
RECUEIL DES AVIS ISSUS DE LA CONSULTATION AUPRÈS DES MINISTÈRES ET ORGANISMES

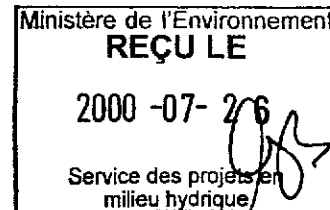
Liste chronologique

Ministères et organismes	Date	Nbre pages
1. Société de la faune et des parcs du Québec, Direction de l'aménagement de la faune de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	21 juillet 2000	1 page.
2. Ministère de l'Environnement, Direction régionale de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	21 juillet 2000	1 page.
3. Ministère de l'Environnement, Direction des politiques du secteur municipal, Service de l'expertise technique en eau	24 juillet 2000	1 page.
4. Pêches et Océans Canada, Région Laurentienne	10 août 2000	2 pages.
5. Pêches et Océans Canada, Région Laurentienne	10 août 2000	1 page.
6. Ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir, Direction régionale de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	16 mars 2004	2 pages.
7. Société de la faune et des parcs du Québec, Direction de l'aménagement de la faune de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	17 mars 2004	4 pages.
8. Tourisme Québec, Direction générale du développement, Direction de l'évaluation touristique des régions	18 mars 2004	1 page.
9. Ministère de l'Environnement, Direction des évaluations environnementales	22 mars 2004	6 pages.
10. Ministère de l'Environnement, Direction régionale de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	23 mars 2004	6 pages.
11. Ministère de l'Environnement, Centre d'expertise hydrique, Service de la connaissance et de l'expertise hydrique	1 ^{er} avril 2004	5 pages.
12. Ministère de la Sécurité publique, Direction régionale de la sécurité civile du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	31 mars 2004	2 pages.
13. Ministère de l'Environnement, Direction du patrimoine écologique et du développement durable	14 avril 2004	2 pages.
14. Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, Direction du développement durable, du patrimoine écologique et des parcs	18 mai 2005	1 page.
15. Ministère de la Sécurité publique, Direction régionale de la sécurité civile du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	18 mai 2005	2 pages.
16. Ministère des Ressources naturelles et de la Faune, Direction de la coordination	1 ^{er} juin 2005	2 pages.
17. Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, Centre d'expertise hydrique, Direction de l'expertise hydrique et de la gestion des barrages publics	2 juin 2005	4 pages.
18. Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, Direction régionale de l'analyse et de l'expertise du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	2 juin 2005	2 pages.
19. Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, Direction du développement durable, du patrimoine écologique et des parcs	27 septembre 2005	1 page.

20.	<i>Ministère de la Sécurité publique, Direction régionale de la sécurité civile du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine</i>	<i>29 septembre 2005</i>	<i>1 page.</i>
21.	<i>Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, Centre d'expertise hydrique, Direction de l'expertise hydrique et de la gestion des barrages publics</i>	<i>3 octobre 2005</i>	<i>1 page.</i>
22.	<i>Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, Direction régionale de l'analyse et de l'expertise du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine</i>	<i>13 octobre 2005</i>	<i>1 page.</i>

Le 21 juillet 2000

Monsieur Gilles Brunet
Chef du Service des projets en milieu hydrique par intérim
Direction des évaluations environnementales
Ministère de l'Environnement
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7



V/Réf. : 3211-02-184

Objet : Reconstruction d'un pont – route de Havre-aux-Maisons

Monsieur,

Nous avons bien reçu votre invitation du 17 juillet dernier à collaborer aux différentes étapes de la procédure administrative d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement concernant le projet susmentionné.

Le secteur à l'étude ne comprend pas d'habitat faunique légal au sens du Règlement sur les habitats fauniques (C.-61.1, r. 0.1.5) relevant de la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune. Toutefois, notre Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ) révèle la présence de deux espèces d'oiseaux susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables, soit le pluvier siffleur (*Charadrius melodus*) et la sterne de Dougall (*Sterna dougallii*).

Nous aimerions donc être consultés afin que nous puissions faire part de nos préoccupations en relation avec l'habitat de ces espèces ou de toute autre espèce faunique utilisant le secteur d'étude.

Veuillez agréer, Monsieur, nos meilleures salutations.

Le coordonnateur aux
habitats fauniques,



Claudel Pelletier

CP/sp

c.c. M. Guildo Lavoie, directeur de l'aménagement de la faune

Direction de l'aménagement de la faune de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine

124, 1^{re} Avenue Ouest
Sainte-Anne-des-Monts (Québec) G0E 2G0
Téléphone : (418) 763-3301, poste 246

Télécopieur : (418) 763-7810
Courriel : claudel.pelletier@fapaq.gouv.qc.ca
Internet : <http://www.fapaq.gouv.qc.ca>



NOTE

DESTINATAIRE : Monsieur Gilles Brunet
Direction des évaluations environnementales

DATE : Le 21 juillet 2000

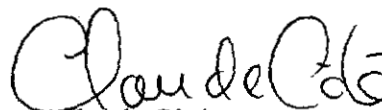
OBJET : Route 199, reconstruction du pont de Havre-aux-Maisons

En réponse à votre note du 17 juillet 2000, nous désirons vous informer de notre désir à collaborer activement pour les étapes subséquentes de la procédure.

Notre chargé de projet pour ce dossier sera M^{me} Linda Picard, analyste au secteur hydrique pour notre direction régionale.

Vous remerciant de votre collaboration.

Pour Pierre Gilbert, directeur régional
de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine



Claude Côté
Chef du Service des communications

PG/SSL/ssl

c.c. M. Donald Roussy, directeur adjoint

Jean M.

NOTE

DESTINATAIRE : Monsieur Gilles Brunet
Direction des évaluations environnementales
Service des projets en milieu hydrique

EXPÉDITEUR : Didier Bicchi, urb.
Chef de service par intérim
Service de l'expertise technique en eau (SETE)

DATE : Le 24 juillet 2000

OBJET : Directive « Route 199, reconstruction
du pont de Havre-aux-Maisons »

V/Réf. : 3211-02-184

Pour faire suite à votre demande concernant la procédure administrative d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement « *Route 199, reconstruction du pont de Havre-aux-Maisons* », nous vous informons que nous n'avons aucun commentaire sur ce projet et nous ne considérons pas opportun de nous consulter ultérieurement.

Veillez agréer mes salutations distinguées.

Didier Bicchi

DB/



Pêches et Océans
Canada

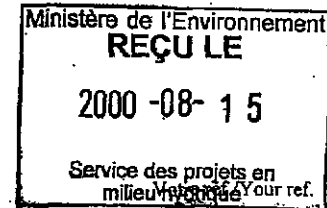
Fishes and Oceans
Canada

Océans
Région Laurentienne

Oceans
Laurentian Region

Classif. sécurité / Security

Le 10 août, 2000



Monsieur Jean-Louis Loranger
Direction du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine
Ministère des Transports du Québec
92, 2^e rue Ouest, Bureau 101
Rimouski (Québec) G5L 8E6

Notre réf./Our ref.
9510-001-35-193

Objet: Route 199 - Reconstruction du pont de Havre-aux-Maisons.

Monsieur,

Dans le cadre de la procédure administrative d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, le ministère de l'Environnement nous a fait parvenir, à titre d'information, l'avis de projet mentionné en rubrique de même que la directive qu'il a émise à ce sujet.

Nous avons procédé à une analyse sommaire du projet au regard des attributions que notre ministère serait susceptible d'y exercer en vertu de la Loi sur les pêches (LP) et de la Loi sur la protection des eaux navigables (LPEN).

A partir des renseignements fournis, les experts de Pêches et Océans sont d'avis que le projet est assujéti à l'émission d'un permis, selon le paragraphe 5(1) de la LPEN et vraisemblablement à une autorisation en vertu du paragraphe 35(2) de la LP. L'émission de ces autorisations constitue un déclencheur de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (LCÉE) en vertu du Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées.

Nous tenons donc à vous aviser que ce projet est assujéti à la procédure fédérale d'évaluation environnementale prévue à la LCÉE.

Vous devrez veiller à ce que l'étude d'impact que vous produirez réponde aux exigences de la LCÉE à ce sujet. Le document produit devra comprendre notamment l'étude des effets environnementaux du projet, y compris ceux causés par les accidents ou défaillances pouvant en résulter de même que l'étude des effets cumulatifs que sa réalisation,

.../2

Canada



Institut Maurice-Lamontagne / Maurice Lamontagne Institute
850, route de la Mer, Mont-Joli (Québec) G5H 3Z4
Tél.: (418) 775-0796, téléc.: (418) 775-0658, Berubosop@dfo-mpo.gc.ca

combinée à l'existence d'autres ouvrages ou à la réalisation d'autres projets ou activités, est susceptible de causer à l'environnement.

Les effets environnementaux tel que défini par l'article 2(1) de la LCÉE sont tant les changements que la réalisation d'un projet risque de causer à l'environnement que les changements susceptibles d'être apportés au projet du fait de l'environnement; sont compris parmi les changements à l'environnement les répercussions de ceux-ci soit en matière sanitaire et socio-économique, soit sur l'usage courant des terres et des ressources à des fins traditionnelles par les autochtones, soit une construction, un emplacement ou une chose d'importance en matière historique, archéologique, paléontologique ou architectural.

Au niveau méthodologique, mentionnons que l'importance des effets environnementaux doit être déterminée au niveau des impacts résiduels, impacts qui subsistent après l'application de mesures d'atténuation. Il serait important d'utiliser la terminologie que l'on retrouve dans la LCÉE pour définir l'importance de ces effets, soit effets environnementaux négatifs importants, non importants ou incertains.

Nous procédons actuellement à une consultation auprès d'autres autorités fédérales qui seraient également susceptibles d'exercer des attributions prévues à la LCÉE. Une fois cette consultation terminée, les responsables fédéraux concernées verront à déterminer la portée du projet et de l'évaluation environnementale qui devra être réalisée en vertu de la LCÉE. Nous vous ferons part de ces éléments dès que possible.

Si vous avez des questions ou commentaires, n'hésitez pas à communiquer avec la sous-signée au 775-0796.

Veillez agréer, Monsieur Loranger, l'expression de nos meilleurs sentiments.



Sophie Bérubé

Biologiste-analyste, Protection de l'habitat
Gestion de l'habitat du poisson

c.c. : Jean Morneau, MENV
René Laperrière, MPO/GC



Pêches et Océans
Canada

Fisheries and Oceans
Canada

Océans
Région Laurentienne

Oceans
Laurentian Region

Classif. sécurité / Security

Le 10 août, 2000

Votre réf./Your ref.
3211-02-184

Monsieur Jean Morneau
Direction des évaluations environnementale
Ministère de l'Environnement du Québec
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boul. René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Notre réf./Our ref.
9510-001-35-193

Objet: Directive « Route 199, reconstruction du pont de Havre-aux-Maisons ».

Monsieur,

La présente fait suite à la lettre de M. Plante en date du 17 juillet dernier concernant le projet mentionné en rubrique.

À la lumière des informations contenues dans l'avis de projet, la Gestion de l'habitat du poisson est d'avis que ce projet nécessitera vraisemblablement une autorisation en vertu du paragraphe 35(2) de la Loi sur les pêches.

Conséquemment, nous souhaitons recevoir tout document déposé par l'initiateur du projet et soyez assuré de notre entière collaboration pour les étapes subséquentes de votre procédure.

Veuillez agréer, Monsieur Morneau, l'expression de nos meilleurs sentiments.

Sophie Bérubé
Biologiste-analyste, Protection de l'habitat
Gestion de l'habitat du poisson

c.c. : René Laperrière, MPO/GC



Direction régionale de la Gaspésie-
Îles-de-la-Madeleine



Chandler, le 16 mars 2004

Monsieur Gilles Brunet
Chef du Service des projets en milieu hydrique
Ministère de l'Environnement du Québec
Direction des évaluations environnementales
Édifice Marie-Guyart, 6 étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet : Projet de reconstruction de la route 199 et du pont reliant Havre-aux-Maisons à Fatima sur le territoire de la Municipalité des Îles-de-la-Madeleine

N/Dossier : 6705-010-023-01

Monsieur,


Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, le ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir a procédé à l'analyse de la recevabilité provisoire de l'étude d'impacts relative au projet de reconstruction de la route 199 et du pont reliant Havre-aux-Maisons.

Les présents commentaires ne constituent pas un avis d'opportunité sur le projet en cause. Ils ne visent qu'à indiquer, pour l'ensemble des préoccupations du ministère, si tous les éléments requis pour évaluer adéquatement les impacts du projet ont été fournis par le promoteur.

Le ministère des Affaires municipales du Sport et du Loisir rappelle qu'il se préoccupe de l'intégration du projet aux options d'aménagement véhiculées dans les outils de planification et de réglementation municipale des lieux touchés par le projet. Il rappelle également que le projet devra être apprécié en regard des orientations gouvernementales en matière d'aménagement concernant entre autres, la gestion de l'urbanisation.

Pour toute information concernant cet avis, veuillez contacter M. Rénald Méthot,
conseiller aux opérations régionales de notre direction.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes salutations les meilleures.


Michel Gionest
Directeur régional



Le 17 mars 2004

Monsieur Gilles Brunet
Service des projets en milieu hydrique
Ministère de l'Environnement
Édifice Marie-Guyart
675, boulevard René-Lévesque Est, 6e Étage
Québec (Québec) G1R 5V7

N/Réf. : 9018.23

**Objet : Projet de reconstruction de la route 199 et du pont reliant Havre-aux-Maisons
et Fatima sur le territoire de la Municipalité des Îles-de-la-Madeleine**

Monsieur,

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, vous trouverez sous plis nos principaux commentaires sur la recevabilité de l'étude d'impact soumise par l'initiateur du projet.

Nous présenterons nos commentaires et questionnements selon l'ordre chronologique de la pagination du document préparé par Groupe conseil GENIVAR 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. Février 2004.**

À la page 8, on indique que la construction des semelles et des fondations nécessite que les sites soient asséchés. On prévoit donc des batardeaux et des palplanches pour isoler les zones de travail. Par contre, aucune mention sur la façon dont seront gérées les eaux de pompage.

Comment entend-on disposer des eaux de pompage et assurer leur filtration avant leur retour au milieu? Quelle méthode est préconisée pour les sections construites à partir de berges flottantes?

...2

À la page 9, on mentionne que des travaux de paysagement sont prévus pour les zones perturbées. C'est le seul endroit dans le document où on traite de cet aspect.

Quel type de travaux d'aménagement paysager entend-on réaliser? Est-ce que ces travaux visent une stabilisation des talus?

Les sections 4.2 et 4.3 relatives aux composantes physiques et à leur modélisation font très bien ressortir l'état actuel du milieu et de son dynamisme. Bien qu'on indique que des simulations ont été réalisées afin de vérifier l'impact du nouveau pont, on ne trouve rien dans la section 8.2.1 sur les effets à court, moyen ou long terme. De plus, toute la section concernant cette modélisation n'apparaît pas au document déposé par ISMER (annexe 1) pas plus que les impacts appréhendés et les recommandations proposées.

Or, ces éléments nous apparaissent fondamentaux pour poser un regard critique sur les impacts fauniques potentiels. L'utilisation du secteur par la faune dépend en bonne partie de cette dynamique physique qui façonne les habitats et influence leur productivité.

Est-ce que la présence du nouveau pont est susceptible de modifier les actions des vents, du courant, des glaces et des marées?

Est-ce que les modes de transport des sédiments risquent d'être perturbés de façon à modifier les patrons de déposition et de dérive littorale?

Est-ce que les équilibres actuels risquent d'être compromis?

À la page 37, on indique que 21 sites ont été confirmés pour la nidification du pluvier siffleur aux Îles-de-la-Madeleine dont 2 localisés sur les rives du chenal du Havre-aux-Maisons. Les données disponibles indiquent plutôt la présence de 45 sites utilisés entre 1987 et 2003. Dans le cas de la plage de la Digue (côté Fatima) le site a été utilisé durant toute la décennie '90 alors que la plage de la Pointe (côté Havre-aux-Maisons) l'a été à chaque année depuis 1987. Il y a donc tout lieu de croire que cette dernière sera vraisemblablement utilisée comme site de ponte lorsque les travaux seront en cours.

À la section 4.4.2.2 (pages 37 et 38) on mentionne que l'anguille fréquente le secteur en été et en automne. Nos informations révèlent qu'elle hiberne aussi à l'intérieur de la lagune sous forme envasée dans plusieurs petites baies. Elle fait notamment l'objet d'une pêche blanche à l'hiver alors que quelques sites supportent également une pêche commerciale. Pour ce qui est de l'éperlan, il fait l'objet d'une pêche au filet maillant et à la ligne. Enfin, le poulamon atlantique est également présent et fait lui aussi l'objet d'une pêche récréative. La question qui se pose

relativement aux espèces de poisson sous notre juridiction est en lien avec les modifications potentielles de la dynamique physique causées par le nouveau pont.

Est-ce que des modifications physiques d'écoulement, de transport de sédiment, etc. risquent de modifier la fréquentation du secteur pour les éperlans arc-en-ciel, l'anguille d'Amérique, le poulamon atlantique et l'omble de fontaine?

À la section 4.4.4, on a omis la présence du refuge faunique de la Pointe de l'Est, établi en vertu de la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune, dans la description des aires protégées aux Îles-de-la-Madeleine.

Aussi, à ce chapitre, on indique à la page 44 la présence de seulement quatre (4) habitats fauniques sous juridiction provinciale. Il y a lieu de mettre cette information à jour puisque beaucoup d'autres habitats fauniques répondent aux exigences réglementaires. Ces habitats sont cartographiés et sont en voie d'être reconnus légalement.

Au deuxième paragraphe de la page 98 on évoque qu'il est peu probable que des espèces rares soient réellement présentes. Notre commentaire précédant est à l'effet contraire dans le cas du pluvier siffleur. Quant aux plantes, le document ne présente aucun inventaire qui sous-tend cette hypothèse.

Le tableau 20 ne fait aucune mention des effets possibles sur le milieu physique. Puisqu'aucune simulation n'est présentée, comment peut-on évaluer les effets sur la faune; même à court terme?

Le chapitre 8 présente des lacunes majeures puisqu'il ne se limite qu'à la période des travaux; et même sur cet aspect les impacts sont mal qualifiés et quantifiés. Nous considérons que l'étude doit obligatoirement présenter une section sur les simulations de la présence du futur pont et les modifications physiques qu'il pourraient engendrer.

Par rapport à la version actuelle, nous considérons que les impacts sur le pluvier siffleur doivent être mieux circonscrites et à cet effet on peut adresser une série de questions.

Puisqu'il est possible de mieux définir les zones de nidification du pluvier, est-ce que cet habitat de reproduction sera fragmenté par la nouvelle route?

Lors des travaux de construction, comment entend-on protéger les zones de reproduction non touchées par les travaux?

Comme la plage de la Pointe sera vraisemblablement utilisée pour la nidification, comment prévoit-on organiser la séquence des opérations pour éviter tous travaux durant la période critique pour l'espèce (début mai à mi-août)?

Pour ce qui est des autres espèces d'oiseaux qui nichent dans le secteur dont la Sterne de Dougall, il est reconnu que le chenal de Havre-aux-Maisons constitue une zone d'alimentation non négligeable.

Afin de préserver la zone d'alimentation intacte, comment prévoit-on minimiser l'apport de sédiments vers le milieu aquatique? En d'autres termes, quels moyens seront utilisés pour réduire la turbidité de l'eau?

Pour la section 8.2.2.4, ici aussi plusieurs impacts potentiels sont liés aux modifications physiques du milieu et on aura besoin des simulations pour mieux les évaluer. Par contre, on peut déjà souligner que le document ne prévoit aucune mesure compensatrice pour la perte nette d'habitat.

Comment entend-on compenser la perte nette d'habitat du poisson?

Le tableau 22, ainsi que toute la section 10 doit à notre avis, être revu complètement à la lumière des informations manquantes actuellement. Il en va de même pour la section 9.

Enfin le suivi prévu à la section 11 nous apparaît inadéquat. Effectivement, on prévoit une surveillance ponctuelle alors que le milieu nous apparaît beaucoup plus sensible que la description qui en est faite.

Nous demeurons disponibles pour toutes demandes d'informations additionnelles ainsi que pour les étapes subséquentes de la procédure des évaluations environnementales.

Recevez, Monsieur, mes salutations les plus cordiales.

Le coordonnateur aux habitats fauniques,



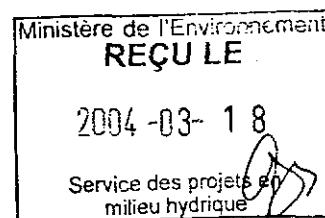
Claudel Pelletier

CP/lc

c. c. M. Stan Georges, direction de l'aménagement de la faune de la Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine
M. Daniel Spooner, ministère de l'Environnement, direction de la Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine

Direction générale du développement
Direction de l'évaluation touristique des régions

Québec, le 18 mars 2004



Monsieur Gilles Brunet
Chef du Service des projets en milieu hydrique
Ministère de l'Environnement
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet: **Projet de reconstruction de la route 199 et du pont reliant Havre-aux Maisons à Fatima sur le territoire de la Municipalité des Îles-de-la-Madeleine**

Monsieur Brunet,

Nous avons pris connaissance de votre demande d'avis de recevabilité de l'étude d'impact du projet cité en rubrique, formulée dans votre lettre du 3 mars dernier, adressée à monsieur François Diguer.

Nous avons le regret de vous informer que nous n'avons pas pu émettre un avis dans les délais requis et ce, en raison d'une réorganisation administrative récente à Tourisme Québec. En effet, cette réorganisation a entraîné l'abolition de la Direction du développement touristique des régions, laquelle direction, était notamment responsable d'émettre des avis sur divers dossiers comme les études d'impact sur l'environnement. Par conséquent, nous vous remettons ci-joint le document que vous nous aviez fait parvenir en janvier dernier.

Je vous rappelle que Tourisme Québec a été intégré au ministère du Développement économique et régional (MDER) en avril 2003 et qu'à compter du 1^{er} avril prochain, les responsabilités assurées par la Direction du développement touristique des régions de Tourisme Québec seront transférées à la Direction générale des opérations régionales (DGOR). Pour les demandes d'avis de recevabilité subséquents, je vous invite donc à contacter le responsable du bureau régional concerné, dont vous trouverez une liste à jour ci-jointe.

Veuillez agréer, Monsieur Brunet, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La directrice,

Marie Lavoie

ML/fb

c.c. M. Robert Sauvé, sous-ministre associé à la DGOR
p.j. Étude d'impact sur l'environnement

Québec	Montréal
Bureau 400	1255, rue Peel, bureau 400
900, boulevard René-Lévesque Est	Montréal (Québec) H3B 4V4
Québec (Québec) G1R 2B5	



DESTINATAIRE : Monsieur Gilles Brunet
Chef du Service des projets en milieu hydrique

DATE : Le 22 mars 2004

OBJET : Projet de reconstruction de la route 199 et du pont reliant
Havre-aux-Mairons à Fatima sur le territoire de la Municipalité
des Îles-de-la-Madeleine
(3211-02-184)

En réponse à votre demande de commentaires sur la recevabilité de l'étude d'impact, nous vous transmettons le document de M. Éric Thomassin qui regroupe ses questions et commentaires concernant le projet ci-dessus mentionné.

La chef du Service des projets
en milieu terrestre,



Linda Tapin

p.j.



DESTINATAIRE : Madame Linda Tapin
Service des projets en milieu terrestre

DATE : Le 19 mars 2004

OBJET : Projet de reconstruction de la route 199 et du pont reliant
Havre-aux-Maisons à Fatima sur le territoire de la Municipalité
des Îles-de-la-Madeleine
(3211-02-184)

En réponse à la demande d'avis du Service des projets en milieu hydrique sur le projet mentionné en titre, voici une série de questions et commentaires relatifs à l'analyse de la recevabilité de l'étude d'impact.

Comme le projet comporte plusieurs caractéristiques d'un projet de route, les questions et commentaires tiennent compte de certains éléments de la directive pour la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement d'un projet de route et de l'approche d'analyse généralement utilisée pour les projets de route.

JUSTIFICATION DU PROJET

L'identification et l'appréciation des besoins font partie intégrante de la démarche d'analyse environnementale d'un projet. Dans cette perspective, la justification du projet doit être documentée de façon plus précise.

CONCERNANT LA CIRCULATION (PAGE 2)

L'étude d'impact souligne un encombrement routier problématique aux abords du pont.

- Quelles sont les données et observations qui soutiennent cette affirmation?
- Quel est le niveau de service de cette portion de la route 199 (selon différents moments de la journée et différentes saisons)?
- Existe-t-il des périodes de pointe particulièrement problématiques?

...2

- Comment se compare le niveau de service par rapport à des tronçons comparables, aux Îles-de-la-Madeleine ou ailleurs?

À la page 80, l'étude d'impact mentionne une prévision d'augmentation annuelle de la circulation de 2 %.

- Est-ce que cette prévision vaut pour la période 2004-2014?
- Quels sont les facteurs qui permettent d'estimer cette augmentation annuelle de la circulation?

SUR LE RISQUE D'ACCIDENT ÉLEVÉ (PAGE 2)

L'étude d'impact mentionne différentes déficiences sans que les informations puissent permettre de les apprécier.

L'état actuel et les normes doivent être présentés pour :

- Les courbes horizontales (rayons);
- Les distances de visibilité;
- Les voies de roulement et les accotements.

L'étude d'impact mentionne que le taux critique d'accident est de 1,44 acc./Mvéh-km.

- Quel est le taux d'accident pour ce secteur?
- Quelle est la situation (taux d'accident/taux critique) pour les autres portions du tronçon dans la zone d'étude restreinte?
- Quel est le nombre d'accident dans la zone d'étude restreinte? Quelle est la répartition des accidents selon leur gravité (matériels, blessés, mortels)?

SUR LA LIMITATION DE LA CIRCULATION LOURDE (PAGE 3)

À la page 80 l'étude d'impact mentionne que 2 % de la circulation serait attribuable à la circulation lourde. À la page 70, l'étude d'impact mentionne plutôt que la proportion de camions est de 4 %.

- Expliquez cette différence et identifiez la proportion qui doit être considérée pour l'analyse.
- La proportion vaut-elle autant pour le DJMA que pour le DJME?
- La proportion est-elle susceptible de varier significativement dans le futur?

SUR LES USAGES RESTREINTS POUR LES PIÉTONS, CYCLISTES, MOTONEIGES ET VTT (PAGE 3)

- Quelle est l'ampleur des passages de piétons, cyclistes, motoneiges et VTT sur le pont (ex. : estimation du nombre de déplacement, identification des générateurs de déplacement, origines et destinations)?
- La circulation de piétons, cyclistes, motoneiges et VTT sur le pont est-elle, d'une façon générale, en croissance ou en décroissance?

SUR LES USAGES RESTREINTS POUR LE PASSAGE DES BATEAUX SOUS LE PONT (PAGE 3)

Le passage des bateaux sous le pont lors des hautes marées est un élément majeur de la justification du projet puisqu'il implique des conséquences techniques et de choix de variantes sur l'infrastructure à mettre en place.

- L'état de la situation et une estimation de son évolution doivent être documentés davantage.
- Sous le pont, quel est le dégagement actuel en période de basses marées et en période de hautes marées?
- Quelle est l'envergure générale (dimensions, dont la hauteur) des bateaux qui utilisent actuellement le chenal du Havre-aux-Maisons? Ces dimensions sont-elles susceptibles d'augmenter dans le futur?
- Sur une base journalière, quelle est la période de temps (ex. : en nombre d'heures) pendant laquelle la majorité des bateaux ne peuvent passer sous le pont faute de dégagement suffisant?
- À la page 59, sur quelle base est effectuée la prévision concernant l'augmentation de la fréquentation de la marina? (prévision de 25 à 30 %)

ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ

À la page 70, l'étude d'impact souligne qu'une étude d'opportunité a été réalisée. Nous désirons en obtenir une copie.

PROJETS CONNEXES

À la page 71, l'étude d'impact souligne l'existence de projets relatifs à l'enfouissement de lignes de transport d'énergie et de raccordement du réseau d'aqueduc. Dans une perspective d'efficacité et de minimisation des impacts des travaux sur le milieu, des mécanismes de coordination des travaux ont-ils été prévus avec les autorités responsables de ces projets connexes?

IMPACTS SUR LE BRUIT

À la page 80 l'étude d'impact mentionne que 2 % de la circulation serait attribuable à la circulation lourde et que cette proportion a été utilisée pour la modélisation du climat sonore. À la page 70, l'étude d'impact mentionne plutôt que la proportion de camions est de 4 %.

- La modélisation ne devrait-elle pas utiliser la proposition de 4 %?
- Le degré de perturbation pour les trois résidences mentionnées au tableau 15 doit être précisé pour les années 2004 et 2014.

VARIANTES DE TRACÉ

L'analyse des variantes est un élément faisant partie intégrante du processus d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Compte tenu des enjeux du projet, certaines précisions doivent être apportées à l'étude d'impact.

CONSULTATIONS

L'étude d'impact renvoie à l'annexe 8 mais le contenu de cette annexe est absent de notre copie de l'étude d'impact. L'étude d'impact doit présenter les modalités et les résultats des consultations qui ont été effectuées.

OPTIONS 1 ET 2

Est-ce que les options 1 et 2 permettent le passage des bateaux à marée haute?

CHANGEMENT DE LA VITESSE AFFICHÉE

La comparaison des variantes fait référence à de nombreuses reprises au problème du changement de la vitesse affichée (80-50-80 km/h).

- Expliquez davantage la nature du problème.
- En quoi ce problème est discriminant dans l'analyse des variantes?
- Les effets de tels changements de la vitesse affichée sont-ils documentés?
- Dans quelles conditions un tel changement dans la vitesse affichée est-il acceptable (ex. : distance d'affichage minimale, aménagements spécifiques en bordure de la route, configuration de la route, etc.)?

AUTRES VARIANTES

Compte tenu notamment des impacts visuels majeurs des variantes 3 et 6 qui sont reliés au dégagement sous le pont (figures 19, 20, 21), des variantes impliquant un dégagement sous le pont moins important devraient être évaluées. Ces variantes reprendraient les tracés des variantes 3 et 6. Une telle évaluation est liée à la justification relative au passage des bateaux lors des périodes de haute marée et aux impacts importants sur le paysage.

IMPACTS SUR LE PAYSAGE

À la section 10.3 l'étude d'impact indique : « *Le projet, bien que (de) dimension importante, s'intégrera dans l'environnement du chenal de Havre aux Maisons (voir figure 17) et permettra à ses usagers d'obtenir une vue panoramique de meilleure qualité. De plus, la démolition du pont existant rendra le secteur de la passe de Havre aux Maisons plus attrayants pour l'observation du paysage de la lagune de Havre aux Maisons.* »

- Sur quelles bases s'appuient ces affirmations?
- L'évaluation de l'impact sur le paysage doit être bonifiée, notamment quant au degré de sensibilité du milieu.
- L'impact sur le paysage devrait aussi être inclut au tableau 21.

La réalisation du projet entraînera l'insertion d'une infrastructure imposante. Le paysage sera artificialisé.

- Dans cette perspective, des mesures ont-elles été envisagées afin de prévoir des mesures d'intégration au paysage et au milieu (ex.: design du pont, aménagements paysagers des abords, etc.)?



Éric Thomassin
Chargé de projet



Ministère de l'Environnement REÇU LE 2004-03-25 Service des projets en milieu hydrique

[Signature]

NOTE

DESTINATAIRE : Monsieur Gilles Brunet
Service des projets en milieu hydrique
Direction des évaluations environnementales

DATE : Le 23 mars 2004

OBJET : Reconstruction de la route 199 et du pont reliant Havre-
aux-Maisons à Fatima sur le territoire de la municipalité
des Îles-de-la-Madeleine
N/Réf. : 3211-11-01-0001000
400135259

Nous avons bien reçu le 8 mars 2004 votre demande datée du 3 mars 2004 concernant la recevabilité de l'étude d'impact (Étude) pour le projet susmentionné. Nous avons procédé à l'analyse des documents intitulés *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 (AVIS)*, signé le 8 mai 2000 par M. Michel Michaud, et *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 – Projet no : 20-3171-8818 – Contrat no : 3100-00-AC01 – Février 2004 (ÉTUDE)*. Nous avons ensuite vérifié si l'ÉTUDE respecte la directive émise par le ministère de l'Environnement (MENV) le 15 juin 2000 (DIRECTIVE).

Tout d'abord, l'ÉTUDE fait référence, au point 1.1, à un certificat de réalisation (CAR) ainsi qu'à un certificat de construction (CAC). Ces documents ne font pas partie des documents juridiques émis par le ministre de l'Environnement. En effet, le seul document juridique émis par le ministre de l'Environnement, dans le cadre d'un projet assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, est un certificat d'autorisation (CA). Le promoteur devrait apporter les correctifs requis afin d'éviter toute confusion lors de la consultation éventuelle du document par tout intervenant.

...2

Ensuite, de façon générale, la mise en contexte du projet et la description du milieu récepteur sont clairement exposées, bien documentées et font bien ressortir les composantes des milieux naturels et humains susceptibles d'être touchées par la réalisation du projet. De plus, la description du projet est précise et les variantes de réalisation proposées sont raisonnables et permettent de répondre aux objectifs. Toutefois, certaines interrogations subsistent en ce qui a trait à l'analyse des impacts et aux mesures d'atténuation proposées, à savoir :

1. Il est indiqué au point 3 (page 8) que des batardeaux protégeront les sites de construction des culées et des piles et que les sites des semelles et des fondations de ces dernières doivent être asséchés pour effectuer les travaux. Il y est également indiqué que les matériaux retirés seront évacués hors du chantier.

De plus, il est indiqué au point 4.5.8 (page 72) que la présence de bâtiments, de sites et de quais voués à l'industrie de la pêche, de part et d'autre du pont de Havre-aux-Maisons, suppose des risques potentiels de déversements dans le milieu et que les activités qui apparaissent les plus susceptibles de générer des sources de pollution sont théoriquement liées aux déversements accidentels de carburant.

Finalement, les résultats présentés au point 4.2.9 (page 23) et portant sur les analyses des sédiments ne concernent que la granulométrie de ces derniers.

- La contamination des sédiments étant suspectée, la caractérisation physico-chimique des sédiments retirés devrait être prise en considération dans l'ÉTUDE;
 - La gestion des sédiments retirés doit être mieux définie et tenir compte des résultats de la caractérisation de ces derniers (méthodes et équipements prévus pour la filtration, le transport et le dépôt des eaux de pompage et des sédiments).
2. Il est indiqué au point 3 (page 9) que le pont actuel sera démantelé et que des travaux d'aménagement paysager des zones perturbées temporairement sont prévus. Il n'y a toutefois aucune précision sur l'envergure des travaux de démantèlement et sur le type d'aménagement paysager prévu. De plus, la recommandation, inscrite à la page 8 du *Rapport sectoriel* (RAPPORT) joint en annexe 1, à l'effet que les supports en béton aux extrémités du pont actuel devront demeurer en place après la construction du nouveau pont ne se

retrouve pas dans le document principal.

- Les culées existantes et leurs protections seront-elles démolies, conservées ou reconstruites?
 - Le cas échéant, quels sont les équipements et méthodes prévus pour réaliser les travaux?
 - Qui assurera la maintenance et le suivi des ouvrages résiduels (voir autre commentaire au point 8)?
3. Il est précisé, au point 4.3 (page 24) que la modélisation du milieu physique a pour objectif d'étudier l'effet des piliers du nouveau pont dans la zone d'étude spécifique. Toutefois, l'ÉTUDE traite uniquement de la simulation du milieu physique actuel.

Les seuls impacts sur le milieu physique, décrits et évalués dans l'ÉTUDE, concernent la phase de construction (point 8.2.1, page 121). Aucun impact associé à la présence des piliers n'est identifié au tableau 22 (page 126) et, de ce fait, aucune mesure d'atténuation n'est proposée.

Finalement, le RAPPORT (annexe 1) ne présente aucun résultat sur les impacts occasionnés par la présence des piliers du pont ni aucune recommandation.

En conséquence, l'ÉTUDE n'est pas conforme à la DIRECTIVE qui précise, au point 4.1, que l'initiateur doit apporter une attention particulière aux modifications des conditions hydrodynamiques.

- Quels sont les résultats de la modélisation du milieu physique en tenant compte des modifications qui sont prévues (piliers, nouvelles culées, culées existantes, empierrements de protection, etc.)?
- Quels sont les impacts environnementaux associés?
- Quelles sont les recommandations et les mesures d'atténuation proposées?

4. Il est indiqué au point 4.4.1.3 (page 33) que les Îles-de-la-Madeleine abritent dix espèces de plantes vasculaires d'intérêt et que cinq de ces espèces sont présentes ou susceptibles de l'être dans la zone d'étude. Une consultation au Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec nous a permis d'en identifier onze. À cet effet, la dryoptère fougère-mâle (*Dryopteris filix-mas*) devrait être ajoutée au tableau 3 (page 34). De plus, l'halémie défléchie (*halenia deflexa* subsp. *brentoniana*) a été observée à l'intérieur de la zone d'étude et devrait être ajoutée aux cinq espèces décrites au point 4.4.1.3 (page 33).
5. Il est précisé au point 8.2.2.1 (page 121) que l'impact sur la végétation terrestre est jugé faible et sera limité aux sites d'aménagement des approches et des culées du pont. Cependant, l'aire des travaux (incluant les sites prévus pour les roulottes et le stationnement pour les roulottes et le stationnement pour les véhicules et la machinerie) ne se limite pas aux sites d'aménagement des approches et des culées du pont.

De plus, comme indiqué au point 4.4.1 (page 29), aucun inventaire systématique de la végétation n'a été réalisé sur le site prévu des travaux. En conséquence, l'évaluation de l'impact des travaux sur la végétation terrestre nous semble incomplète et très subjective.

- Quelles superficies de végétation terrestre seront affectées par les sites prévus pour les roulottes et les stationnements pour les véhicules et la machinerie? Quels sont les impacts associés et les mesures d'atténuation prévues?
 - Comment le promoteur entend-il valider la présence ou non de plantes menacées ou vulnérables dans le secteur affecté par les travaux?
 - Quelles mesures d'atténuation particulières seront appliquées afin d'éviter de détruire les habitats servant au soutien de ces populations?
6. Contrairement à ce qui est indiqué au point 9 (page 128), aucune mesure de compensation n'est décrite dans ce chapitre.
 - Le cas échéant, quelles sont les mesures de compensation prévues et quelles pertes sont visées par ces mesures ?

7. Aucune des mesures d'atténuation décrites aux points 9.1 (page 128) et 9.2 (page 130) ne vise à limiter la dispersion des sédiments fins mis en suspension lors des travaux, et ce, malgré le fait que la contamination des sédiments soit suspectée (point 4.5.8, page 72).
 - Quelles mesures seront prises pour limiter la dispersion des sédiments fins mis en suspension lors des travaux ?
8. Il est précisé au point 10.2 (page 132) que le nouveau pont permettra une circulation plus sécuritaire des piétons et des cyclistes. À cet effet, les précisions indiquées au point 7 de l'AVIS ne se retrouvent pas dans l'ÉTUDE.
 - À cet effet, quelles sont les mesures prévues par le promoteur?
9. Il est précisé au point 11.1 (page 134) que le surveillant de chantier veillera à l'application correcte des mesures d'atténuation et de compensation et qu'un surveillant du MTQ ayant des **connaissances en environnement** effectuera des **visites ponctuelles** pour valider l'application des mesures les plus délicates et le bon déroulement des travaux. Compte tenu de l'envergure des travaux et de la sensibilité des composantes du milieu, la surveillance environnementale décrite nous semble inappropriée.
10. Le suivi environnemental décrit au point 11.2 (page 134) nous semble incomplet. En effet, l'ÉTUDE ne fait mention d'aucun suivi des répercussions sur la dynamique sédimentaire occasionnée par la présence de la nouvelle infrastructure. De plus, elle ne précise pas la durée du suivi et les moyens prévus pour communiquer les résultats des programmes de surveillance et de suivi au ministère de l'Environnement.
11. Comme il est mentionné au point 4.5.6.2 (page 70), le chenal du Havre aux Maisons constitue un passage navigable essentiel pour les bateaux de pêche et de plaisance désirant joindre les eaux de la lagune ou de la baie de Plaisance. Cependant, l'ÉTUDE ne traite pas de la gestion des risques d'accident comme décrit au point 5 de la DIRECTIVE.
 - Quelles seraient les conséquences d'un accident majeur avec les bateaux navigant dans la zone des travaux?
 - Quel programme de surveillance le promoteur a-t-il prévu afin de réduire

les risques d'accident pendant la phase de construction?

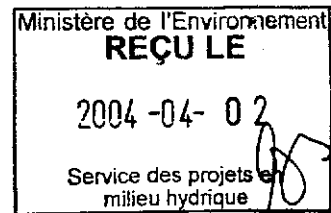
- Quel est le plan des mesures d'urgence prévu par le promoteur?

DS/ds



Daniel Spooner, ing.
Analyste

c. c. MM. Marcel Landry, directeur régional
Clandel Pelletier, Société de la faune et des parcs du Québec



Suzanne

NOTE

DESTINATAIRE : Monsieur Gilles Brunet
Direction des évaluations environnementales

DATE : Le 1^{er} avril 2004

OBJET : **Projet de reconstruction de la route 199 et d'un pont sur le territoire de la Municipalité des Îles-de-la-Madeleine.**
N/Réf. : D3670.

La présente fait suite à la demande adressée à M. Yvon Gosselin, directeur du Centre d'expertise hydrique du Québec, le 3 mars 2004, concernant le sujet mentionné en titre.

Le document ci-joint contient les questions et commentaires soulevés lors de l'analyse de l'étude d'impact.

Si vous avez des questions supplémentaires, n'hésitez pas à communiquer avec moi.

William Larouche, ing., M/Sc.

p. j. Commentaires sur l'étude d'impact sur l'environnement : Projet de reconstruction de la route 199 et du pont reliant Havre-aux-Maisons à Fatima sur le territoire de la municipalité des Îles-de-la-Madeleine.

c. c.

Service de la connaissance et de l'expertise hydrique

Édifice Marie-Guyart
675, boul. René-Lévesque Est
Aile René-Lévesque, 1^{er} étage, case 20
Québec (Québec) G1R 5V7

Téléphone : (418) 521-3876, poste 7342
Télocopieur : (418) 644-7100
Internet : <http://www.cehq.gouv.qc.ca>
Courriel : william.larouche@menv.gouv.qc.ca

Commentaires sur l'étude d'impact sur l'environnement : Projet de reconstruction de la route 199 et du pont reliant Havre-aux-Maisons à Fatima sur le territoire de la municipalité des Îles-de-la-Madeleine

1. Description du milieu récepteur

À mon avis, plusieurs points sont absents de l'étude d'impact et devraient être traités, même si certains d'entre eux ont peu ou pas d'importance pour le présent projet, le fait de les mentionner montre qu'ils ont été considérés.

- On ne fait pas mention de l'approvisionnement en eau des infrastructures présentes dans les limites du projet. L'eau potable provient-elle des nappes souterraines?

Si oui, est-ce que ces nappes peuvent être présentes dans le sous-sol de la zone du projet? La construction des piles du pont peut-elle engendrer des risques de contamination de ces nappes par de l'eau salée? Est-ce que des programmes de sondage ont été faits ou sont prévus pour s'assurer qu'une contamination ne se produira pas? Aussi, des sondages ont-ils été faits pour vérifier si du dynamitage pourrait être nécessaire?

En résumé, le contexte hydrogéologique (identification des formations aquifères, classification des eaux souterraines, qualité physico-chimique des eaux souterraines, direction régionale de l'écoulement, etc.) devrait être présenté et analysé.

- Un tableau mentionnant les niveaux d'eau extrêmes (minimums et maximums) et moyens pour la zone à l'étude devrait être montré.
- Y a-t-il des zones sensibles à l'érosion ou au mouvement de terrain dans la zone à l'étude? Si oui, mettre ces zones en contexte.
- À la page 96 de l'étude d'impact, on fait référence à l'annexe 8, mais celle-ci n'est pas présente à la fin du document.
- À la même page, il est mentionné qu'il y aura un empiètement en milieu marin pour les variantes 1, 2 et 3 alors qu'aucun empiètement n'est mentionné pour les variantes 4, 5 et 6. Or, il y en a certainement aussi pour ces dernières. Quelle est l'ampleur de cet empiètement en milieu marin pour les variantes 4,5 et 6?
- À la page 98, quelles sont les superficies perturbées par les variantes 4, 5 et 6?
- Les aspects économiques sont peu discutés dans la présentation des variantes. On retrouve quelques chiffres au tableau à la page 5 sans savoir ce que ces coûts englobent exactement (i.e. les expropriations sont-elles incluses dans les coûts?).

Plus de détails devraient être donnés pour éclairer la sélection de la variante à ce niveau.

- Est-ce que du dragage ou du remblayage est prévu en milieu aquatique? La pose des semelles des piles ne contient-elle pas une activité de dragage? S'il y a lieu, spécifier les superficies et les volumes impliqués ainsi que ce qu'il adviendra des matériaux dragués.
- Les pertes nettes d'habitat, autant terrestre qu'aquatique, pour chacune des variantes ne sont pas mentionnées. Ces pertes devraient être quantifiées.

2. Variante sélectionnée

Les caractéristiques de la variante sélectionnée sont incomplètes dans le rapport. Peu de points sont soulevés par rapport au nombre inscrit dans la directive du Ministère, qui de plus, ne doit pas être considérée comme étant exhaustive.

2.1 Les activités d'aménagement et de construction en milieux aquatiques, terrestres, riverains, incluant les opérations et les équipements prévus

Une description devrait être faite pour :

- Le creusage.
- Le dragage en milieu aquatique et l'élimination des matériaux dragués, incluant le panache de dispersion engendré par la mise en suspension des sédiments aux lieux de dragage et, s'il y a lieu, de dépôt en eau libre.
- Le remblayage en milieu aquatique.
- Le déplacement de bâtiments et d'autres structures ou infrastructures.
- Les déblais et remblais (volume, provenance, transport, etc.).
- Les matériaux utilisés (caractéristiques, provenance, transport, etc.).

2.2 Les installations et infrastructures temporaires permanentes ou connexes

Une description devrait être faire pour :

- Les ouvrages de dérivation des eaux (digues, batardeaux, etc.).
- Les routes d'accès.
- Les parcs pour la machinerie et les équipements.
- Les aires de réception, de manutention et d'entreposage de matériaux.
- Les sites de dépôt de matériaux secs.
- Les bâtiments de service et les stationnements.

- Les prises d'eau et les ouvrages de traitement des eaux usées.
- Les plans spécifiques des éléments de conception de la route et autre infrastructure routière (type, emprises, assises, dimensions, capacités, débits, géométrie, etc.).

2.3 Les activités et les modes d'exploitation, si applicable

- Entretien des ouvrages, des aménagements et des installations.
- L'élimination des sédiments.
- Contrôle de l'érosion.

2.4 Autres informations

- Le calendrier de réalisation selon les différentes phases du projet.
- La durée des travaux (dates et séquence générale suivie).

3. Les impacts

La liste des impacts du projet est incomplète. Beaucoup de points identifiés au tableau 5 de la directive du Ministère devraient être traités.

- Parler de l'ampleur des travaux de dragage, de creusage et/ou de remblayage plus en détail et énumérer succinctement les impacts possibles des ces travaux.
- **L'impact majeur que pourrait avoir les piles du pont après la construction n'est pas discuté. Quels seront les impacts de ces piles au niveau du régime hydraulique, des glaces et thermique? Ces changements auront-ils des conséquences sur l'érosion des rives et des berges, du transport et de l'élimination des sédiments?**

L'étude à l'annexe 1 est incomplète. Les résultats de la modélisation effectuée après la mise en place des piles du pont ne sont pas présentés. Or, ce sont probablement les résultats les plus importants pour cette étude d'impact en ce qui concerne l'aspect hydrique.

- L'assèchement aux piles et la construction de batardeaux auront certainement des impacts, mais ils ne sont pas mentionnés.

Dans la directive, il est mentionné que les impacts doivent être déterminés pour la phase préparation, construction et exploitation du projet. Les trois phases ne se retrouvent pas de façon distincte dans l'étude d'impact.

L'atténuation de tous les impacts devra être analysée.

4. Annexe 1 : rapport de l'ISMER

- Il est mentionné, à la page 23 de l'annexe 1, qu'il y a aussi présence de silt. Pourquoi le transport du silt n'a pas été considéré? Quelles pourraient être les conséquences d'un transport des sédiments modifiés concernant le silt?
- Quelles conséquences pourrait avoir le manque d'information sur la bathymétrie du delta interne de la lagune du Hâvre-aux-Maisons qui résulte en une mauvaise simulation des niveaux d'eau et des courants sous le pont actuel? Est-ce qu'une étude de sensibilité pourrait être faite pour voir si les conséquences de la méconnaissance de cette bathymétrie peut engendrer des résultats très différents?
- À la page 44 de l'annexe 1, il faudrait justifier l'utilisation d'un Manning constant pour toute la zone d'étude. Des tests de sensibilités ont-ils été faits avec différents Manning?
- À la page 25 de l'étude d'impact, il devrait être mentionné et discuté que les niveaux ne sont pas bien simulés pour tout le domaine, tel que mentionné dans le rapport de l'annexe 1.

5. Gestion des risques d'accident

Cet aspect n'est pas traité dans l'étude d'impact. Voir la directive du Ministère pour des informations supplémentaires.

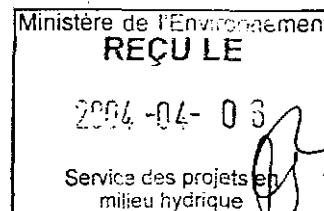
6. Programme de surveillance et de suivi

Le programme de suivi devrait comprendre des activités de suivi pour les nombreuses problématiques hydrauliques soulevées dans l'étude d'impact. Par exemple, des mesures de niveau après la construction devraient être prises pour vérifier l'exactitude du modèle quant à sa prédiction de l'amplitude et de la propagation de la marée. La conséquence des piles sur l'évacuation des glaces devrait aussi être suivie, etc.

7. Conclusion

La partie la plus importante, à mon point de vue, au niveau de l'hydraulique pour cette étude d'impact est l'étude faite par l'ISMER, présentée à l'annexe 1. Cette étude semble bien faite, cependant, elle est incomplète puisque les conséquences de la construction des piles du pont sur le milieu ne sont pas présentées.

La connaissance de la modification apportée par les piles sur tous les aspects hydrauliques qui doivent être considérés apportera plusieurs réponses importantes aux questions posées précédemment.



Le 31 mars 2004

guy

Monsieur Gilles Brunet, chef
Direction des évaluations environnementales
Ministère de l'Environnement
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
657, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Reconstruction du pont et de la route 199
reliant Havre-aux-Maisons et Fatima
aux Îles-de-la-Madeleine (3211-02-184)**

Monsieur,

En réponse à votre lettre du 3 mars 2004 concernant l'objet en titre, nous avons vérifié la recevabilité de l'étude d'impact conformément à la directive du ministère de l'Environnement datée du 15 juin 2000.

Cette directive indiquait la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact et précisait notamment ce qui suit :

➤ **Chapitre 4 : Analyse des impacts de la variante ou des variantes sélectionnées : tableau 5 : Principaux impacts du projet – l'érosion des rives et des berges.**

Le ministère de la Sécurité publique demande au promoteur si les études effectuées ont permis d'identifier des impacts sur l'érosion des rives et des berges pouvant avoir des effets sur la sécurité des personnes et des biens.

➤ **Chapitre 5 : Gestion des risques d'accident : 5.3 Plan de mesures d'urgence**

Le ministère de la Sécurité publique demande au promoteur de produire un plan d'urgence pour la période de construction, ou référer à un plan d'urgence existant mis à jour le cas échéant, afin de faire connaître les principales actions à envisager pour faire face à la situation d'incident/accident.

Comme l'étude d'impact n'a pas traité ces éléments requis par la directive, elle est donc non recevable. Nous demeurons donc dans l'attente de précisions à ces sujets.

...2

Si des informations supplémentaires s'avéraient nécessaires, n'hésitez pas à communiquer avec Mme Diane Migneault, conseillère en sécurité civile à notre Direction régionale, au numéro de téléphone 418-727-3589.

Veillez accepter, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

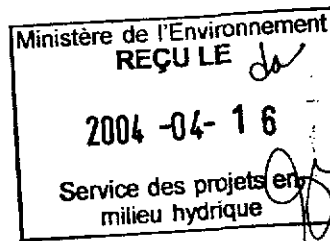
Le directeur régional,



Christian Côté

CC/mc

c. c. Mmes Marie-Ève Fortin
Diane Migneault
M. Bernard Dubois



NOTE

DESTINATAIRE : M. Gilles Brunet
Direction des évaluations environnementales

DATE : Le 14 avril 2004

OBJET : Avis relatif à la recevabilité du projet de « Reconstruction du pont
de la route 199 reliant Havre-aux-Maisons à Fatima aux Îles-de-
la-Madeleine »
V/R : 3211-02-184 - N/R : 99992 - 5145-04-18 [R-152(n)]

La présente fait suite à votre demande d'analyse du 3 mars 2004 sur la recevabilité de l'étude d'impact du projet susmentionné.

Les plantes vasculaires menacées ou vulnérables constituerait une problématique dans le présent dossier. En effet, le Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec et plusieurs autres études recensent cinq mentions d'intérêt présentes ou susceptibles de l'être dans l'ensemble de la zone d'étude ou à proximité. Parmi elles, quatre sont susceptibles de se trouver en bordure du chenal du Havre-aux-Maisons que devra enjamber le pont projeté. Trois de ces espèces floristiques ne se retrouvent, au Québec, qu'aux Îles-de-la-Madeleine : l'aster du Saint-Laurent (*Symphotrichum laurencianum*), le bident différent (*Bidens heterodoxus*) et le chamésyce à feuilles de renouée (*Chamaesyce polygonifolia*). Les deux premières sont des espèces endémiques restreintes au golfe Saint-Laurent. La troisième n'a été observée qu'une seule fois en 1912. La quatrième espèce est le pissenlit à larges lobes (*Taraxacum latilobum*), une espèce connue également en Gaspésie et en Anticostie-Minganie au Québec. L'aster et le bident colonisent la partie supérieure des marais salés, tandis que le pissenlit et le chamésyce affectionnent les endroits ouverts sablonneux ou rocheux, comme les crêtes de plages ou même parfois les bordures de routes.

Par conséquent, le promoteur (le ministère des Transports du Québec [MTQ]) devrait réaliser un inventaire exhaustif de terrain à des périodes propices, respectivement entre le 10 et le 20 juillet pour le pissenlit à larges lobes et la quinzaine de juillet pour les trois autres espèces ciblées. On pourra ainsi évaluer avec exactitude l'impact du projet sur les espèces végétales menacées ou vulnérables potentielles dans la zone d'étude. À cet égard, nous formulons les recommandations qui suivent :

- 1) L'inventaire devra couvrir tous les secteurs ayant un potentiel pour les espèces végétales menacées ou vulnérables pouvant être affectées, notamment, outre les sites potentiels susmentionnés, dans les zones à végétation clairsemée ou dense des marais

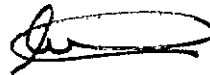
...2

salés, dans des secteurs densément végétés et caractérisés par un substrat organique et sur les versants des dunes mobiles face à la mer. Une caractérisation des milieux affectés devra accompagner les résultats de l'inventaire.

- 2) Une copie des rapports détaillés de l'inventaire devra nous être transmise confidentiellement, incluant les noms et la localisation des occurrences observées à l'intérieur ou à proximité de la zone d'étude.
- 3) Le MTQ devra, le cas échéant, présenter les mesures envisagées (mesures d'atténuation particulières ou de compensation, etc.) nous permettant de juger de la recevabilité de l'étude d'impact. La transplantation ne sera pas une mesure à privilégier; elle ne doit être envisagée qu'en ultime recours.

N'hésitez pas à communiquer avec nous pour toute question concernant ce dossier.

Le directeur,



Léopold Gaudreau

LG/oo



NOTE

DESTINATAIRE : M. Gilles Brunet
Direction des évaluations environnementales

DATE : Le 18 mai 2005

OBJET : Avis relatif à la recevabilité du projet de « Recontruction
du pont de la route 199 reliant Havres-aux-Maisons et
Fatima aux Îles-de-la-Madeleine »

V/R : 3211-02-184 - N/R : 99992 - 5145-04-18 [R-152(2n)]

La présente fait suite à votre deuxième demande d'analyse du 10 mai 2005 sur la recevabilité de l'étude d'impact du projet susmentionné.

Notre correspondance du 14 avril 2004 ci-jointe conditionnait essentiellement la recevabilité de cette étude d'impact à la réalisation des inventaires détaillés de terrain visant spécifiquement les espèces floristiques menacées ou vulnérables. Des indications précises à cet effet ont été fournies.

À la page 44 de l'addenda d'avril 2005 (« Réponses aux questions et commentaires du MENV et du fédéral ») qui accompagne votre demande, la question 23 soumise au promoteur ne fait nullement allusion aux inventaires exigés dans la correspondance précitée.

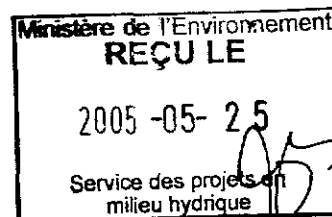
Par conséquent, en l'absence d'une information adéquate, nous ne pouvons juger ce projet recevable.

N'hésitez pas à communiquer avec nous toute question concernant ce dossier.

Le directeur,

Léopold Gaudreau

LG/oo
p. j.



Le 18 mai 2005

Monsieur Gilles Brunet
Chef du Service des projets en milieu hydrique
Direction des évaluations environnementales
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart
675, boulevard René-Lévesque Est, 6^e étage, boîte 83
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Projet de reconstruction de la route 199 et du pont reliant
Havre-aux-Maisons à Fatima sur le territoire de la municipalité
des Îles-de-la-Madeleine**

Monsieur,

En réponse à votre lettre du 10 mai 2005 concernant l'objet en rubrique, nous vous informons des conclusions de l'analyse effectuée par notre Direction régionale du document « Réponse aux questions et commentaires du MENV et du fédéral », en référence à la correspondance que nous avons acheminée le 31 mars 2004 et qui identifiait deux sujets précis que nous traitons dans l'ordre.

**Chapitre 4 : Analyse des impacts de la variante ou des variantes sélectionnées :
Tableau 5 : Principaux impacts du projet – l'érosion des rives et des berges.**

- Cette section a été traitée de façon satisfaisante et valable dans le document complémentaire.

Chapitre 5 : Gestion des risques d'accident : 5.3 Plan de mesures d'urgence

- Cette section n'a pas été traitée de façon satisfaisante et valable dans le document complémentaire. En effet, aucune mention n'est faite d'un plan de mesures d'urgence pour la période de construction ou d'un plan de mesures d'urgence existant qui pourrait s'appliquer dans un cas d'incident/accident.

Le document sera donc recevable pour le ministère de la Sécurité publique lorsqu'un plan de mesures d'urgence sera intégré au document complémentaire.

...2

Si des informations supplémentaires s'avéraient nécessaires, n'hésitez pas à communiquer avec M^{me} Diane Migneault, conseillère en sécurité civile, au numéro 418-727-3589, qui a assuré l'analyse de ce dossier à notre Direction régionale.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur, nos salutations les meilleures.



Christian Côté,
directeur régional

CC/DM/mc

c. c. M^{mes} Francine Belleau
Diane Migneault
M. Bernard Dubois

Direction de la coordination

Le 1^{er} juin 2005



Monsieur Gilles Brunet
Chef du service des projets
en milieu hydrique
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est, 6^e étage
Québec (Québec) G1R 5V7

Monsieur,

Le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) a transmis, en date du 10 mai 2005, au ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF), une demande d'avis concernant les réponses aux demandes de renseignements que le MDDEP a adressées à l'initiateur du projet relatif à la reconstruction du pont et de la route 199 reliant Havre-aux-Maisons et Fatima aux Îles-de-la-Madeleine.

Vous trouverez, ci-joint, les commentaires du MRNF qui traitent des questions reliées à la faune.

Si vous désirez des informations supplémentaires, vous pouvez contacter M. Claudel Pelletier, biologiste, Direction de l'aménagement de la faune de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, au numéro de téléphone (418) 763-3301, poste 246.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le directeur,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Mario Gosselin".

pm Mario Gosselin

P. j.

DIRECTION DE LA COORDINATION

RÉPONSES AUX DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS QUE LE
MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT
ET DES PARCS (MDDEP) A ADRESSÉES À L'INITIATEUR DU PROJET CONCERNANT LA
RECONSTRUCTION DU PONT ET DE LA ROUTE 199 RELIANT
HAVRE-AUX-MAISONS ET FATIMA AUX ÎLES-DE-LA-MADELEINE

Commentaires du ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF)

Les commentaires qui suivent réfèrent au document intitulé « Réponse aux questions du MDDEP et du gouvernement fédéral », déposé par GENIVAR Groupe Conseil en avril 2005 concernant le projet identifié en titre. À cet égard, une rencontre est prévue sous peu, entre Faune Québec et le Service canadien de la faune, pour discuter d'une approche concertée sur les espèces fauniques à statut précaire (pluvier siffleur et sterne de Dougall).

En ce qui a trait au contenu du document, le MRNF considère que l'ensemble des commentaires et questions transmis au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP), le 17 mars 2004, a été traité par le ministère des Transports du Québec (MTQ).

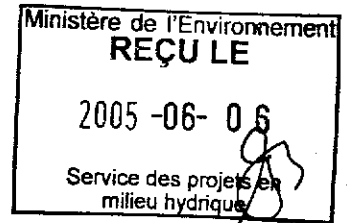
Les principales préoccupations se rapportaient aux modifications éventuelles des conditions hydrauliques et leurs conséquences sur l'habitat du poisson. À ce titre, les conclusions de la modélisation numérique intégrée des courants, des vagues et du transport des sédiments à l'entrée de la lagune du Havre-aux-Maisons réalisées par V.G. Koutitonsky, Ph., D. du Laboratoire d'hydraulique environnementale de l'ISMER et présentées dans son rapport LHE 05 02 (avril 2005) apportent les précisions demandées. Selon cette annexe au rapport, les futures piles n'auront aucun impact significatif sur la phase ou l'amplitude des marées ni sur le transport de sédiments. Ces conclusions sont toutefois basées sur le niveau de connaissances ayant servi à nourrir le modèle. Afin de s'assurer de cette stabilité, nous demandons au MDDEP de retenir la proposition du MTQ et d'exiger un suivi bathymétrique du chenal par des mesures réalisées avant les travaux et trois mois après leur réalisation et durant les trois années successives.

Durant les travaux, toutes les mesures environnementales identifiées dans tous les documents déposés *devront évidemment être traduites* dans les plans et devis à venir. La surveillance du chantier par une firme spécialisée, tel que proposé par le MTQ, devrait aussi être retenue.

Pour ce qui est du pluvier siffleur, les mesures d'atténuation proposées devraient être validées par le Service canadien de la faune qui est gestionnaire de l'espèce. Il serait toutefois important d'être impliqué dans les discussions puisque le MRNF s'apprête à reconnaître légalement l'habitat de cette espèce désignée menacée en vertu de la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables* et que nous sommes actuellement à cartographier ces habitats aux Îles-de-la-Madeleine. Quoi qu'il en soit, un suivi de la nidification en périphérie du futur pont est pertinent. Le suivi proposé par le MTQ est basé sur celui réalisé à l'Île-du-Prince-Édouard pour le pont de Covehead. Ici aussi, il revient au Service canadien de la faune à valider la méthodologie employée.

Le MRNF considère, à ce stade-ci, que les renseignements demandés ont été traités de façons satisfaisantes et valables en autant que les engagements se traduisent de façon concrète.

Le 31 mai 2005



NOTE

DESTINATAIRE : Monsieur Gilles Brunet
Direction des évaluations environnementales

DATE : Le 2 juin 2005

OBJET : **Projet de reconstruction de la route 199 et d'un pont sur le territoire de la municipalité des Îles-de-la-Madeleine**

N/Réf. : D5264 et D3670

La présente fait suite à la demande adressée à M. Pierre Aubé, directeur de l'Expertise hydrique et de la Gestion des barrages publics, le 10 mai 2005, concernant le sujet mentionné ci-dessus.

Le document ci-joint contient les questions et commentaires suite à la réception des réponses aux questions et commentaires du MENV et du Fédéral de la part du consultant (Génivar).

Si vous avez des questions supplémentaires, n'hésitez pas à communiquer avec moi.

WL/dc

William Larouche, ing., M. Sc.

p. j. Questions et commentaires

c. c. MM. Yves Rochon, Direction des évaluations environnementales, MDDEP
Pierre Aubé, Centre d'expertise hydrique du Québec, MDDEP

**Étude d'impact sur l'environnement : Projet de reconstruction de la
route 199 et du pont reliant Havre-aux-Maisons à Fatima
sur le territoire de la municipalité des Îles-de-la-Madeleine**

**Questions et commentaires sur les
réponses aux questions et commentaires
du MENV et du Fédéral (avril 2005)**

Il demeure certaines interrogations qui concernent l'étude de monsieur Koutitonsky et les réponses données par le consultant (Génivar). Des éclaircissements sur les questions et commentaires ci-dessous devront être apportés.

RÉPONSE À LA QUESTION 14 (P. 36)

Même si la nappe phréatique située au niveau du pont de la lagune de Havre-aux-Maisons n'est pas exploitée actuellement, elle doit quand même être protégée. Toutes les précautions doivent être prises pour évaluer le risque de contamination de cette nappe par l'eau salée et éviter cette contamination.

RÉPONSE À LA QUESTION 15 (P. 37)

- En ce qui concerne l'impact des piles sur le transport des sédiments, on mentionne qu'il n'y aura aucun impact. Dans l'étude de Koutitonsky (2005), présenté 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 Koutitonsky (2005)?
- 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)?

RÉPONSE À LA QUESTION 18 (P. 39)

Advenant que 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 significatives et, par conséquent modifier les conclusions que l'on retrouve dans Koutitonsky (2005)? Si oui, de nouvelles simulations devraient être faites une fois que les positions finales des piles auront été établies.

RÉPONSE À LA QUESTION 61 (P. 91)

Le programme de suivi devrait justement servir à vérifier l'exactitude du modèle. Est-ce que la fiabilité du modèle est excellente au point d'être certain que les simulations sont exactes?

RÉPONSE À LA QUESTION 64 (P. 93)

Je ne mets pas en doute que, selon votre expérience, qu'une valeur de Manning de 32 peut être acceptable dans cette étude pour représenter tout le domaine. Cependant, c'est justement le fait que la nature du fond en tous endroits de la lagune est inconnue qui justifierait l'essai de différentes valeurs de Manning pour évaluer la sensibilité du modèle par rapport à cet aspect. Néanmoins, dans une étude comparative comme celle-ci, le choix d'une valeur de Manning constante, jugée représentative, est probablement acceptable.

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)

COMMENTAIRES GÉNÉRAUX

Puisque je ne suis pas un expert en modélisation des phénomènes côtiers et que je ne connais pas le modèle utilisé (MIKE21), je ne peux porter un jugement sur le choix du modèle par rapport aux autres modèles existants ou sur tous les choix techniques qui sont faits quant aux paramètres intrinsèques du modèle MIKE21 (maillages utilisés, etc.).

Cependant, l'étude de monsieur Koutitonsky semble avoir été réalisée de façon très professionnelle. Considérant que monsieur Koutitonsky détient un doctorat en océanographie côtière, qu'il est professeur titulaire à l'Institut des sciences de la mer de Rimouski (ISMER), qu'il semble avoir une bonne connaissance du milieu étudié (Îles-de-la-Madeleine), de part ses études déjà réalisées, et que le sujet de l'étude présentée est en lien avec ses thèmes de recherche, je crois que les choix effectués pour la réalisation de cette étude ainsi que les conclusions qui en découlent sont valables. Par conséquent, la consultation d'un expert indépendant ne me semble pas nécessaire.

QUESTIONS ET COMMENTAIRES PARTICULIERS

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).

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?

À la page 23, ne devrait-on pas lire figure 45 au lieu de figure 11?

À la page 23, j'aimerais savoir ce qu'est un *facteur grandissant*. Est-ce une pratique courante d'utiliser un tel facteur?

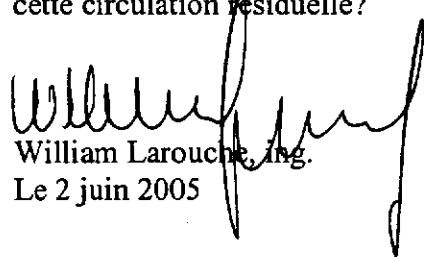
À la page 24, à la place de tableau 5, on devrait lire tableau 6. Dans ce tableau, l'observation de la phase de la marée semi-diurne M2 semble être erronée (voir aussi dans le tableau 3, d'où elle provient).

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?

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.

À la page 36, à la place de tableau 4, on devrait lire tableau 5.

Finalement, 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?



William Larouche, Ing.
Le 2 juin 2005



NOTE

DESTINATAIRE : Monsieur Gilles Brunet
Service des projets en milieu hydrique
Direction des évaluations environnementales

DATE : Le 2 juin 2005

OBJET : Reconstruction de la route 199 et du pont reliant Havre-aux-Maisons à Fatima sur le territoire de la municipalité des Îles-de-la-Madeleine
N/Réf. : 3211-11-01-0001000
400216461

Nous avons bien reçu votre demande de commentaires datée du 10 mai 2005 concernant les réponses aux demandes de renseignements qui ont été adressées au promoteur relativement au projet susmentionné. Nous avons procédé à l'analyse 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 – Réponses aux questions et commentaires du MENV et du fédéral – Projet no : 20-3171-8818 – Contrat no : 3100-00-AC01 – Avril 2005.*

Question 6

En réponse à la question 6, il est indiqué que les véhicules hors route utilisent actuellement un autre trajet aménagé sur la dune du Nord. Nous désirons préciser qu'il n'y a jamais eu de sentier annuel autorisé pour les VTT sur la dune du Nord de Fatima à Pointe-aux-Loups.

De mai 2002 à mai 2004, le sentier annuel autorisé pour les VTT débutait à Fatima et se terminait dans le secteur du pont du Déroit (environ 4 km de Pointe-aux-Loups). Le sentier sur la plage reliant Fatima et Pointe-aux-Loups était autorisé du 15 septembre au 1^{er} mai uniquement.

Depuis le mois de juin 2004, le sentier annuel autorisé pour les VTT débute à Fatima et se termine dans le secteur de la gabare échouée (environ 4 km du pont du Déroit et 8 km de Pointe-aux-Loups). Le sentier sur la plage reliant Fatima et Pointe-aux-Loups est autorisé du 15 septembre au 1^{er} mai uniquement.

...2

Questions 23 et 26

À notre avis, la consultation de documents jumelée à quelques visites terrains (point 4.4.1 de l'étude d'impact) ne permet pas de répondre de façon satisfaisante aux interrogations soulevées aux questions 23 et 26. En conséquence, nous réitérons notre demande afin de savoir comment l'initiateur de projet entend valider la présence ou non de plantes rares, menacées ou vulnérables dans les secteurs affectés par les travaux.

Question 58

En réponse à notre commentaire indiquant qu'une surveillance ponctuelle des travaux nous semble inadéquate, compte tenu de l'envergure des travaux et de la sensibilité du milieu, le promoteur 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.

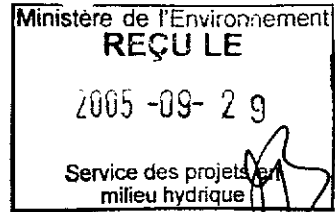
Le fait d'accentuer la surveillance environnementale ne permet pas d'évaluer si cette dernière sera suffisante. Y aura-t-il une surveillance environnementale permanente? Quelle sera la fréquence minimale des visites effectuées sur le site des travaux?

DS/ds



Daniel Spooner, ing.
Analyste

c. c. MM. Marcel Landry, directeur régional de l'analyse et de l'expertise du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine
Claudel Pelletier, ministère des Ressources naturelles et de la Faune du Québec



NOTE

Yves

DESTINATAIRE : M. Gilles Brunet
Direction des évaluations environnementales

DATE : Le 27 septembre 2005

OBJET : Avis relatif à la recevabilité du projet de « Reconstruction de la route 199 et du pont reliant Havres-aux-Maisons et Fatima sur le territoire des Îles-de-la-Madeleine »
V/R : 3211-02-184 - N/R : 99992 - 5145-04-18 [R(3)/A-152]

La présente fait suite à votre troisième demande d'analyse du 22 septembre 2005 sur la recevabilité de l'étude d'impact du projet susmentionné pour laquelle nous transmettons également l'avis sur son acceptabilité.

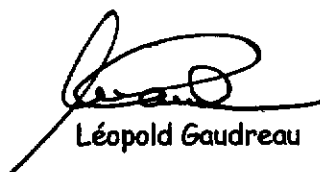
Nos correspondances des 14 avril 2004 et 18 mai 2005 conditionnaient essentiellement la recevabilité de cette étude d'impact à la réalisation des inventaires détaillés de terrain visant spécifiquement les espèces floristiques menacées ou vulnérables. Des indications précises à cet effet ont été fournies.

À la page 18 et, plus particulièrement, à l'annexe 2 de l'addenda de septembre 2005 (« Réponses aux questions et commentaires du MENV et du Comité fédéral de projet - 2^e série ») qui accompagne votre demande, il est fait mention des inventaires réalisés du 14 au 16 juillet 2005. Ils n'ont pas permis de relever les espèces ciblées ou d'autres plantes à statut précaire le long du tracé de la route 199 et du pont voués à la réhabilitation (voir la page 18 de l'addenda de même que les pages 4 et 8 de son annexe 2). Ainsi, les plantes vasculaires menacées ou vulnérables ne constituent pas une problématique dans le présent dossier.

Nous jugeons donc recevable l'étude et considérons le projet acceptable au regard de notre champ de compétence. Par conséquent, vous n'avez plus à nous considérer lors des étapes ultérieures de consultation, ni à nous transmettre les documents afférents.

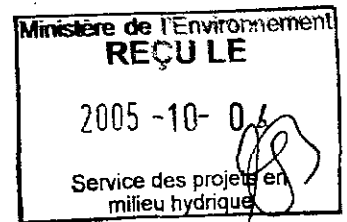
N'hésitez pas à communiquer avec nous toute question concernant ce dossier.

Le directeur,



Léopold Gaudreau

LG/oo



Le 29 septembre 2005

Gues

Monsieur Gilles Brunet
Chef du Service des projets en milieu hydrique
Direction des évaluations environnementales
MDDEP
675, boulevard René-Lévesque Est, 6^e étage, boîte 83
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Projet de reconstruction de la route 199 et du pont reliant
Havre-aux-Maisons à Fatima sur le territoire de la municipalité
des Îles-de-la-Madeleine**

Monsieur,

En réponse à votre lettre du 22 septembre 2005 concernant la deuxième série de réponses aux demandes que nous avons formulées, la réponse fournie par le promoteur sur la question du plan de mesures d'urgence est satisfaisante pour le ministère de la Sécurité publique. Nous comprenons que le ministère des Transports du Québec a confié la responsabilité de l'application du plan de mesures d'urgence à l'entrepreneur qui sera éventuellement choisi.

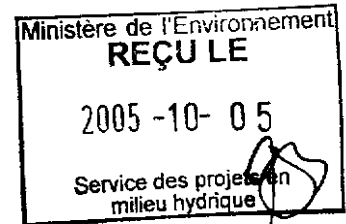
Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le directeur régional,

Christian Côté

CC/mc

c. c. M^{me} Diane Migneault
MM. Dave Castegan
Bernard Dubois



NOTE

DESTINATAIRE : Monsieur Gilles Brunet
Direction du suivi de l'état de l'environnement

DATE : Le 3 octobre 2005

OBJET : **Projet de reconstruction de la route 199 et du pont
reliant Havre-aux-Maisons à Fatima sur le territoire de la
Municipalité des Îles-de-la-Madeleine**

N/Réf. : D3670

Monsieur,

En réponse à votre note du 22 septembre 2005, nous vous informons que nous n'avons aucun commentaire supplémentaire à formuler en rapport avec le document « Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement du Québec et du Comité fédéral de projet – 2^e série ».

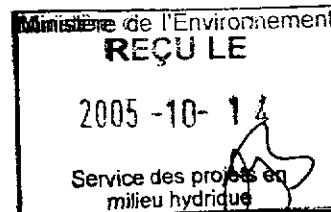
N'hésitez pas à communiquer avec M. William Larouche, ingénieur, au numéro de téléphone (418) 521-3825, poste 7342, pour tout renseignement supplémentaire que vous jugerez opportun.

Le directeur,

A handwritten signature in cursive script that reads "Pierre Aubé".

Pierre Aubé, ing., M. Sc.

PAWL/dc



Yves

NOTE

DESTINATAIRE : Monsieur Gilles Brunet
Service des projets en milieu hydrique
Direction des évaluations environnementales

DATE : Le 13 octobre 2005

OBJET : Reconstruction de la route 199 et du pont reliant Havre-aux-Maisons à Fatima sur le territoire de la municipalité des Îles-de-la-Madeleine
N/Réf. : 3211-11-01-0001000
400259779

Nous avons bien reçu votre demande de commentaires datée du 22 septembre 2005 concernant les réponses à la 2^e série de questions et commentaires qui a été adressée au promoteur relativement au projet susmentionné. Nous avons procédé à l'analyse 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 – Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement du Québec et du comité fédéral du projet – 2^e série – Projet no : 20-3171-8818 – Contrat no : 3100-00-AC01 – Septembre 2005.*

Le promoteur répond de façon satisfaisante et valable aux interrogations que nous vous avons transmises le 2 juin 2005 et nous n'avons pas de commentaires supplémentaires à apporter.

Daniel Spooner, ing.
Analyste

DS/ds

c. c. MM. Marcel Landry, directeur régional de l'analyse et de l'expertise du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine
Claudiel Pelletier, ministère des Ressources naturelles et de la Faune du Québec