
PR1

Reconstruction du pont et de la route 199
reliant Havre-aux-Maisons et Fatima

Îles-de-la-Madeleine 6211-06-090

Avis de projet

**Route 199, reconstruction du pont de
Havre-aux-Maisons(M)
Municipalités de Havre-aux-Maisons(M) et Fatima(M)
Îles-de-la-Madeleine**

No. de Projet : 20-3171-8818

INTRODUCTION

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) oblige toute personne à suivre la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et à obtenir un certificat d'autorisation du gouvernement, avant d'entreprendre la réalisation d'un projet visé au Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., c. Q-2, r.9). Cette procédure, administrée par les Directions de l'évaluation environnementale, s'applique essentiellement aux projets localisés sur la partie du territoire québécois située au sud du 55^e parallèle.

En vertu de l'article 31.2 de la Loi, le promoteur d'un projet assujéti à la procédure doit déposer un avis écrit au ministre de l'Environnement dans lequel il décrit la nature générale du projet. Cet avis de projet permet au Ministère de s'assurer que le projet est effectivement assujéti et, dans ce cas, de préparer une directive identifiant les points essentiels à traiter dans l'étude d'impact.

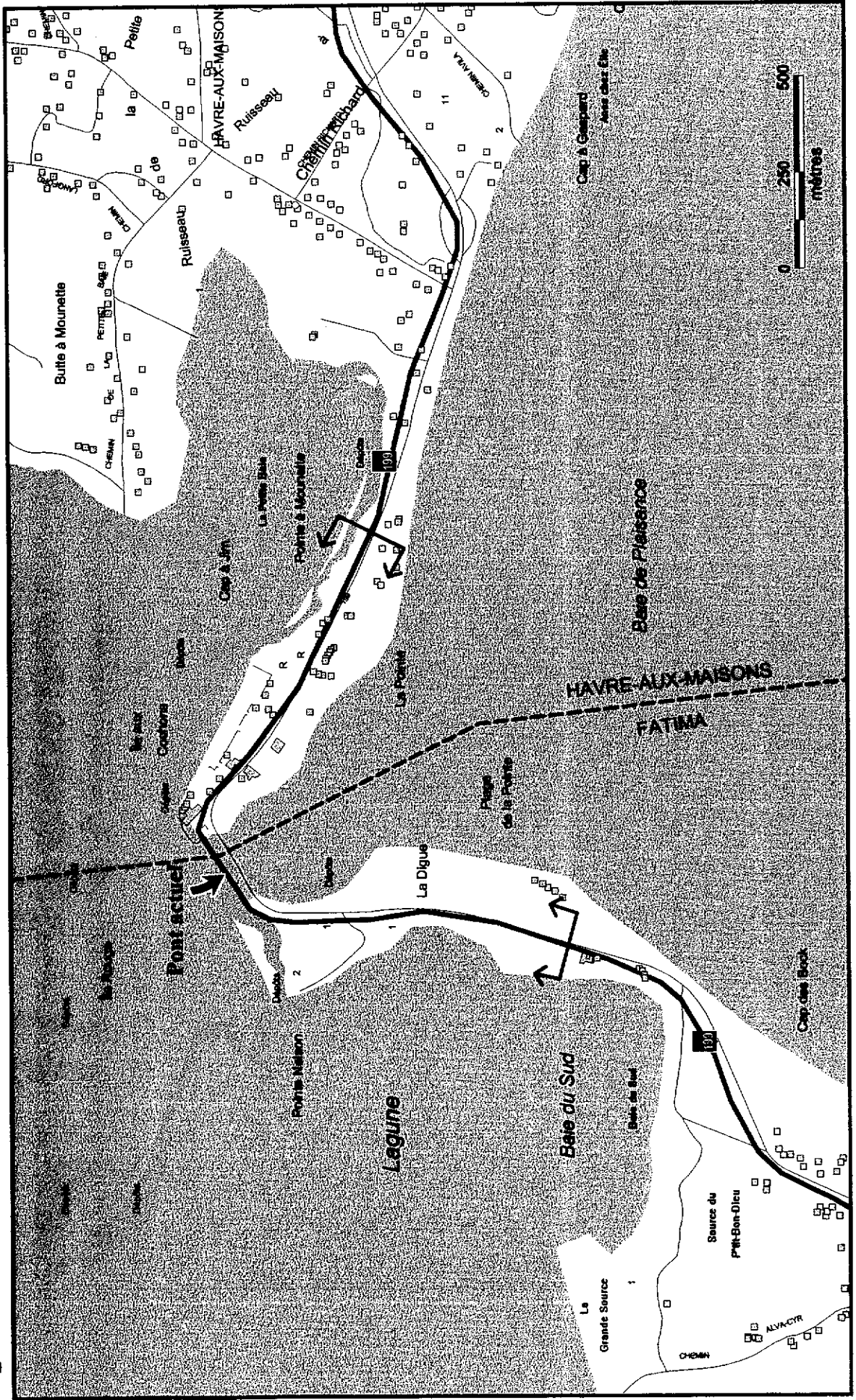
Pour accroître le degré de précision de la directive, l'avis de projet doit être rempli avec le plus de clarté possible. Tout document annexé à l'avis de projet doit être fourni en quinze copies.

Dûment rempli par le promoteur ou le mandataire de son choix, l'avis de projet est ensuite retourné au :

Ministère de l'Environnement
Direction de l'évaluation environnementale
des projets industriels et en milieu hydrique
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boul. René-Lévesque Est, boîte 83
Québec (Québec) G1R 5V7
Téléphone : (418) 521-3933
Télécopieur : (418) 644-8222

Ministère de l'Environnement
Direction de l'évaluation environnementale
des projets en milieu terrestre
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boul. René-Lévesque Est, boîte 81
Québec (Québec) G1R 5V7
Téléphone : (418) 521-3900
Télécopieur : (418) 644-8222

Figure 1 : Localisation et limites du projet



À l'usage du ministère de l'Environnement

Date de réception _____

Numéro de dossier _____

1. Promoteur Ministère des Transports du Québec

Direction du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine

Adresse 92, 2^e Rue Ouest, bureau 101

Rimouski (Québec)

G5L 8E6

Téléphone (418) 727-3674

Télécopieur (418) 727-3673

Responsable du projet M. Jean-Louis Loranger, directeur territorial du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine

Chargé de l'étude d'impact sur l'environnement : Michel Michaud, M.ATDR

Adresse :

Ministère des Transports du Québec

Service du Plan, de l'analyse et du soutien technique

Division du soutien technique

700, boul. René-Lévesque E, 14^e étage

Québec (Québec) G1R 5H1

Téléphone (418) 528-1356

Télécopieur (418) 644-9662

Courrier électronique : micmichaud@mtq.gouv.qc.ca

2. Consultant mandaté par le promoteur (s'il y a lieu)

À venir : Appel d'offres en cours pour confier la réalisation de l'étude d'impact à un consultant.

3. Titre du projet

Route 199, reconstruction du pont de Havre-aux-Maisons, municipalités de Havre-aux-Maisons(M) et Fatima(M), Îles-de-la-Madeleine, projet portant le numéro 20-3171-8818.

4. Objectifs et justification du projet

Mentionner les principaux objectifs poursuivis et faire ressortir les raisons motivant la réalisation du projet.

Le projet vise à corriger les nombreuses lacunes de la route 199 et du pont enjambant le chenal du Havre aux Maisons. Ce pont est un lien stratégique aux Îles-de-la-Madeleine car il est le seul lien routier entre les parties est et ouest des îles. Il relie les principales agglomérations populeuses des Îles à l'aéroport, ce dernier étant localisé à Havre-aux-Maisons. Il relie aussi trois municipalités des Îles à l'hôpital de Cap-aux-Meules. L'accessibilité, le maintien et la sécurité du pont et de la route 199 à la traversée du chenal du Havre aux Maisons, doivent donc être assurés de façon permanente et durable compte tenu de la vocation et du rôle essentiel de ce lien routier.

La route 199 et le pont dans ce secteur, présentent des déficiences géométriques importantes qui nuisent au confort et à la sécurité des usagers. Les lacunes observées sont multiples. Les approches de ce pont sont en fortes courbes horizontales et les distances de visibilité pour les conducteurs sont nettement trop faibles. Cela exige de la part des conducteurs, et surtout des touristes qui ne connaissent pas ce secteur, de la vigilance et une diminution de leur vitesse à cet endroit. La vitesse affichée est d'ailleurs de 50 km/h. À l'approche est du pont, le taux d'accidents est assez élevé et se rapproche du taux critique. La largeur des voies de roulement et de l'accotement ne répondent pas aux normes du MTQ et l'emprise est très étroite pour cette route à vocation nationale (selon la classification fonctionnelle du réseau routier). Les accès aux propriétés privées le long de la route ne sont pas bien délimités et aménagés. Ce problème est accentué par le dégagement latéral restreint en milieu bâti.

L'étroitesse du pont permet difficilement à la circulation lourde de circuler simultanément dans les deux directions. De 1991 jusqu'en 1997, il était interdit aux camions en surcharge d'emprunter le pont, la capacité portante du pont était limitée. En 1996, la structure d'acier a été repeinte et en 1997, plusieurs membrures d'acier ont été remplacées de sorte qu'il n'y a plus de restriction de

charge depuis ces travaux. En 1999, le tablier de bois a été remplacé et le pavage refait sur le pont. Seul le problème de capacité portante a été réglé par ces travaux de réparation.

Le pont actuel ne répond plus aux besoins des différents types d'utilisateurs : les dimensions du pont existant ne permettent pas la circulation, en toute sécurité, des piétons, des cyclistes et des motoneigistes. Même en situation d'urgence pendant l'hiver, il est actuellement illégal d'emprunter le pont en motoneige, mais les madelinots veulent l'utiliser à cet effet alors qu'en saison touristique, de nombreux piétons et cyclistes empruntent les voies de roulement de ce pont étroit, sans accotement et sans trottoir.

Aussi, le dégagement en hauteur sous la structure existante ne permet pas le passage des bateaux de pêche lors des marées hautes, de sorte que le port de pêche n'est pas accessible en tout temps, alors que le chenal du Havre aux Maisons est la seule voie de passage navigable pour l'accès à la lagune par les bateaux des pêcheurs et des plaisanciers.

À une distance d'environ 300 mètres sur chacune des deux approches du pont, une section de la route 199 est inondée lors des grandes marées selon une récurrence d'environ cinq années.

Les coûts d'entretien de cette structure métallique âgée de plus de 42 ans sont très élevés : le MTQ a dépensé 1,4 millions de dollars depuis 20 ans pour l'entretenir, dont 905 000 \$ au cours des cinq dernières années.

Face aux nombreux problèmes rencontrés, il est pertinent d'intervenir à court terme. Le but recherché est d'améliorer la sécurité et la mobilité des usagers, tant de la population résidente que des nombreux touristes qui fréquentent les Îles en été, en corrigeant les problèmes rencontrés.

Le projet a donc comme principaux objectifs :

- Améliorer la sécurité routière et répondre aux besoins des divers usagers en toutes saisons.
- Corriger les déficiences géométriques de la route 199 et du pont actuel pour se conformer aux standards d'une route nationale du réseau supérieur.
- Continuer à desservir adéquatement la population locale, les commerces et les industries de transformation de poissons et homards établis en bordure de la route 199, afin de soutenir le

développement socio-économique de cette communauté dans une optique de développement durable.

- Augmenter le dégagement libre sous le futur pont pour le passage des bateaux.
- Diminuer les coûts d'entretien du pont.

5. Localisation du projet

Mentionner les sites où le projet est susceptible de se réaliser et inscrire si connus les numéros cadastraux (en termes de lot, rang, canton et municipalités touchés). Ajouter en annexe une carte topographique ou cadastrale des sites potentiels de localisation du projet.

Le projet est réalisé dans les limites des municipalités de Havre-aux-Maisons(M) et de Fatima(M) aux Îles-de-la-Madeleine (MRC des Îles-de-la-Madeleine). Le pont et le chenal du Havre aux Maisons coïncident avec les limites ouest et est de ces deux municipalités, qui se rejoignent dans le havre et la lagune (voir figure 1).

La localisation cadastrale du projet pose problème car il n'y a pas aux Îles, de rang ni de canton. Dans le secteur du projet, il n'y a pas de grands lots, mais plutôt une mosaïque de parcelles de propriétés privées. La meilleure façon de localiser le projet est de le définir en fonction des municipalités touchées et des repères géographiques tels le havre, les baies, la lagune, les dunes, les chemins et les pointes de terres. Il débute dans le secteur de la Baie du Sud (lagune) et se termine dans le secteur à l'ouest du chemin du Cap-Rouge (voir figure 1).

De façon préliminaire, le projet devrait s'étendre sur une distance approximative de 2,0 km. Il débiterait environ 1 km à l'ouest du pont du chenal du Havre aux Maisons, dans les limites de la municipalité de Fatima, et il s'étendrait jusqu'à une distance d'environ 1 km du côté est du pont. La partie du projet du côté est du pont est située dans les limites municipales de Havre-aux-Maisons (voir figure 1).

6. Propriétés de terrains

Indiquer, s'il y a lieu, le statut de propriété des terrains où la réalisation du projet est prévue et mentionner depuis quand et dans quelles proportions ces terrains sont acquis (ex. : propriété privée à 100 %, terrains acquis à 75 % suite aux expropriations, etc.). Ces renseignements pourraient apparaître sur une carte.

À notre connaissance, les terrains susceptibles d'être immobilisés par l'emprise du projet sont situés sur des propriétés privées (80 %) et des terres publiques (20 %). Des lots de grève et en eau profonde pourraient être en tout ou en partie immobilisés selon le tracé retenu (nouvel axe) pour le nouveau pont à construire. Aucune acquisition de terrain n'a encore été effectuée dans le cadre de ce projet.

7. Description du projet

Pour chacune des phases (aménagement, construction et exploitation), décrire les principales caractéristiques du projet, incluant les activités et travaux s'y rattachant (déboisement, expropriation, dynamitage, remblayage, etc.). Décrire sommairement les modalités d'exécution, les technologies utilisées, les équipements requis, etc. Ajouter en annexe tous les documents permettant de mieux cerner les caractéristiques du projet (plan, croquis, vue en coupe, etc.).

Le projet est prévu sur une distance approximative de 2,0 km. La longueur précise du projet n'est pas encore fixée, elle dépendra du choix de la variante retenue pour la construction du nouveau pont et de ses approches.

La route sera reconstruite à deux voies de circulation. Il s'agit d'un profil en travers de type « C » qui correspond à la norme pour une route nationale dont le DJMA est inférieur à 2000 véhicules. L'emprise nominale utilisée sera de 35 mètres, les deux voies de circulation auront 3,5 m de largeur chacune. Les accotements auront 2,5 m de largeur de chaque côté de la chaussée et seront pavés (sur 2,0 m à 2,5 m de largeur) pour servir éventuellement au circuit cyclable de la Route verte. Cette dernière est prévue en bande cyclable unidirectionnelle sur les accotements de la route 199 dans ce secteur des Îles. Selon la participation financière des municipalités, un trottoir pourrait être construit du côté nord de la route 199 dans les secteurs bâtis.

À l'ouest du pont, la route 199 devrait être prévue en section rurale (drainage avec fossés) alors qu'à l'est du pont, la route 199 devrait être prévue en section urbaine (drainage avec égout pluvial).

La section urbaine sera construite dans la partie est du projet, compte tenu des contraintes de proximité des bâtiments et du peu d'espace disponible à cette approche du chenal du Havre aux Maisons.

L'intervention comprend aussi la construction d'un nouveau pont selon le tracé de route à privilégier au-dessus de l'embouchure du Havre aux Maisons, qui communique avec la lagune du même nom. Le gabarit du pont sera le même que la route, soit, deux voies de 3,5 m bordées de deux accotements de 2,5 m (asphaltés) et un trottoir de 1,8 m. Les accotements faciliteront les déplacements des cyclistes alors qu'un trottoir sera construit sur le pont pour sécuriser le passage des piétons. Le pont actuel sera démoli.

En plus de l'option de réaménager la route entièrement dans son axe actuel, plusieurs variantes seront étudiées afin de corriger les lacunes soulignées au point 4. Cependant, la variante de reconstruction du pont dans son corridor actuel apparaît déjà difficile à retenir, principalement à cause des déficiences géométriques (courbes, etc.) des approches du pont, du rehaussement du profil vertical du futur pont, du manque d'espace disponible et de la présence d'un grand nombre de bâtiments commerciaux et industriels qu'il faut autant que possible éviter d'exproprier pour préserver de nombreux emplois. La construction d'un pont dans un nouvel axe offre aussi l'avantage non négligeable du maintien de la circulation pendant toute la durée des travaux.

Actuellement, trois variantes de projet sont possibles. Elles ont en commun la construction d'un nouveau pont et la correction de ses approches. Elles feront l'objet d'une étude plus poussée dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement.

Les travaux comprendront principalement du terrassement en milieu terrestre (remblai et déblai), du remblayage et de l'excavation en milieu marin pour le pont à construire, du gravelage, des travaux de drainage, le déplacement d'utilités publiques, la construction d'un nouveau pont, l'immobilisation de terrain et l'expropriation probable de certains bâtiments à proximité de la route actuelle (voir point 9 pour plus de détails).

8. Description du milieu et des principales contraintes

Pour les sites envisagés, décrire brièvement les milieux naturel et humain tels qu'ils se présentent avant la réalisation du projet, ainsi que les principales contraintes prévisibles (compatibilité avec les usages, disponibilités des services, topographie, préoccupations majeures, etc.).

Ce tronçon de la route 199 traverse une zone urbanisée où les bâtiments se concentrent à l'est du pont existant. Il est situé sur deux étroites bandes de terres, entourées de part et d'autre d'une lagune et de la mer.

À proximité des approches du pont, prédominent les bâtiments industriels d'une poissonnerie et de quais. Un port de pêche se trouve à proximité de l'entrée du chenal. Il y a aussi des utilisations récréo-touristiques de la lagune et de toute la zone littorale (flèches et dunes de sable) au pourtour de la baie en saison estivale. La route 199 elle-même sert de circuit touristique et elle a le statut de corridor panoramique (référence : schéma d'aménagement de la MRC des Îles-de-la-Madeleine, 1987, p. 85) dans le secteur visé par le projet.

Le territoire d'étude se caractérise par la proximité du milieu marin et la présence de plusieurs éléments écologiques sensibles tels : la lagune, l'île aux Cochons et l'île Rouge, les biotopes (flore, faune, ressources marines et espèces nicheuses d'oiseaux menacés telles : le pluvier siffleur et la sterne de Dougall), les dunes, les plages et le paysage. La préoccupation exprimée par les madelinots dans le schéma d'aménagement concerne en priorité la protection du milieu naturel, qui constitue la base du caractère particulier et de la vocation touristique des Îles, de même qu'il est le support de l'exploitation des ressources marines (pêche, aquaculture). Le premier schéma fait grandement état de la fragilité du territoire en équilibre précaire parce qu'il est soumis à des conditions naturelles difficiles et à des pressions nombreuses créées par les activités humaines.

La lagune, la baie du Havre aux Maisons et les dunes, sont les milieux écologiques prédominants de la zone d'étude. Ces milieux cohabitent avec les usages touristiques, industriels et résidentiels du secteur d'étude.

La présence de diverses infrastructures d'origine anthropique dont : un port de pêche, les bâtiments industriels d'une poissonnerie, d'un secteur habité, la nécessité d'assurer le passage des bateaux dans la lagune, de même que la présence de plusieurs éléments environnementaux sensibles

(lagune, habitats marins, plage et dunes de sable) à valeur écologique reconnue et fortement valorisés par le milieu, sont des facteurs qui limitent les possibilités de variantes de tracé. Ce sont autant de contraintes à considérer pour la construction d'un nouveau pont.

9. Principales répercussions appréhendées

Pour chacune des phases du projet, décrire sommairement les principales répercussions appréhendées par la réalisation éventuelle du projet (milieu naturel et humain).

Les impacts appréhendés du projet concernent autant les composantes du milieu humain, soit; le milieu bâti et le paysage, que les composantes du milieu naturel, principalement les composantes biologiques (milieu humide et marin, ressources biologiques associées à ces milieux).

Pendant la phase de construction, les travaux de chantier occasionneront des impacts temporaires comme le ralentissement de la circulation, l'émission de poussière, le bruit, la perturbation de l'accès aux propriétés privées (résidences et poissonnerie), la circulation de la machinerie, etc. Le passage des bateaux serait maintenu et ne devrait pas être affecté significativement par rapport à la situation actuelle. La réalisation des travaux en dehors de la haute saison touristique et la possibilité de maintenir la circulation sur le pont existant pendant la construction d'un pont dans un nouvel axe minimiseraient ces impacts temporaires sur le milieu humain (résidents, touristes et activités de la poissonnerie).

Les impacts temporaires sur le milieu naturel sont le risque de contamination, d'érosion et d'apport de sédiments vers la lagune et dans les habitats marins, ce qui pourrait affecter leur qualité et leur productivité de façon irréversible. Les interventions en milieu marin et en bande riveraine pour la construction du nouveau pont et ses approches, sont les principales activités à surveiller pour la protection des écosystèmes sensibles du milieu naturel. L'application de mesures d'atténuation et de contrôles appropriées devront limiter ces risques au strict minimum.

Pour ce qui est des impacts permanents, selon une estimation préliminaire et très sommaire, les impacts sur le milieu bâti pourraient se traduire par l'expropriation de plusieurs bâtiments de la poissonnerie et de quelques résidences déjà près de la route advenant que la reconstruction d'un

pont à proximité du pont existant soit l'option privilégiée. Dans le cas d'un choix de variante plus au sud, les bâtiments de la poissonnerie pourraient être épargnés et même profiter d'une récupération d'espace due à un éloignement significatif par rapport à l'emprise projetée et à la future chaussée, alors que certaines résidences seraient par contre affectées aux raccordements du nouveau tracé. Le rapprochement par l'emprise projetée pourrait affecter quelques autres propriétés bâties le long de la route 199 (diminution des marges de recul avant, perte de terrain, réaménagement des entrées privées, etc.).

Les impacts permanents sur les composantes du milieu naturels sont plus complexes et très difficiles à prévoir pour l'instant. Ces impacts dépendent du choix de variante, du remblayage en milieu marin et des caractéristiques de la nouvelle structure et de ses approches.

Il pourrait y avoir modification des conditions hydrodynamiques du milieu, modifications qui affecteraient à leur tour les écosystèmes naturels et les habitats marins. Ces impacts, à caractère hydrologique et hydraulique sont susceptibles d'affecter la lagune, le transport du sable, l'évolution des plages et des dunes, les bilans sédimentaires, la navigabilité du chenal et par conséquent, la qualité des habitats marins (ressources biologiques) et leur exploitation (pêche).

Les travaux de remblais pour rehausser la hauteur du pont projeté, l'ouverture d'un nouveau corridor routier, la construction d'un nouveau pont, le démantèlement du pont actuel et de ses approches, de même que les raccordements du futur tronçon de route avec la route actuelle, modifieront les caractéristiques du paysage et altéreront la qualité du champ visuel des observateurs du milieu. Des mesures d'atténuation seront prévues pour atténuer ces impacts sur le paysage.

10. Calendrier de réalisation du projet *(selon les différentes phases de réalisation du projet)*

Le projet est inscrit à la programmation quinquennale 2000-2005 de construction du réseau routier et d'entretien des infrastructures, à l'axe amélioration du réseau routier, classe « A », pour réalisation en fonction des disponibilités budgétaires du MTQ et de l'avancement des étapes de préparation du projet.

11. Phases ultérieures et projets connexes

Mentionner, s'il y a lieu, les phases ultérieures du projet et les projets connexes qui peuvent s'y rattacher.

En 1988, le MTQ a scindé le projet initial plus long en deux parties distinctes :

- Reconstruction de la route 199, de 100 mètres après l'intersection du chemin Marconi jusqu'à 700 m avant le pont de Havre-aux-Maisons. Projet numéro 20-3171-8817, d'une longueur de 2,0 km.
- Reconstruction de la route 199 et du pont de Havre-aux-Maisons. Projet numéro 20-3171-8818, d'une longueur d'environ 3,0 km, qui s'étend de 700 m à l'ouest du pont jusqu'à la courbe à l'ouest du chemin Richard.

En 1997, le MTQ a scindé le projet 20-3171-8817 en deux parties :

- Phase 1 : Cette première phase, d'une longueur de 1,5 km, débute à l'intersection du chemin du Débarcadère et se termine 420 m au nord du chemin des Caps. Le projet est prévu en section urbaine et sera réalisé à très court terme (avant le pont).
- Phase 2 : Cette deuxième phase, d'une longueur de 0,74 km, débute 420 m au nord du chemin des Caps jusqu'à 700 m au sud du pont de Havre-aux-Maisons. Ce projet est prévu en section rurale à long terme.

Le premier projet est celui le plus urgent. Il sera réalisé lorsque le projet sera prêt techniquement (2001 ou 2002) et des crédits budgétaires autorisés. Ce projet sera probablement exécuté avant la construction d'un pont à Havre-aux-Maisons.

La construction du pont de Havre-aux-Maisons fait partie du deuxième projet cité (20-3171-8818).

12. Remarques

Inscrire tout autre renseignement jugé nécessaire à une meilleure compréhension du projet et au besoin, annexer des pages.

Ce projet fait l'objet de discussions depuis plusieurs années. Les intervenants invoquent le danger de la structure actuelle pour les cyclistes, les motoneigistes et les piétons à cause de sa largeur restreinte. La faible hauteur libre (dégagement) sous le pont, empêche l'accès des bateaux de pêche au port lors des marées hautes. Les pêcheurs veulent un pont plus haut afin de pouvoir accéder au port en tout temps. Les entrées et sorties en tout temps à la lagune favoriseront aussi la navigation de plaisance pour les touristes.

Les demandes pour la reconstruction de ce pont et ses approches proviennent de l'Association touristique des Îles, de la MRC et des municipalités de Havre-aux-Maisons et Fatima. Il fait l'objet d'un engagement du Gouvernement du Québec lors du Sommet socio-économique régional de 1989, engagement qui a été réaffirmé lors du sommet de 1991.

Les travaux réalisés en 1996, 1997 et 1999 n'ont permis que de prolonger la durée de vie du pont en consolidant la structure, sans régler tous les problèmes inhérents à cette dernière.

Les municipalités désirent la construction d'un nouveau pont dans un axe plus au par rapport à l'axe de la structure existante et un dégagement de 20 pieds sous le nouveau pont à marée haute, pour permettre le passage des bateaux de pêcheurs et des plaisanciers qui empruntent cette unique voie d'accès au port et à la lagune.

Je certifie que tous les renseignements mentionnés dans le présent avis de projet sont exacts au meilleur de ma connaissance.

Signé le 08 mai 2000 par Michel Michaud