
Questions et commentaires
2^e série

**Route 199, reconstruction du pont
de Havre-aux-Maisons**

Dossier 3211-02-184

Août 2005

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION.....	1
2. QUESTIONS ET COMMENTAIRES.....	1
3. QUESTIONS ET COMMENTAIRES SUR L'ANNEXE 2 : MODÉLISATION NUMÉRIQUE INTÉGRÉE DES COURANTS, DES VAGUES ET DU TRANSPORT DES SÉDIMENTS À L'ENTRÉE DE LA LAGUNE DU HAVRE-AUX-MAISONS, (KOUTITONSKY, 2005).....	2

1. INTRODUCTION

Le présent document comprend des questions et des commentaires adressés au ministère des Transports du Québec dans le cadre de l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement pour le projet de reconstruction du pont de Havre-aux-Maisons, sur la route 199 aux Îles-de-la-Madeleine.

Avant de rendre l'étude d'impact publique, le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs doit s'assurer qu'elle contient tous les éléments requis à la prise de décision. C'est dans cette perspective que la Direction des évaluations environnementales, Service des projets en milieu hydrique, a analysé la recevabilité du document « Reconstruction du pont de la route 199 reliant la Municipalité de Havre-aux-Maisons et la Municipalité de Fatima aux Îles-de-la-Madeleine » et a formulé ses questions et commentaires le 11 mai 2004. Suite à la réception du document « Reconstruction du pont de la route 199 reliant la Municipalité de Havre-aux-Maisons et la Municipalité de Fatima aux Îles-de-la-Madeleine – Réponses aux questions et commentaires du MENV et du fédéral », le Service des projets en milieu hydrique a poursuivi son analyse et souligne les lacunes et les imprécisions de ce dernier document.

Les renseignements demandés portent principalement sur les méthodes de travail, la modélisation effectuée et les espèces floristiques menacées. Toute l'information requise doit être fournie préalablement à l'avis de recevabilité.

2. QUESTIONS ET COMMENTAIRES

- 1) La réponse à la question 8 nécessite des précisions afin d'expliquer en quoi les autres possibles scénarios peuvent se différencier de celui décrit par l'initiateur du projet sur le plan de la protection de l'environnement. Par ailleurs, l'initiateur du projet précise plusieurs mesures environnementales dans son scénario. Est-ce que l'initiateur du projet entend exiger ces mesures dans son appel d'offres?
- 2) La réponse aux questions 23 et 26 n'apparaît pas satisfaisante par les experts consultés. Aussi, seul un inventaire sur le terrain permettra de valider la présence ou non de plantes rares, menacées ou vulnérables dans les secteurs affectés par les travaux. L'initiateur du projet est donc tenu de réaliser cet inventaire.
- 3) À la question 58, l'initiateur du projet s'engage à accentuer la surveillance environnementale des travaux, et ce, particulièrement durant la période d'utilisation du milieu par le Pluvier siffleur et par la Sterne de Dougall et lors d'activités susceptibles de nuire à l'environnement. Le fait d'accentuer la surveillance environnementale ne permet pas d'évaluer si cette dernière sera suffisante. Afin de préciser son engagement, l'initiateur du projet doit indiquer si la surveillance environnementale sera permanente et détailler le programme de surveillance en présentant la fréquence minimale des visites effectuées sur le site des travaux et en proposant le contenu type des rapports de surveillance qui seront déposés au MDDEP.

- 4) La réponse à la question 36 n'apparaît pas satisfaisante par les experts consultés. L'initiateur du projet doit déposer une version préliminaire de son plan d'urgence afin de s'assurer de la faisabilité des actions proposées et identifier les principaux acteurs à un tel plan. L'initiateur du projet doit également déposer trois copies du guide des planifications des mesures d'urgence de TC pour le port de Cap-aux-Meules qui est mentionné à la page 64 de son document.
- 5) La réponse à la question 15 nécessite une précision en ce qui concerne l'impact des piles sur le transport des sédiments. Dans l'étude de M. Koutitonsky (2005) présentée à l'annexe 2, il est mentionné, à la page 36, qu'il n'y a pas de différence significative entre le transport net de sédiments en présence et en absence des piles. Pourquoi est-il alors recommandé de faire une étude détaillée de la dynamique sédimentaire, à la page 37 de cette étude? S'il est peu probable que les piles du pont aient une influence sur la circulation locale produite par les vents (force et direction), se pourrait-il que le pont dans son ensemble en ait une? Est-ce que la considération de l'impact du pont dans son ensemble sur les vents pourrait mener à des conclusions différentes dans l'étude de Koutitonsky (2005)?
- 6) La réponse à la question 18 nécessite une précision. Advenant que suite aux relevés bathymétriques, l'optimisation de la position des piles apporte un changement par rapport aux positions utilisées dans le modèle, est-ce que cela pourrait modifier les simulations effectuées de façon significative et, par conséquent, modifier les conclusions que l'on retrouve dans le rapport de M. Koutitonsky (2005)? Dans l'affirmative, est-ce que l'initiateur du projet s'engage à refaire de nouvelles simulations une fois que les positions finales des piles auront été établies.
- 7) La figure de l'annexe 5 est problématique car plusieurs nids semblent être localisés en milieu aquatique. Cette figure doit être révisée.

3. QUESTIONS ET COMMENTAIRES SUR L'ANNEXE 2 : MODÉLISATION NUMÉRIQUE INTÉGRÉE DES COURANTS, DES VAGUES ET DU TRANSPORT DES SÉDIMENTS À L'ENTRÉE DE LA LAGUNE DU HAVRE-AUX-MAISONS, (KOUTITONSKY, 2005)

- 8) À la page 11, on mentionne que les niveaux d'eau ont été enregistrés à 13 stations; or, il n'y a que 12 stations mentionnées (pas de station 8).
- 9) À la page 21, on dit que le bloc (ii) n'est pas répété avec les piles. Or, d'après le commentaire déjà émis sur la réponse à la question 15 (2^e point), le pont dans son ensemble ne pourrait-il pas influencer le vent de manière à changer de façon significative les résultats obtenus dans les simulations?
- 10) À la page 23, ne devrait-on pas lire figure 45 au lieu de figure 11?

- 11) À la page 23, la notion de *facteur grandissant* doit être expliquée et il doit être précisé si l'utilisation d'un tel facteur est une pratique courante.
- 12) À la page 24, à la place de tableau 5, on devrait lire tableau 6. Dans ce tableau, l'observation de la phase de la marée semi-diurne M2 semble être erronée (voir aussi dans le tableau 3, d'où elle provient).
- 13) À la page 24, on mentionne dans l'étude qu'il y a présence de gravier dans le chenal de navigation. Comme une valeur constante de Manning a été utilisée dans le modèle, l'effet de ce gravier n'a pas été considéré. Est-ce que cela pourrait, en plus de l'incertitude sur la profondeur utilisée pour la lagune, expliquer le retard des phases simulées à la station 2?
- 14) Aux pages 26 et 35, la question de savoir si le pont dans son ensemble peut avoir une influence sur le vent se pose encore.
- 15) À la page 36, à la place de tableau 4, on devrait lire tableau 5.
- 16) Puisqu'il s'agit d'un point majeur de l'étude d'impact, est-ce que l'on peut affirmer, suite à l'étude de Koutitonsky (2005), que la construction du nouveau pont n'influencera pas la circulation résiduelle de la marée dans les deux lagunes et n'aura pas de conséquence sur la dérive des larves et autres processus biogéochimiques associés à cette circulation résiduelle?

Original signé par

Yves Rochon

Chargé de projet

Service des projets en milieu hydrique