

Projet de construction du parc éolien de Grosse-Île dans la communauté maritime des Îles-de-la-Madeleine – Questions complémentaires – DQ5

Q1. Lors d'une séance d'information publique portant sur l'érosion côtière tenue le

27 novembre 2024 aux Îles-de-la-Madeleine, le MTMD a indiqué que, dans le cadre de la prévention des risques en lien avec l'érosion et la submersion côtière, son intervention se concentre prioritairement sur les infrastructures qui occupent le premier rang côtier. La commission comprend que, si le projet d'implantation d'éolienne devait aller de l'avant, la route se retrouverait au deuxième rang côtier sur environ un kilomètre du côté du golfe, dans le secteur de Mines Seleine (sites E1 à E5), ainsi que sur environ 400 mètres du côté de la lagune, dans le secteur des sites E6 et E7. Dans ce contexte, comment le MTMD envisage-t-il sa responsabilité en matière de protection du littoral dans les secteurs ciblés pour l'implantation des éoliennes, et ce, malgré le fait que ces secteurs se situeraient en deuxième rang côtier?

Réponse :

En effet, le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) concentre ses interventions sur les sites les plus vulnérables afin de maintenir l'intégrité de la route et la sécurité des usagers. Par le fait même, les sites pour lesquels la route du MTMD se situe en deuxième ou troisième rangs côtiers sont moins prioritaires en raison de sa vulnérabilité diminuée. Le MTMD assure tout de même un suivi annuel de l'ensemble des sites d'érosion adjacents aux routes sous sa responsabilité. Ainsi, l'évolution de la vulnérabilité de tous les sites est en constante surveillance. La responsabilité du MTMD se limite toutefois à la protection de ses infrastructures et il n'est pas dans sa mission de protéger le littoral. Par ailleurs, la route 199 s'avère être une route nationale et l'unique lien routier entre les municipalités de la communauté maritime des Îles-de-la-Madeleine. En ce sens, toute perturbation de son usage constitue un enjeu majeur.

Q2. L'initiateur entend collaborer avec les différents acteurs locaux et gouvernementaux concernés par la stabilisation du littoral et affirme que « la protection du littoral ne sera réalisable qu'avec la collaboration financière des différentes parties prenantes sur le territoire » (PR5.6, p. 18).

- a. Quel type de collaboration le MTMD peut-il envisager avec les parties prenantes concernées, et plus spécifiquement avec l'initiateur?

Réponse :

L'initiateur étant une partie prenante identifiée au projet, la collaboration envisageable du MTMD avec celui-ci peut possiblement prendre deux formes distinctes.

Projet de construction du parc éolien de Grosse-Île dans la communauté maritime des Îles-de-la-Madeleine – Questions complémentaires – DQ5

D'une part, une collaboration du MTMD peut s'avérer être de nature opérationnelle et réglementaire, particulièrement en ce qui concerne le transport lourd et le transport hors normes. À ce titre, une collaboration étroite avec le Centre de services des Îles-de-la-Madeleine est requise afin d'assurer la planification des déplacements, l'analyse des impacts sur le réseau routier sous la responsabilité du MTMD et l'obtention des permis requis.

Dans les secteurs où des infrastructures du MTMD, dont la route 199, se situent en premier rang côtier et sont exposées à la submersion et à l'érosion, une contribution ciblée peut être envisagée et formalisée par une entente de collaboration, lorsque les interventions visent directement la protection de l'actif du MTMD. Celui-ci intervient alors comme partenaire de projet, et non comme simple bailleur de fonds. Il ne finance pas ce type de projet au bénéfice d'un initiateur. Cependant, il peut contribuer dans la mesure où un bénéfice direct pour ses actifs est démontré, sous réserve des priorités et de la disponibilité des crédits.

- b. Quels mécanismes de planification le MTMD juge-t-il réalistes ou envisageables dans un tel contexte ?

Réponse :

Le MTMD privilégie une planification fondée sur la coordination en amont, notamment par la tenue de rencontres de concertation avec le Centre de services des Îles-de-la-Madeleine et, au besoin, avec la Direction générale, la planification détaillée du transport lourd et hors normes, ainsi que le recours à ses processus usuels d'autorisation et de suivi. Le cas échéant, la synchronisation logistique, notamment l'occupation des postes à quai de Cap-aux-Meules et les horaires des traverses et des dessertes, doit être planifiée avec les autorités concernées afin d'éviter toute perturbation des services essentiels.

Le MTMD dispose par ailleurs de ses propres mécanismes de planification et de programmation des projets, incluant une programmation pluriannuelle révisée selon les priorités ministérielles. Toute entente de collaboration s'inscrit dans ce cadre et est toujours rattachée à un projet identifié, lequel progresse en fonction de la planification interne du MTMD et de ses mécanismes.

- c. Dans quelle mesure le MTMD pourrait-il contribuer financièrement à des projets de stabilisation côtières qui bénéficieraient aux installations de l'initiateur et, potentiellement, à ses propres infrastructures à plus long terme ?

Projet de construction du parc éolien de Grosse-Île dans la communauté maritime des Îles-de-la-Madeleine – Questions complémentaires – DQ5

Réponse :

Pour une entente de collaboration visant des travaux en 2027-2028, il convient de préciser que, même en présence d'une intervention sur un site reconnu de submersion et d'érosion touchant la route 199 dans le secteur visé, le projet n'est pas inscrit à la planification actuelle du MTMD et aucun crédit n'est disponible à ce stade.

Ainsi, toute autorisation d'intervention et toute contribution financière éventuelle du MTMD est conditionnelle à :

- L'identification d'un projet précis;
- Son inscription dans la programmation ministérielle;
- La disponibilité des crédits, en fonction des priorités établies;
- La signature d'une entente de collaboration avec le respect des règles, normes et directives du MTMD.

Le MTMD ne finance pas des projets de stabilisation au bénéfice d'un initiateur. Toutefois, il peut envisager une contribution ciblée par partage des coûts lorsque les travaux protègent directement ses infrastructures, notamment en premier rang côtier, et que l'initiateur présente lui-même un besoin de protection de ses actifs. Une demande formelle doit être déposée par l'initiateur et son partenaire, l'Alliance de l'énergie de l'Est.

- d. Pouvez-vous préciser les conditions ou les limites qui encadreraient une potentielle participation financière ?

Réponse :

Comme mentionné précédemment, toute contribution éventuelle du MTMD serait strictement conditionnelle à un lien direct et démontré avec la protection de son actif routier tel que des tronçons de la route 199 en premier rang côtier, à une évaluation technique confirmant l'efficacité et la proportionnalité des mesures, et à un partage des coûts limité à la portion des travaux visant l'actif du MTMD.

Elle devrait respecter les cadres normatifs, administratifs et budgétaires comprenant la programmation et la disponibilité des crédits, en plus d'être formalisée par une entente de collaboration précisant le périmètre, les responsabilités, le partage des coûts de même que les modalités de suivi et de reddition.

Projet de construction du parc éolien de Grosse-Île dans la communauté maritime des Îles-de-la-Madeleine – Questions complémentaires – DQ5

Elle demeure enfin assujettie aux autorisations requises du MTMD, notamment celles délivrées par le Centre de services pour les interventions dans l'emprise routière telles que l'installation de conduites ou de fils enfouis ainsi que le transport lourd ou hors normes.

- e. Le MTMD est-il en mesure de prendre des engagements, advenant l'autorisation du projet, quant à la stabilisation du trait de côte dans les secteurs concernés ?

Réponse :

Le MTMD ne peut prendre aucun engagement relativement à la protection ou à la stabilisation du trait de côte. Sa planification des interventions est révisée annuellement selon les priorités ministérielles afin de protéger en priorité les secteurs les plus vulnérables du réseau sous sa responsabilité (Bas-Saint-Laurent, Gaspésie, Îles-de-la-Madeleine).

Tel que précisé en réponse à la première interrogation, le MTMD cible les sites les plus vulnérables pour maintenir l'intégrité de la route et la sécurité des usagers. Les secteurs pour lesquels la route se situe en deuxième ou troisième rangs côtiers sont moins prioritaires, tout en faisant l'objet d'un suivi annuel de l'érosion.

Conformément à la partie b. de la seconde question, les mécanismes de programmation sont pluriannuels et ajustés chaque année.

Comme indiqué à la partie c. de la seconde question, aucune contribution ne peut être présumée. Toute participation est conditionnelle (projet identifié, programmation, crédits, entente conforme) et liée à la protection de l'actif du MTMD.

En conséquence, aucun engagement préalable ne peut être pris quant à la stabilisation du trait de côte dans les secteurs concernés.