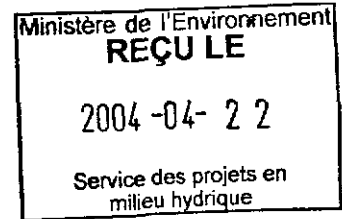


Agence canadienne  
d'évaluation environnementale1141 route de l'Église  
2<sup>e</sup> étage, case postale 9514  
Sainte-Foy (Québec) G1V 4B8Canadian Environmental  
Assessment Agency1141 Route de l'Église  
2<sup>nd</sup> floor, P.O. Box 9514  
Sainte-Foy, Québec G1V 4B8

Le vendredi 16 avril 2004

Monsieur Serge Pilote  
Chargé de projet  
Ministère de l'Environnement du Québec  
Direction des évaluations environnementales  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage, boîte 83  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Questions et commentaires consolidés – comité fédéral de projet**  
Reconstruction du pont et de la route 199 reliant Havre-aux-Maisons et Fatima  
aux Îles-de-la-Madeleine

Monsieur,

En réponse à la demande de monsieur Gilles Brunet du Ministère de l'Environnement du Québec en date du 3 mars dernier, nous avons procédé à l'examen du document intitulé «Reconstruction du pont et de la route 199 reliant Havre-aux-Maisons et Fatima aux Îles-de-la-Madeleine, Étude d'impact sur l'environnement, Rapport final, Groupe conseil GENIVAR, février 2004».

À la suite de cette analyse, le ministère des Pêches et des Océans Canada, Environnement Canada et Transports Canada, Programme de protection des eaux navigables, (comité fédéral de projet) concluent que l'étude d'impact n'est pas recevable telle que présentée et que certains éléments du projet n'ont pas été traités de façon satisfaisante par le promoteur. Notamment, les descriptions des éléments liés à l'avifaune, aux espèces en péril, à l'habitat du poisson, à l'hydrodynamisme et à la navigation sont incomplètes.



Afin de permettre au promoteur de répondre adéquatement aux préoccupations du comité fédéral de projet, vous trouverez ci-jointe une liste de questions et de commentaires. Ce document présente les questions et commentaires consolidés des ministères fédéraux consultés. Chaque ministère a évalué l'étude d'impact en fonction de ses domaines de compétences. Notez que cette liste n'est pas exhaustive ni finale et qu'il est possible que d'autres informations soient demandées ultérieurement.

Par ailleurs, le comité fédéral de projet considère que l'analyse des différentes variantes du projet doit tenir compte de tous les enjeux. Les impacts du tracé retenu sur le milieu n'ont pas été évalués de manière adéquate et complète et les autres variantes ont été rejetées sans avoir été convenablement analysées. Or, le tracé retenu est celui qui présente les plus importants impacts sur le plan environnemental (perturbation de l'habitat du poisson par la mise en place d'accès temporaires pour la construction des piles, destruction et détérioration de l'habitat du poisson par la présence des piles et des enrochements de protection, risque de modification de l'hydrodynamisme de la passe, impacts sur le pluvier siffleur).

Le tracé retenu (variante 6), n'est donc pas acceptable compte tenu des impacts négatifs qu'il entraînerait sur des composantes du milieu naturel et de l'impact indéterminé sur l'hydrodynamisme et le transport sédimentaire dans la passe de la lagune du Havre-aux-Maisons. De plus, la variante retenue aura vraisemblablement des impacts négatifs importants sur le Pluvier siffleur, une espèce désignée en voie de disparition au Canada par le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC) et protégée en vertu de la *Loi sur les espèces en péril*. Le projet tel que décrit occasionnera la perte permanente de l'habitat essentiel du pluvier, et les travaux de construction sont susceptibles de nuire ou de déranger le Pluvier siffleur durant sa saison de nidification. Pour ces raisons, le promoteur devrait orienter le choix du tracé vers les variantes qui sont situées à proximité du pont actuel (variantes 1 à 3) de manière à proposer un tracé de moindre impact.

N'hésitez pas à communiquer avec moi au (418) 649-6104 si vous avez des questions.

Veuillez agréer, Monsieur, mes salutations les meilleures.

*Josée Noël*

Josée Noël  
Conseillère principale  
Coordonnateur fédéral de l'évaluation environnementale

## TABLE DES MATIÈRES

<u>Objet</u> .....	1
<u>Avis concernant la recevabilité de l'étude d'impact</u> .....	1
<u>Questions et commentaires</u> .....	2
<u>1 Questions et commentaires généraux</u> .....	2
<u>2 Questions et commentaires sur la description du projet</u> .....	2
<u>3 Questions et commentaires sur la description et l'analyse du milieu</u> .....	3
<u>4 Questions et commentaires sur la détermination des variantes de tracé</u> .....	9
<u>5 Questions et commentaires sur la présentation du tracé retenu</u> .....	10
<u>6 Questions et commentaires sur les impacts</u> .....	11
<u>7 Questions et commentaires sur les mesures d'atténuation et de compensation</u> .....	14
<u>8 Questions et commentaires sur le bilan des impacts</u> .....	16
<u>9 Questions et commentaires sur le programme de surveillance et de suivi</u> .....	16
<u>Spécifications particulières en regard de la Loi sur la protection des eaux navigables</u> .....	18

## OBJET

Le présent document fait suite à une demande de questions et commentaires reçue du ministère de l'Environnement du Québec le 3 mars 2004 dans le cadre de l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact du projet de reconstruction du pont et de la route 199 reliant Havre-aux-Maisons et Fatima aux Îles-de-la-Madeleine. Trois ministères fédéraux ont reçu une telle demande de questions et commentaires, soit le ministère des Pêches et des Océans Canada (MPO), Environnement Canada (EC) ainsi que Transports Canada, Programme de protection des eaux navigables (PPEN). Le présent document regroupe les questions et commentaires de ces trois ministères fédéraux.

Les questions et commentaires présentés dans ce document sont basés sur l'analyse du document suivant :

GREENDALE, R. 2004. *Reconstruction du pont et de la route 199 reliant Havre-aux-Maisons et Fatima aux Îles-de-la-Madeleine*. Étude d'impact sur l'environnement. Rapport du Groupe conseil GENIVAR à Transports Québec. 141 p. et annexes.

## AVIS CONCERNANT LA RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

À la suite de l'analyse du document d'étude d'impact, le ministère des Pêches et des Océans Canada, Environnement Canada ainsi que Transports Canada, Programme de protection des eaux navigables (PPEN), concluent que l'étude d'impact n'est pas recevable telle que présentée et que certains éléments du projet n'ont pas été traités de façon satisfaisante par le promoteur.

Par ailleurs, les ministères concernés considèrent que l'analyse des différentes variantes du projet doit tenir compte de tous les enjeux. Or, le tracé retenu est celui qui présente les plus importants impacts sur le plan environnemental (perturbation de l'habitat du poisson par la mise en place d'accès temporaires pour la construction des piles, destruction et détérioration de l'habitat du poisson par la présence des piles et des enrochements de protection, risque de modification de l'hydrodynamisme de la passe, impacts sur le pluvier siffleur). Les impacts du tracé retenu sur le milieu n'ont pas été évalués de manière adéquate et complète et les autres variantes ont été rejetées sans avoir été convenablement analysées.

Le tracé retenu (variante 6) n'est pas acceptable compte tenu des impacts négatifs qu'il entraînerait sur des composantes du milieu naturel et l'impact indéterminé sur l'hydrodynamisme et le transport sédimentaire dans la passe de la lagune du Havre aux Maisons. Pour ces raisons, le promoteur devrait orienter le choix du tracé vers les variantes qui sont situées à proximité du pont actuel (variantes 1 à 3) de manière à proposer un tracé de moindre impact.

## QUESTIONS ET COMMENTAIRES

### 1 Questions et commentaires généraux

- 1.1 *[Pêches et Océans Canada]* La page « i » qui présente l'équipe de réalisation de l'étude d'impact inclut le Ministère des Pêches et des Océans du Canada (MPO) et le nom d'une analyste de la Direction de la gestion de l'habitat du poisson. Retirer de la liste de l'équipe de réalisation la mention du MPO puisque nous n'avons pas participé à la réalisation de cette étude d'impact.
- 1.2 *[Transports Canada]* De façon générale, ce rapport ne tient pas suffisamment compte des impacts significatifs du projet relatifs à la sécurité de la navigation et au trafic maritime local. Plus de détails sont nécessaires à l'évaluation de ces impacts.
- 1.3 *[Transports Canada]* Aucun article ne présente le cadre légal relatif à l'application des Lois et règlements.

### 2 Questions et commentaires sur la description du projet

- 2.1 *[Pêches et Océans Canada]* Dans cette section du rapport, il est indiqué que l'analyse et l'évaluation des avantages et inconvénients de chacune des variantes proposées a mené au choix du tracé qui répond le mieux aux besoins du milieu et aux critères de conception et de construction du MTQ tout en permettant de minimiser les impacts environnementaux du projet. Or, le tracé qui a été retenu est celui qui présente les plus importants impacts sur le plan environnemental (perturbation de l'habitat du poisson par la mise en place d'accès temporaires pour la construction des piles, destruction et détérioration de l'habitat du poisson par la présence des piles et des enrochements de protection, risque de modification de l'hydrodynamisme de la passe). Les impacts du tracé retenu sur le milieu n'ont pas été évalués adéquatement et complètement et les autres variantes ont été rejetées sans avoir été convenablement analysées.

Le tracé retenu (variante 6), n'est pas acceptable compte tenu des impacts négatifs qu'il entraînerait sur des composantes du milieu naturel et l'impact indéterminé sur l'hydrodynamisme et le transport sédimentaire dans la passe de la lagune du Havre aux Maisons. Pour ces raisons, le promoteur devra orienter le choix du tracé vers les variantes qui sont situées à proximité du pont actuel (variantes 1 à 3) de manière à proposer un tracé de moindre impact.

- 2.2 *[Pêches et Océans Canada et Transports Canada]* Présenter en détails l'échéancier des travaux proposés présentant les différentes étapes de réalisation, particulièrement en ce qui a trait aux travaux qui seraient réalisés sur le littoral et en milieu marin, en tenant compte des périodes de restriction.

### 3 Questions et commentaires sur la description et l'analyse du milieu

#### Courants, bathymétrie et sédimentologie

3.1 *[Pêches et Océans Canada]* Les vents du cadran est (nord-est, est et sud-est) constituent-ils une source d'énergie pour le transport de sédiments vers l'entrée de la lagune du Havre aux Maisons?

3.2 *[Pêches et Océans Canada]* Les mesures de courant à la passe du Havre aux Maisons ont été enregistrées de mai à juillet 2001, mais pour des raisons techniques, seules les données du 25 mai au 4 juin sont de bonne qualité. Sur une si courte période, est-ce que l'on considère que les données sont représentatives?

3.3 *[Pêches et Océans Canada]* La description des composantes physiques du projet est basée sur le rapport de Koutitonsky (2002), joint en annexe de l'étude d'impact. Dans le rapport de Koutitonsky, il est indiqué que la bathymétrie de la lagune du Havre aux Maisons est encore mal connue puisqu'il n'existe aucune donnée de profondeur pour les chenaux et les hauts fonds du delta interne. L'auteur conclut d'ailleurs que ce manque d'information :

*«... pourrait être à l'origine d'erreurs de calculs de la modélisation numérique de la circulation des eaux dans les lagunes et du transport des sédiments à la passe d'entrée. Toute étude quantitative du transport de sédiments dans la région devra prévoir une nouvelle couverture bathymétrique de la région dans le futur.»*

Le manque d'information sur la bathymétrie et les lacunes des relevés permettent-ils de se fier aux résultats des modélisations du milieu physique ? Cette question est d'autant plus importante que la section 4.3 (Modélisation du milieu physique) précise que l'objectif général est d'étudier l'impact des piliers du nouveau pont et en évaluer les effets sur les composantes physiques du milieu (section 8.2.1).

3.4 *[Transports Canada]* La bathymétrie utilisée a été relevée il y a plusieurs années. Compte tenu du potentiel élevé des mouvements des sédiments, et de l'étroitesse du chenal de navigation, un relevé récent est sans doute nécessaire pour bien évaluer :

- la conception des piles et de la méthode de construction ;
- les risques de remblais dans le chenal de navigation en cours de construction, lors de l'érection des piles, de déblais et d'ouvrages temporaires ;
- les risques de remblais dans le futur.

3.5 *[Transports Canada]* Par conséquent, l'étude doit tenir compte de façon plus élaborée de ces risques et impacts et présenter les résultats et dispositions pour assurer le maintien et la sécurité de la navigation pendant les travaux, mais également à court et à long terme.

3.6 *[Transports Canada]* De façon plus particulière pour la variante 6, quels seront les impacts des piles sur les mouvements des sédiments et le chenal de navigation?

## Espèces animales

- 3.7 *[Pêches et Océans Canada]* Les figures 12, 17 et 18 indiquent la présence de la mactre atlantique alors que le texte fait référence à la mactre d'Amérique. Bien qu'il s'agisse de la même espèce, il est préférable d'uniformiser la terminologie. Au tableau 21, on traite même de l'impact du tracé sur la mactre de Stimpson qui est une espèce différente.

## Espèces menacées

- 3.8 *[Pêches et Océans Canada]* Les références aux espèces animales menacées ne tiennent compte que des espèces qui ont un statut particulier selon les listes provinciales. Le promoteur doit tenir compte du statut particulier des espèces fauniques au niveau fédéral et en faire mention dans l'étude d'impact.
- 3.9 *[Environnement Canada]* Dans le secteur des travaux proposés, il y a présence de 2 espèces d'oiseaux désignées en voie de disparition au Canada par le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC), soit le Pluvier siffleur et la Sterne de Dougall. De plus, ces espèces se retrouvent dans l'annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril* et par conséquent elles sont inscrites au sens de la loi.

En conséquence, dès le 1 juin 2004 il sera interdit de tuer un individu d'une espèce sauvage inscrite comme espèce disparue du pays, en voie de disparition ou menacée, de lui nuire, de le harceler, de le capturer ou de le prendre (cf. article 32). De plus, il sera interdit d'endommager ou de détruire la résidence d'un ou de plusieurs individus soit d'une espèce sauvage inscrite comme espèce en voie de disparition ou menacée, soit d'une espèce sauvage inscrite comme espèce disparue du pays dont un programme de rétablissement a recommandé la réinsertion à l'état sauvage au Canada (cf. article 33).

Il sera également interdit de détruire un élément de l'habitat essentiel d'une espèce en voie de disparition inscrite ou d'une espèce menacée inscrite se trouvant dans une province ou un territoire, ailleurs que sur le territoire domaniale. Cependant, cette interdiction ne s'applique qu'aux parties de l'habitat essentiel que le gouverneur en conseil désigne par décret pris sur recommandation du ministre (cf. article 61).

- 3.10 *[Environnement Canada]* Le Pluvier siffleur niche sur les deux plages qui seront affectées par les travaux de reconstruction du pont. Sur la plage du côté du Havre-aux-Maisons, le Pluvier siffleur y niche annuellement. Entre un et trois couples y construisent leur nid annuellement. Sur la plage du côté de Fatima, la nidification est moins régulière depuis les dernières années.

Aux Îles-de-la-Madeleine, l'ensemble de la période de nidification du Pluvier siffleur s'étend de la mi-mai à la fin août. Pour mener à terme une couvée, il faut plus de 60 jours, soit une dizaine de jours pour la formation des couples et l'établissement du territoire, 7 jours pour la ponte des œufs, environ 28 jours pour l'incubation des œufs et finalement environ 25 jours pour l'élevage des jeunes. La période de ponte a surtout lieu entre la mi-mai et la mi-juin, bien qu'il y ait quelques cas d'initiation de ponte jusqu'au début juillet. La période d'éclosion des œufs commence à partir de la mi-juin pour se poursuivre jusqu'à la fin juillet. Finalement, la période d'envol des oisillons, va du 9 juillet à la fin août.

Le même nid n'est pas réutilisé par le Pluvier siffleur à chaque année, si bien que les nids changent de place à chaque année. De plus, les oisillons sont nidifuges, ce qui signifie que les oisillons se déplacent librement sur la plage à la recherche de nourriture. Ils sont donc susceptibles de se trouver n'importe où sur la plage.

Page 37, 2e paragraphe

- Pluvier siffleur : il faudrait mentionner que le Pluvier siffleur est désigné en voie de disparition au Canada.
- Pluvier siffleur : on mentionne que les adultes et les jeunes se dirigent du côté de la lagune pour se nourrir. C'est vrai, mais dans le cas des deux plages touchées par ce projet, ce n'est pas le cas, car il n'y a pas d'accès à la lagune.

### 3.11 [Environnement Canada] Sterne de Dougall

Page 35, 4e paragraphe

- Sterne de Dougall : il faudrait mentionner que la Sterne de Dougall est désignée en voie de disparition au Canada.
- Sterne de Dougall : les sites de nidification de la Sterne de Dougall mentionnés dans le texte auraient pu être actualisés. La Sterne de Dougall n'a pas été vue nicheuse dans le Havre aux Basques depuis le début des années 80.

Page 61, 1er paragraphe

- Il aurait été pertinent de mentionner que de la marina, il est possible d'observer la Sterne de Dougall et qu'en fait il s'agit de la meilleure place au Québec et peut-être même au Canada pour observer cette espèce.

Page 122, section 8.2.2 Faune avienne, 1er paragraphe

- Il est question d'un impact nul pour ce qui est des sternes. Il aurait été intéressant de savoir quel aurait été l'impact du projet de construction du pont sur les aires d'alimentation situées à proximité de la zone de travaux. Les sternes s'alimentent en eaux peu profondes. Elles s'alimentent régulièrement et en bon nombre le long de la plage du Havre-aux-Maisons, de même que sur les hauts fonds de la lagune du Havre aux Maisons. Les hauts fonds illustrés en bleu sur la carte de la figure 10 correspondent probablement assez bien aux aires d'alimentation des sternes.

Questions :

- Est-ce que les travaux vont augmenter de façon significative la turbidité de l'eau, ce qui nuirait à l'alimentation des sternes?
- Est-ce que la présence du pont va modifier de façon substantielle la nature et l'emplacement de ces hauts fonds, ce qui pourrait avoir comme conséquence de réduire l'aire d'alimentation des sternes?



## Avifaune

- 3.12 [*Environnement Canada*] L'aire d'étude n'a fait l'objet d'aucun inventaire systématique pour les oiseaux. Les données concernant l'avifaune proviennent d'une revue de la littérature et de la consultation d'organismes locaux. Il est à noter que le Service canadien de la faune d'Environnement Canada n'a pas été consulté afin de fournir les données sur les oiseaux migrateurs.

Page 35, 4.4.2 Faune

Il aurait été nettement plus profitable de consulter le Service canadien de la faune d'Environnement Canada pour avoir des informations sur les oiseaux des Îles-de-la-Madeleine et les espèces en péril, plutôt que de consulter le comité ZIP des Îles-de-la-Madeleine.

- 3.13 [*Environnement Canada*] Dans le rapport d'étude d'impact, on mentionne qu'une espèce d'oie et 15 espèces de canards fréquentent les îles (p. 37), mais aucune liste n'est présentée afin de présenter les espèces et confirmer leur présence dans l'aire d'étude. De plus, il n'y a aucune donnée sur la densité ou l'abondance des espèces de sauvagine dans le secteur à l'étude, de telle sorte qu'il nous est difficile d'apprécier les impacts potentiels du projet sur la sauvagine.

Le rapport ne fait aucune mention du Fuligule milouinan. Il faudrait documenter le cas du Fuligule milouinan, dont une petite population nicheuse est installée aux îles-de-la-Madeleine depuis fort longtemps (Fradette, 1992). D'ailleurs, il s'agit de la mention probablement la plus méridionale en Amérique du Nord. Dans ce contexte, il serait important de connaître si les travaux de construction auront des impacts négatifs sur cette espèce de sauvagine, notamment lors de la saison de nidification.

À notre connaissance, l'aire d'étude est peu fréquentée par la sauvagine, hormis la mention intéressante pour la nidification du Fuligule milouinan. Cependant, la description de la sauvagine dans le rapport est incomplète et ne nous permet pas d'évaluer sur une base scientifique les impacts du projet sur la sauvagine.

- 3.14 [*Environnement Canada*] Les oiseaux marins ou les colonies d'oiseaux aquatiques les plus près des travaux proposés sont sur l'île Paquet et l'île Rouge, soit à plusieurs centaines de mètres, et du côté de la lagune de Havre-aux-Maisons, non du côté du large. Il n'y a aucune donnée sur la densité ou l'abondance des espèces d'oiseaux marins dans le secteur à l'étude, de telle sorte qu'il nous est difficile d'apprécier les impacts potentiels du projet sur ces espèces.

Page 35, 4e paragraphe

- Île Rouge : il y a aussi nidification du Cormoran à aigrettes nicheur.

Page 37, 1er paragraphe

- Grand Héron : les sites de nidification du Grand Héron mentionnés dans le texte auraient pu être actualisés. Le Grand Héron ne niche plus à l'île aux Loups Marins et à la Pointe Rockill depuis plusieurs années. Par ailleurs, il niche depuis quelques années au mont Moore.

- 3.15 [Environnement Canada] L'auteur n'a présenté aucune liste afin d'énumérer les espèces de passereaux susceptibles de fréquenter l'aire d'étude. De plus, il n'y a aucune donnée sur la densité ou l'abondance des passereaux dans le secteur à l'étude, de telle sorte qu'il nous est difficile d'apprécier les impacts potentiels du projet ce groupe d'oiseaux.

Il apparaît que le milieu terrestre n'est effectivement constitué que de dunes de sable et de végétation herbacée et ne serait propice qu'à la nidification de quelques espèces, notamment l'Alouette hausse-col. Par ailleurs, il n'y a aucune référence au Bruant des prés qui peut également nicher dans ce même habitat.

Page 37, 3e paragraphe

- Outre l'Alouette hausse-col, il aurait été pertinent de mentionner la présence du Bruant des prés qui niche dans les milieux dunaires.

- 3.16 [Environnement Canada] L'auteur n'a présenté qu'une brève énumération des oiseaux de rivage susceptibles de fréquenter les Îles-de-la-Madeleine, mais aucune liste n'est présentée afin d'énumérer les espèces et de confirmer leur présence dans l'aire d'étude. Il n'y a aucune donnée sur la densité ou l'abondance des oiseaux de rivage dans le secteur à l'étude, de telle sorte qu'il nous est difficile d'apprécier les impacts potentiels du projet sur ce groupe d'oiseaux.

En consultant le fichier EPOQ, on dénombre 25 espèces d'oiseaux de rivage (\*Pluvier siffleur, \*Pluvier semipalmé, \*Pluvier kildir, Pluvier bronzé, Pluvier argenté, Tournepiere à collier, \*Bécasse d'Amérique, \*Bécassine des marais, Courlis corlieu, \*Chevalier grivelé, \*Chevalier semipalmé, \*Grand Chevalier, Petit Chevalier, Bécasseau maubèche, Bécasseau à poitrine cendrée, Bécasseau à croupion blanc, \*Bécasseau minuscule, Bécasseau variable, Bécassin roux, Bécasseau semipalmé, Bécasseau roussâtre, Barge marbrée, Barge hudsonnienne, Combattant varié, Bécasseau sanderling). Plusieurs d'entre elles sont en déclin au Canada. Au moins neuf espèces (\*) sont nicheuses (Fradette, 1992).

Page 37, 2e paragraphe

- Oiseaux de rivage : dans le texte on parle de 13 espèces. Le nombre d'espèces d'oiseaux de rivage qui fréquentent annuellement l'archipel madelinot est supérieur à 20 espèces.

## Habitats sensibles et milieux humides

3.17 *[Pêches et Océans Canada]* Au point 4.4.5 (Habitats sensibles), il est indiqué dans le dernier paragraphe de cette section, que :

*« Selon les informations colligées dans la base de données SIGHAP, le seul habitat sensible dans la zone d'étude est l'estran vaseux (banc coquillier) des deux côtés du chenal (voir figure 10) ».*

La figure 10 identifie les hauts fonds et les estrans vaseux. L'estran est la portion du littoral comprise entre les plus hautes et les plus basses mers. Le secteur coquillier de la passe de la lagune est le A-16.1.2 et il couvre toute la passe (SIGHAP 2002). Par ailleurs, il est inexact d'affirmer que le seul habitat sensible est le secteur coquillier; tout l'habitat du poisson est un habitat sensible.

3.18 *[Pêches et Océans Canada]* Les différentes figures de l'étude révèlent la présence de milieux humides du côté du pont (secteur de Fatima) qui ne sont pas décrits dans l'étude d'impact. Ajouter une description de ces milieux humides dans la section 4 (profondeur, présence de végétation, utilisation par la faune, etc.).

3.19 *[Pêches et Océans Canada]* Sur les figures 17 et 18, les milieux humides situés du côté de Fatima sont mal représentés.

## Habitats aquatiques

3.20 *[Pêches et Océans Canada]* Indiquer la présence de bancs de zostère dans la lagune du Havre aux Maisons dans la section 4.4.1.2.

3.21 *[Pêches et Océans Canada]* Selon des informations récentes d'une représentante du MPO aux Îles-de-la-Madeleine et de la base de données du SIGHAP, le maquereau bleu est une autre espèce d'intérêt susceptible d'être retrouvée dans la lagune du Havre aux Maisons.

3.22 *[Pêches et Océans Canada]* Les enjeux du projet sur le milieu biologique doivent tenir compte des pertes d'habitat du poisson (destruction, perturbation, détérioration). Ils doivent également tenir compte de la présence de toutes les espèces qui possèdent un statut particulier au niveau fédéral.

## Milieu humain

3.23 *[Transports Canada]* Les droits d'occupation sur le fond marin ne sont pas considérés.

3.24 *[Transports Canada]* Décrire plus en détails les activités de navigation :

- il est important de présenter ces données sur un extrait de cartes nautiques du Service Hydrographique du Canada (S.H.C.) pour ainsi tenir compte des données relatives à la navigation ;
- circulation et couloir de navigation utilisés ;
- la description du type et de la densité de navigation dans le secteur (diurne/nocturne) ;
- les principales caractéristiques des navires (tirant d'eau en charge, tirant d'air, longueur, largeur, tonnage, etc.).

- 3.25 [Transports Canada] Aides à la navigation existantes et proposées, fixes, flottantes, permanentes et temporaires :
- Aucune mention n'a été faite dans l'étude sur ces éléments importants.

#### 4 Questions et commentaires sur la détermination des variantes de tracé

- 4.1 [Pêches et Océans Canada et Transports Canada] À la page 96, il est écrit :

«... d'autres rencontres de consultation (six au total, annexe 8)... ».

Présenter les résultats de ces rencontres ou le sommaire des résultats des consultations puisque l'étude d'impact ne contient pas l'annexe 8 mentionnée. À cet effet, les principaux usagers devraient être consultés, tels que :

- Le club nautique de la lagune de Havre-aux-maisons a déjà mentionné par le passé qu'il désirait être consulté sur ce projet ;
  - Excursionnistes ;
  - Usagers du havre de Cap Vert ;
  - Mariculteurs ;
  - Havre de Cap aux meules, incluant la marina et les pêcheurs.
- 4.2 [Transports Canada] À la suite des consultations auprès des usagers situés dans la zone affectée par les travaux, présenter une lettre d'accord des principaux utilisateurs du domaine de la navigation : marina, mariculteurs et associations régionales des pêcheurs côtiers.
- 4.3 [Transports Canada] Indiquer les éléments qui ont permis de déterminer les dégagements verticaux et horizontaux minimaux du pont en fonction de la navigation potentielle future.
- 4.4 [Pêches et Océans Canada] Les 6 variantes ont fait l'objet d'une analyse et d'une comparaison sur les aspects techniques, biologiques et humains, mais non sur les aspects physiques. Bien qu'il s'agisse d'un enjeu important (voir point 4.6 de l'étude d'impact) pour quelle(s) raison(s) les aspects physiques n'ont-ils pas été pris en compte ?
- 4.5 [Pêches et Océans Canada] Les comparaisons entre les variantes sont incomplètes pour plusieurs des aspects techniques et biologiques, ce qui peut biaiser les conclusions de l'analyse. À titre d'exemple, on indique que les variantes 1 et 2 entraîneraient un empiètement d'environ 600 m<sup>2</sup> en milieu marin. Cependant, et contrairement à ce que démontre le tableau 17, toutes les variantes causeraient un empiètement en milieu marin et donc une perte d'habitat du poisson (présence de piles, enrochement de protection, batardeaux, chemin d'accès aux piles si requis, etc.). Les analyses comparatives doivent être revues point par point en tenant compte de tous les éléments du milieu qui seraient affectés par la mise en place de l'une ou l'autre des variantes.

- 4.6 *[Environnement Canada]* Il est évident que le promoteur a sous-évalué l'importance des composantes biologiques dans son choix de variante. À la page 98, 2e paragraphe, il est mentionné que «La présence d'espèces végétales et animales rares ou menacées à ces sites est possible, quoique la probabilité en soit faible, en fait les visites sur le terrain n'ont pas permis d'en identifier.». Cette affirmation est erronée puisque le Pluvier siffleur est présent annuellement sur la plage. Si aucune espèce en péril n'a été notée lors des visites sur le terrain, c'est qu'aucune visite n'a été faite comme il est mentionné en page 35, section 4.4.2, « le milieu n'a fait l'objet d'aucun inventaire systématique de la faune dans le contexte de la présente étude. »

Nous recommandons de refaire la détermination des variantes, mais cette fois, le promoteur devra utiliser une description exhaustive des composantes biologiques du milieu récepteur (i. e. une description basée sur des données de terrain et colligées selon les règles de l'art), notamment la présence d'espèces en voie de disparition au Canada.

- 4.7 *[Pêches et Océans Canada]* La représentation de la zone de fraie du Hareng atlantique sur la figure 17 ne correspond pas à la représentation qui en est faite à la figure 11.
- 4.8 *[Pêches et Océans Canada]* L'analyse des variantes (tableau 18) doit tenir compte de l'importance des pertes d'habitat du poisson et des fonctions qui y sont associées (frayère, zone de migration, secteur coquillier, etc.).
- 4.9 *[Pêches et Océans Canada]* Selon l'étude d'impact, et seulement pour certaines des variantes, la présence physique du chantier pourrait affecter le déplacement des espèces aquatiques dans le chenal du Havre aux Maisons. Le MPO considère que peu importe la variante qui serait retenue, le déplacement des espèces aquatiques sera perturbé. La mise en place de mesures d'atténuation adéquates pourrait réduire cet impact.

## **5 Questions et commentaires sur la présentation du tracé retenu**

- 5.1 *[Pêches et Océans Canada]* Les analyses comparatives des variantes du projet sont incomplètes et varient selon les sections du rapport et les tableaux dans lesquelles elles sont présentées. Par exemple, au point 7.1, on écrit que la variante 3 affecterait la circulation alors que le tableau 20 indique qu'il y aurait peu d'effet sur la circulation. Un autre exemple : on indique au tableau 20 que la variante 6 n'aurait aucun effet sur le déplacement des espèces aquatiques, alors qu'au point 8.2.2.4 il est écrit qu'il y aurait une perturbation possible des déplacements. Pour que le choix du tracé soit véritablement celui de moindre impact, l'analyse des variantes doit être juste et ne pas éluder certains avantages ou inconvénients de manière à favoriser une variante.
- 5.2 *[Pêches et Océans Canada]* Les empiètements en milieu marin ne sont pas considérés comme des perturbations potentielles, mais comme une destruction de l'habitat du poisson et de ce fait doivent être compensées en conséquence. Une perturbation est définie comme étant tout changement temporaire dans l'habitat du poisson qui réduit sa capacité à soutenir un ou plusieurs processus vitaux du poisson. La présence de piles et d'enrochements en milieu marin n'est pas une perturbation potentielle mais bien une destruction de l'habitat du poisson.

- 5.3 *[Pêches et Océans Canada]* Encore ici, les comparaisons entre les variantes sont incomplètes et contradictoires. Par exemple, on peut lire pour la variante 3, à la figure 18, que les travaux nuiront à la circulation, alors que le tableau 17 indique qu'avec la variante 3, les travaux ne nuiront pas à la circulation locale et touristique.
- 5.4 *[Pêches et Océans Canada]* À la figure 18, pour la variante 3, il est indiqué que cette variante affecterait une faible superficie de milieux humides du côté de Fatima. Quelle serait la dimension de cette superficie ?

## **6 Questions et commentaires sur les impacts**

- 6.1 *[Pêches et Océans Canada]* Dans l'introduction du rapport, il est mentionné que les méthodes de travail seront analysées afin de mieux évaluer les impacts sur le milieu. La description de ces méthodes est incomplète et ne permet pas d'évaluer adéquatement leurs impacts sur le milieu.
- 6.2 *[Pêches et Océans Canada]* Indiquer la superficie d'empiètement sous la ligne de pleine mer supérieure grande marée pour chacune des composantes du pont pour le tracé qui sera retenu (culées, piles, enrochement de protection et remblai).
- 6.3 *[Pêches et Océans Canada]* Évaluer l'impact du projet sur l'habitat du poisson et tenant compte de la définition du mot perturbation qui a été faite précédemment (voir question 5.2). Les ouvrages qui empièteraient de manière permanente sous la ligne des hautes eaux entraîneraient une destruction de l'habitat du poisson. Les ouvrages temporaires (ex. les batardeaux) causeraient au minimum des perturbations de l'habitat du poisson.
- 6.4 *[Pêches et Océans Canada]* Le MPO ne pourra se prononcer définitivement sur la perte d'habitat du poisson que lorsque les plans et les devis détaillés lui auront été soumis et les méthodes de travail analysées.
- 6.5 *[Environnement Canada]* Environnement Canada est d'avis que l'évaluation des impacts du projet sur la composante avifaune comporte beaucoup de lacunes, car elle est basée sur des données fragmentaires. De plus, la construction du pont (i. e. la variante 6) occasionnera la perte permanente de l'habitat essentiel du Pluvier siffleur. D'ailleurs, la perte de l'habitat de nidification du Pluvier siffleur va au-delà de la largeur de l'emprise routière et du remblai. Le Pluvier siffleur niche en milieu ouvert, sur les sections de plages les plus vastes, ce qui lui permet d'avoir un vaste champ de vision pour voir les prédateurs de loin. La présence d'un remblai et d'un pont haut de plusieurs mètres va rendre inutilisables les abords du pont par le Pluvier siffleur. La perturbation du milieu ne sera donc pas seulement localisée et temporaire, mais amènera une perte définitive d'une partie de l'habitat de nidification et d'élevage du Pluvier siffleur.

Lors de la phase de construction, la présence du chantier créera un achalandage important (travailleurs, curieux, etc.) sur les plages du secteur, ce qui aura pour conséquence de perturber de façon importante la période de nidification de l'espèce. Des nids ou des oisillons pourraient être écrasés. Autrement, les nombreux dérangements pourraient causer l'abandon des nids ou une mortalité accrue chez les oisillons, car ces derniers devront être constamment en déplacement pour s'éloigner des perturbations, ce qui réduira leurs chances de survie. L'impact sur le Pluvier siffleur sera donc important pendant la période de construction.

Un rappel à l'autorité responsable sous la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* :

En vertu de l'article 79 de la *Loi sur les espèces en péril*, toute personne (Autorité responsable) tenue, sous le régime d'une loi fédérale, de veiller à ce qu'il soit procédé à l'évaluation des effets environnementaux d'un projet notifié sans tarder à tout ministre compétent tout projet susceptible de toucher une espèce sauvage inscrite ou son habitat essentiel. De plus, la personne (Autorité responsable) détermine les effets nocifs du projet sur l'espèce et son habitat essentiel et, si le projet est réalisé, veille à ce que des mesures compatibles avec tout programme de rétablissement et tout plan d'action applicable soient prises en vue de les éviter ou de les amoindrir et les contrôler.

Environnement Canada est donc d'avis que le promoteur doit réévaluer les impacts du projet sur la composante avifaune ainsi que sur les espèces en péril et plus particulièrement le Pluvier siffleur et la Sterne de Dougall.

Environnement Canada est d'avis que la réalisation des variantes 4, 5, et 6 du projet sont susceptibles d'occasionner des impacts négatifs importants sur le Pluvier siffleur et son habitat.

- 6.6 *[Environnement Canada]* Il serait important de connaître les impacts du pont et de ses piliers sur la dynamique du milieu dunaire environnant. Est-ce que la présence de ces structures va modifier les courants et l'écoulement du vent de façon telle que les dunes et les plages seront affectées?
- 6.7 *[Pêches et Océans Canada]* Au point 4.3 Modélisation du milieu physique, on indique que l'objectif de cette modélisation est d'étudier l'effet des piliers du nouveau pont dans la passe qui mène à la lagune du Havre aux Maisons. Quels seraient les impacts du nouveau pont sur l'hydrodynamisme et le transport sédimentaire ?
- 6.8 *[Pêches et Océans Canada]* Le point 4.6 de l'étude d'impact mentionne certains des enjeux du projet sur les éléments du milieu physique, biologique et humain. Les impacts de la présence des nouvelles structures du pont (piles, culées, enrochement, remblai) doivent impérativement être évalués puisque le rapport de Koutitonsky (2002) est incomplet (voir les points 4.2, 4.3 et 6 de ce rapport), bien qu'il indique (p. 22) :
- « Tout changement de surface de la passe, par la présence de piliers d'un nouveau pont à cet endroit, pourra occasionner un changement de la phase de la marée à l'intérieur de la lagune du Havre-aux-Maisons. Ceci aurait pour effet de changer la circulation de la marée entre les 2 lagunes et, par conséquent, de modifier tout le processus associé à la circulation résiduelle à la marée dans les deux lagunes tel que la dérive de larves d'espèces marines, le transport de sédiments fins, le temps de renouvellement des eaux ou autre. »*
- 6.9 *[Pêches et Océans Canada]* Évaluer quel serait l'impact du nouveau pont sur les chenaux principal et secondaire qui assurent les échanges d'eau et la migration des espèces aquatiques entre la lagune et le golfe.
- 6.10 *[Pêches et Océans Canada]* Quel sera l'impact de la présence des piliers du nouveau pont sur la zone d'accumulation située du côté du golfe du Saint-Laurent, du côté droit du chenal de navigation ?

- 6.11 *[Pêches et Océans Canada]* À la page 23 de l'étude d'impact (4.2.8 Transport sédimentaire) il est indiqué que la stabilité de la passe de Havre-aux-Maisons est assurée artificiellement par la présence de culées en béton situées aux extrémités du pont actuel. Selon Koutitonsky (2002), à défaut d'une étude approfondie de la dynamique sédimentaires dans la zone d'étude, ces supports en béton devront demeurer en place après la construction du nouveau pont. Le démantèlement du pont actuel inclut-il la démolition des culées ?
- 6.12 *[Pêches et Océans Canada et Transports Canada]* Indiquer les impacts de la démolition du pont actuel.
- 6.13 *[Pêches et Océans Canada]* Évaluer quel serait l'impact du rehaussement du pont. Le but de ce rehaussement est de permettre la circulation des embarcations même lors des périodes de marées hautes. Toutefois, ce rehaussement pourrait également entraîner une augmentation de la fréquentation des installations portuaires de la lagune de Havre aux Maisons et donc un accroissement de la circulation des embarcations, ce qui risque d'entraîner une augmentation du batillage et de l'érosion des rives, particulièrement du côté du Golfe.
- 6.14 *[Transports Canada]* Indiquer et préciser les risques potentiels d'impacts et de conflits que peut représenter le projet lors de la construction et de l'exploitation sur le maintien de la libre circulation d'une navigation sécuritaire et décrire les mesures prises pour y arriver.
- 6.15 *[Pêches et Océans Canada]* Évaluer les impacts du projet sur l'aquaculture s'il y a une modification des échanges d'eau et de la dynamique sédimentaire à la suite de la construction du pont.
- 6.16 *[Pêches et Océans Canada]* Si un chemin de contournement est requis, indiquer la localisation du chemin de déviation temporaire et les impacts associés.
- 6.17 *[Pêches et Océans Canada]* En vertu du paragraphe 16(1) de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, les effets environnementaux du projet doivent être évalués, y compris ceux causés par les accidents ou défaillances pouvant en résulter. Le promoteur devra également évaluer les effets cumulatifs que la réalisation du projet, combinés à l'existence d'autres ouvrages ou à la réalisation d'autres projets ou activités, est susceptible de causer à l'environnement. Il devra également évaluer l'importance de ces effets.
- 6.18 *[Environnement Canada]* Afin de satisfaire les exigences de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, le promoteur doit évaluer les impacts cumulatifs du projet. Pour ce faire, nous suggérons l'approche de la composante valorisée de l'écosystème (CVE) telle que recommandée par l'Agence canadienne d'évaluation environnementale. Nous suggérons 2 CVE, soit le Pluvier siffleur et la Sterne de Dougall, les deux espèces en péril. Pour la portée spatiale, nous recommandons l'ensemble de l'archipel des Îles-de-la-Madeleine, et pour la portée temporelle, nous suggérons 30 ans, c'est-à-dire 5 ans avant la réalisation du projet et 25 ans après.



## 7 Questions et commentaires sur les mesures d'atténuation et de compensation

- 7.1 *[Environnement Canada]* Les mesures d'atténuation proposées relativement à l'avifaune sont, selon l'avis d'Environnement Canada, insuffisantes. Selon la variante retenue, il faudrait revoir en détail les mesures d'atténuation qui devront être mises en place.

Le promoteur devra consulter le représentant de l'équipe de rétablissement afin de s'assurer que les mesures d'atténuation soient compatibles avec le plan de rétablissement du Pluvier siffleur.

- 7.2 *[Pêches et Océans Canada et Transports Canada]* Quelles mesures d'atténuation seraient appliquées pour la démolition du pont actuel ?

- Impacts et mesures d'atténuations permettant le libre passage des embarcations de façon sécuritaire.

- 7.3 *[Transports Canada]* Avis à la navigation / Avis aux navigateurs / changements aux cartes nautiques :

- Aucune mention n'en a été faite dans l'étude.

- 7.4 *[Transports Canada]* L'étude ne tient pas compte du plan d'urgence du havre de Cap aux Meules qui sera sans doute à modifier.

- 7.5 *[Pêches et Océans Canada]* Les mesures d'atténuation doivent être révisées et les mesures suivantes devront être ajoutées :

- Restreindre les travaux aux périodes diurnes seulement pour limiter les impacts sur le passage des espèces fauniques dans la passe de la lagune du Havre-aux-Maisons;
- Interdire la mise en place des bâtiments de chantier sur les dunes ou les plages. Les installations de chantier et les espaces d'entreposage devront être sur des espaces déjà perturbés (ex. stationnement);
- Interdire la circulation des véhicules sur les dunes ou les plages en dehors de la zone des travaux qui doit être clairement identifiée;
- Identifier clairement sur le terrain les limites de défrichage;
- Limiter au strict nécessaire le défrichage, le décapage, le déblaiement, le terrassement et le nivellement des aires de travail;
- Signaler et protéger adéquatement les zones sensibles situées dans ou près de l'aire de travail;
- Éviter les empiétements non essentiels à la réalisation d'un ouvrage en bande riveraine des cours d'eau et des milieux humides;
- Éviter, en prenant toutes les précautions nécessaires, tout transport de particules fines au-delà de la zone des travaux effectués directement dans un cours d'eau ou impliquant la mise à nu ou la perturbation des sols à proximité (moins de 15 mètres). Un recouvrement anti-érosion conçu à cette fin devra être posé sur les sols exposés en bande riveraine immédiatement après le nivellement final et l'ensemencement du terrain;

- Minimiser au maximum l'apport de matières en suspension (M.E.S.) dans les plans d'eau lors du pompage des eaux provenant de l'enceinte des batardeaux. Le système utilisé devra retenir les particules fines et ne rejeter dans le plan d'eau que de l'eau claire (25 mg/l de M.E.S.);
- Remettre dans leur état initial le lit et les berges des cours d'eau et des milieux sensibles touchés par les travaux;
- Effectuer une revégétalisation herbacée et/ou arbustive des superficies affectées à l'aide d'espèces indigènes afin de recréer des conditions similaires au milieu naturel;
- Ne rejeter aucuns débris dans le milieu aquatique. Tous les débris introduits accidentellement dans le milieu aquatique devront être retirés dans les plus brefs délais;
- N'étendre aucun abat poussière à moins de 30 mètres des milieux aquatiques;
- Ne pas étendre d'abat poussière lors d'une averse ou lorsqu'une averse est prévue dans la journée. Respecter rigoureusement les taux d'épandage recommandés par le fabricant;
- Ne déposer aucun béton ou mortier humide dans le milieu aquatique;
- Utiliser des matériaux propres, contenant peu ou pas de particules fines et assez gros pour résister au déplacement dû à différents phénomènes (vagues, glaces, etc.) pour réaliser les enrochements;
- Réaliser les travaux de manière à respecter le profil de la berge et à éviter l'érosion et la mise en suspension de sédiments;
- Favoriser la stabilisation de la berge à l'aide de techniques de génie végétal reconnues et qui tiennent compte de l'instabilité, la sensibilité à l'érosion, la pente et la hauteur du talus plutôt que de réaliser un enrochement intégral;
- Réaliser les travaux dans les meilleurs délais possibles et conserver la machinerie en milieu terrestre pour toute la durée des travaux;
- Aviser le personnel affecté aux travaux de la présence des cours d'eau, des milieux sensibles et des mesures d'atténuation prévues pour protéger ces milieux ainsi que les règles de conduite qui y sont associées;
- Effectuer le transport du ciment ainsi que de tous matériaux fins dans des camions fermés ou munis d'une bâche de recouvrement;
- Restreindre la circulation des véhicules aux voies de circulation proposées qui devront être clairement identifiées;
- Rendre le matériel d'urgence (produits absorbants, toiles, outils, etc.) disponible sur le site en cas de déversement de produits dangereux (huile, gazole, etc.);
- Placer les bidons ou récipients contenant des hydrocarbures et autres produits dangereux dans un bac ou entre des bermes ayant la capacité de recueillir 110% des réserves entreposées;
- Posséder et savoir utiliser des équipements d'urgence en cas de déversement accidentel. Advenant un déversement d'hydrocarbure ou de toute autre substance nocive, le réseau d'alerte d'Environnement Canada (1-866-283-2333) ou d'Environnement Québec (1-866-694-5454) devrait être avisé sans délai;

- Faire le nettoyage, l'entretien et le ravitaillement de la machinerie de chantier et des véhicules sur un site désigné à cet effet à plus de 30 mètres des milieux sensibles (habitat du poisson, milieux humides). Prévoir sur place une provision de matières absorbantes ainsi que des récipients étanches bien identifiés, destinés à recevoir les produits pétroliers et les déchets;
- Acheminer les huiles usées découlant de l'utilisation de la machinerie et les déchets en dehors du territoire et en disposer dans un site prévu à cette fin;
- Choisir les engins nécessaires à la réalisation des travaux en fonction des particularités du milieu et de sa fragilité;
- Éloigner la machinerie du cours d'eau dès qu'elle n'est plus utilisée;
- Utiliser une machinerie en bon état de fonctionnement afin d'éviter toute fuite de graisse ou de carburant.

7.6 *[Pêches et Océans Canada]* Toutes les variantes proposées sont susceptibles d'entraîner une perte d'habitat du poisson. Cette perte d'habitat du poisson, si elle est jugée acceptable, peut être autorisée par le MPO en vertu du paragraphe 35(2) de la *Loi sur les pêches*, à la condition que soit mis en œuvre un projet de compensation. Ainsi, le promoteur devra soumettre un projet de compensation afin que compenser la capacité de production de l'habitat qui sera perdue.

## **8 Questions et commentaires sur le bilan des impacts**

- 8.1 *[Pêches et Océans Canada]* L'étude d'impact vise à faire ressortir les caractéristiques du milieu pour permettre d'évaluer adéquatement les enjeux du projet et ce dans le but de choisir la meilleure variante et en évaluer les impacts. La description du milieu a été divisée selon les composantes physiques, biologiques et humaines. L'étude d'impact devra évaluer l'impact du tracé retenu sur le milieu physique.
- 8.2 *[Pêches et Océans Canada]* La fermeture de la passe de la lagune du Havre aux Maisons, ou tout changement majeur à l'hydrodynamisme de la lagune, à la suite de modifications du milieu physique dues à la présence des structures du nouveau pont aurait des conséquences désastreuses sur les milieux naturel et humain de même que sur l'économie des Îles-de-la-Madeleine. L'étude d'impact devra prouver hors de tout doute que la présence des nouvelles structures n'aura pas d'impact sur le milieu physique.
- 8.3 *[Pêches et Océans Canada]* Les impacts résiduels et leur portée ainsi que les impacts cumulatifs devront être élaborés.

## **9 Questions et commentaires sur le programme de surveillance et de suivi**

- 9.1 *[Pêches et Océans Canada]* Au point 4.6, des enjeux qui sont soulevés, particulièrement pour les milieux physiques et biologiques, la destruction, la détérioration et la perturbation de l'habitat du poisson n'ont pas été considérés.

- 9.2 *[Environnement Canada]* Dans la version de l'étude d'impact sur l'environnement déposée en février 2004, le promoteur n'a pas inclus les espèces en péril (i. e. Pluvier siffleur et Sterne de Dougall) dans ses programmes de surveillance et suivi. Nous recommandons d'inclure les espèces en péril dans les programmes de surveillance et de suivi. Le promoteur devra déposer en annexe de la version finale de l'étude d'impact, la version préliminaire des programmes de surveillance et de suivi. Les versions finales des programmes de surveillance et suivi devront être préalablement approuvées par les autorités concernées, au minimum 90 jours avant le début des travaux.
- 9.3 *[Pêches et Océans Canada et Environnement Canada]* Au point 4.6 (milieu humain), on indique que la configuration spatiale du chenal principal devra être conservée après les travaux. Aussi, la réalisation du projet est susceptible de modifier la dynamique sédimentaire (transport des sédiments) dans la passe d'entrée de la lagune du Havre-aux-maison.

De quelle manière s'assurera-t-on que la configuration du chenal principal sera conservée?

Est-ce qu'un dragage d'entretien du chenal de navigation serait nécessaire dans un proche avenir? Si oui, où seront déposés les sédiments dragués?

- 9.4 *[Transports Canada]* Le plan de suivi ne prévoit rien pour assurer la sécurité de la navigation pendant et après la réalisation des travaux. Ce plan de suivi devra également tenir compte du potentiel de mouvement des sédiments dans le chenal de navigation suite à la mise en place des nouveaux ouvrages.
- 9.5 *[Pêches et Océans Canada]* Un suivi du programme de compensation de la perte de l'habitat du poisson devra être instauré afin d'assurer l'efficacité du programme et l'atteinte du bilan d'aucune perte nette de la capacité de production de l'habitat du poisson.

## **SPÉCIFICATIONS PARTICULIÈRES EN REGARD DE LA LOI SUR LA PROTECTION DES EAUX NAVIGABLES**

Une fois que l'étude d'impact et le projet seront considérés recevables, le promoteur devra présenter une demande d'approbation en vertu de la LPEN accompagnée des plans des ouvrages en milieu maritime.

### **Documents devant être présentés par le promoteur pour traitement d'une demande d'approbation en vertu de la LPEN**

Préalablement au processus d'émission d'une approbation au regard de l'article 5(1) de la *Loi sur la protection des eaux navigables* (LPEN), le promoteur devra présenter une lettre de demande d'approbation accompagnée de huit (8) copies des plans des ouvrages identifiés au nom du propriétaire et dûment signés, incluant les informations subséquentes :

*En plus des principales dimensions des ouvrages, les plans (vues et profils) des ouvrages maritimes devront indiquer les informations suivantes :*

1. Relevé bathymétrique récent ;
2. Superposer le projet à une carte nautique du SHC (échelle la plus grande possible) ;
3. Localiser par coordonnées géographiques (nad 83) les extrémités de chacun des segments des tracés et/ou des piles, sur une vue en plan ou cartes nautiques ;
4. Plans de coupes et profils présentant entre autres les dégagements verticaux et horizontaux ;
5. le niveau " Pleine mer supérieure grande marée " (PMSGM) et le niveau " Zéro des cartes " ;
6. les numéros de lots en front desquels les ouvrages sont construits ;
7. Le calendrier des différentes étapes de réalisation ;
8. la description des équipements et la méthode d'exécution des travaux en milieu marin ;
9. le plan de suivi pour assurer la sécurité de la navigation en cours de construction du nouveau pont, de démantèlement du pont existant et du potentiel de mouvement des sédiments dans le chenal de navigation, suite à la réalisation du projet.

#### *Balisage (temporaire)*

1. Fournir les croquis indiquant le type de balisage, caractéristiques, dimensions et dates de mise à l'eau et d'enlèvement.

*Avis à la navigation / Changement aux cartes nautiques*

1. Les informations relatives à l'échéancier, à l'identification des barges et embarcations, à la description des équipements et la méthode d'exécution des travaux maritimes devront être fournis à la Garde côtière canadienne au minimum quinze (15) jours avant le début des travaux.
2. Assurer la sécurité de la navigation en acheminant toutes informations pertinentes pour l'émission :
  - 2.1. des avis à la navigation en cours de réalisation des travaux ;
  - 2.2. des avis aux navigateurs et changement aux cartes nautiques.

*Lors du parachèvement des travaux maritimes, le promoteur devra :*

1. Vérifier la conformité du projet et autres informations apparaissant aux documents approuvés;
2. Au cours des 10 jours suivant la fin des travaux en milieu maritime, assurer la réalisation d'un relevé bathymétrique de la zone potentiellement affectée par les travaux, (consulter les standards du Service hydrographique du Canada);
3. Dans le cas où les ouvrages diffèrent des documents soumis pour approbations, présenter, dans les plus brefs délais, de nouveaux documents " Tel que construit ".