décembre 2025

**Monsieur Vincent Boucher**

Chargé de projets

Direction générale de l'évaluation environnementale et stratégique

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

Édifice Marie-Guyart, 6e étage,

675, boulevard René-Lévesque Est

Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Renseignements complémentaires pour le Parc éolien de la Forêt Domaniale (3211-12-251)**

Monsieur,

À la suite du courriel transmis le 28 novembre 2025, l'Initiateur du Parc éolien de la Forêt Domaniale apporte les précisions suivantes au document des réponses à la quatrième série de questions, commentaires et demandes d'engagement datée du 21 novembre 2025.

En espérant le tout conforme, je vous prie de recevoir, Monsieur, mes salutations distinguées.

*Casey Kennedy*

Casey Kennedy, Ing. F.

Gestionnaire de Développement

1. 7- Carte 07B - Dédoublage du tracé vers l'éolienne 19

L'initiateur précise que le chemin plus au sud a été retenu (nouveau chemin à construire), alors que celui au nord (chemin existant à améliorer) fut retiré de la configuration du projet. Or, l'initiateur n'a pas justifié et expliqué le choix de construire un nouveau chemin plutôt que d'utiliser un chemin existant. Notons que la construction d'un nouveau chemin engendre habituellement des impacts plus importants que l'amélioration d'un chemin existant.

Ainsi, veuillez expliquer et justifier la construction d'un nouveau chemin au sud au détriment de l'utilisation du chemin existant au nord.

R1 :

Le choix d'implanter un nouveau chemin au sud plutôt que d'utiliser le chemin existant au nord repose sur des impératifs techniques et opérationnels incontournables. Le tracé nord présente des pentes trop prononcées, incompatibles avec les exigences de transport des composants d'éoliennes, ce qui compromettrait la sécurité des manœuvres et l'intégrité des équipements, en plus de représenter des enjeux techniques et des interventions majeures si le chemin existant était amélioré.

À l'inverse, le tracé sud offre une pente régulière et conforme aux normes de transport des composantes, réduisant significativement les risques d'accidents, de dommages matériels et l'ampleur des travaux à réalisés pour la construction du chemin. Cette solution garantit la fiabilité des livraisons, tout en minimisant les interventions associées aux travaux de construction.

Bien que la construction d'un nouveau chemin implique des impacts supplémentaires, elle constitue un choix stratégique visant à garantir le respect des exigences de transport, la sécurité, la performance logistique et la pérennité du projet. Ce compromis est essentiel pour respecter les standards techniques tout en optimisant la réussite globale du parc éolien.

2. 8- Carte 08B - Dédoublage du réseau collecteur à l'éolienne 25

Selon la réponse de l'initiateur, le MELCCFP comprend que ce dernier prévoit toujours un dédoublage de réseau collecteur au niveau de l'éolienne 25, sans toutefois expliquer concrètement ce choix, ni le justifier. Ainsi, veuillez expliquer et justifier le maintien du dédoublage du réseau collecteur à l'éolienne 25.

R2 : Au niveau de l'éolienne T25, la configuration du réseau routier et du réseau collecteur a été modifiée pour des raisons de sécurité et d'exploitation du parc éolien. La portion du réseau collecteur et du chemin sud-est de la T25 sera retirée de la configuration, ce qui élimine le dédoublage du réseau collecteur. Comme indiqué sur la carte ajustée ci-dessous, la route identifiée est le seul accès aux éoliennes 33, 34, 35, 36, et 37. Les enjeux suivants surviennent si nous maintenons la route traversant l'aire de travail de la T25 au lieu de passer par le réseau de collecteurs au-dessus :

1. La fondation au T25 sera construite à l'été 2026. Une fois construite, le transport sera limité autour de la fondation. La CNESST se réserve le droit d'interdire tout transport au-delà de cette plateforme une fois complétée.
2. Une fois la tour de l'éolienne installée, le transport au-delà de la tour devient extrêmement difficile, voire impossible. De plus, le transport des pales posera un défi en matière de santé et sécurité pour contourner l'infrastructure en place en restant dans les limites de l'emprise prévue.
3. En cas de présence d'une grue au pad de l'éolienne T25 durant la construction, l'accès au sud du parc serait impossible.
4. Une fois en opération, en cas de circonstances imprévues comme le bris d'une pale, le transport des composants sera difficile, voire impossible, via la T25 lorsqu'en production.

