

Programme décennal de protection des infrastructures du ministère des Transports face aux aléas côtiers au Bas-Saint-Laurent, en Gaspésie et aux Îles-de-la-Madeleine

6211-06-172

---

**Programme décennal de protection des infrastructures du ministère des Transports (MTMD)  
face aux aléas côtiers au Bas-Saint-Laurent, en Gaspésie et aux Îles-de-la-Madeleine (le  
Programme)**

**PROTÉGER LA ROUTE, À TOUT PRIX ?**

Mémoire présenté dans le cadre  
des audiences publiques  
tenues par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)  
aux Îles-de-la-Madeleine, le 22 juin 2026,

Îles-de-la-Madeleine  
Hélène Chevrier

## **1. Courte présentation de la personne**

Je suis originaire des Îles-de-la-Madeleine. Détentrice d'une formation en sciences sociales et d'une maîtrise en ethnologie, j'ai travaillé à titre d'organisatrice communautaire pendant près de 40 ans au CLSC (Centre de santé et de services sociaux) des Îles. Consciente de la richesse et de la vulnérabilité de la nature en général, j'ai été fondatrice du Mouvement pour la valorisation du patrimoine naturel des Îles (aujourd'hui Attention Fragîles) à la fin des années 1980, et du Centre de recherche sur les milieux insulaires et maritimes (CERMIM), affilié à l'UQAR, au tournant des années 2000. Aujourd'hui, je suis retraitée, grand-maman, citoyenne active... en autant que faire se peut.

## **2. Brève explication de l'intérêt porté au projet**

Depuis longtemps nous savons que les milieux dunaires constituent des écosystèmes dynamiques et fragiles à l'action humaine. Aux Îles, en enserrant des lagunes, les cordons dunaires favorisent, par des passes, l'échange des eaux marines et celles plus ou moins salées, assurant ainsi la bonne santé, ou l'intégrité, des écosystèmes lagunaires. J'ai donc regardé d'un œil inquiet les récents travaux menés par le MTMD, à savoir, notamment les enrochements massifs et s'allongeant à la Martinique et à la Pointe-au-Loup, l'installation de géotextiles et de tubes de sable le long du littoral, le bouleversement des dunes aux alentours de Mines Seleine et, tout récemment, le nouveau site de dépôt d'agrégats à Portage-du-Cap.

Au regard du projet de Programme décennal du MTMD, j'ai assisté à la séance d'information publique tenue par le BAPE le 12 mars 2026 à Cap-aux-Meules, séance à laquelle le Programme a été présenté en à peine 20 minutes par l'initiateur. J'ai ensuite jeté un coup d'œil à la documentation produite par l'Initiateur et aux analyses et commentaires exprimés par des experts gouvernementaux. À la suite de quoi, j'ai jugé nécessaire de demander la tenue d'un examen public du projet en titre. J'ai participé à la première partie de l'audience publique en cours, soit les 21 et 22 mai dernier, en ligne.

## **3. Préoccupations liées au projet**

De prime abord, il me faut faire remarquer que les routes de l'archipel font face à des conditions géophysiques et écologiques différentes de la plupart des routes des régions du Bas-St-Laurent et de la Gaspésie. Ici, de longs tronçons de routes sont construits sur des cordons dunaires. Les routes font ainsi obstacles au mouvement naturel des sables et empêchent les échanges d'eaux entre mer et lagunes, entre lagunes et baie de Plaisance. Dans ces milieux en mouvement par nature, l'impact environnemental de structures rigides peut être majeur, destructeur, voire difficilement réversible. Pour une présentation simplifiée de ces écosystèmes formant un complexe interdépendant (dunaire-lagunaire), je me permets de porter à l'attention de la Commission 4 documents :

- Une carte (en Annexe) présentant la position changeante à travers le temps (1755 à 1985) des goulets de marée (passes).

- Un document d'information produit par Pêches et Océans Canada (P&O) en 1990 : *La lagune du Havre-aux-Basques. La rouvrir, la faire revivre*. Ce document résume les données de la cartographie écologique de cette lagune menée une trentaine d'années après la construction de remblais (jetées) mettant fin aux deux canaux d'échanges d'eaux entre la lagune et la baie de Plaisance. Il fait état des changements environnementaux qui ont suivi et P&O recommande la réouverture du Havre-aux-Basques, par la construction d'un pont. Cette restauration n'a pas été menée à ce jour. Après 70 ans de fermeture, la lagune a perdu ses atouts et la route continue de subir les assauts de la mer. Notons que la plupart des interventions projetées par le Programme décennal concerne encore ce milieu de *dunes lagunaires mobiles*, comme les nomme P&O.  
<https://waves-vagues.dfo-mpo.gc.ca/Library/168927.pdf>

Un rapport technique plus élaboré de cet inventaire écologique est disponible:

[https://publications.gc.ca/collections/collection\\_2014/mpo-dfo/Fs97-6-1742-fra.pdf](https://publications.gc.ca/collections/collection_2014/mpo-dfo/Fs97-6-1742-fra.pdf)

- Une brochure produite en 1990 par Attention Fragîles : *Les dunes de sable des îles-de-la-Madeleine. Dynamiques... Vivantes...Fragiles*. Brochure modeste visant à « faire découvrir et apprécier ce milieu de transition que sont les dunes des îles ». 21 pages (sera remise sur place)

Mes principales préoccupations à l'endroit du projet de Programme du MTMD ont été exprimées précédemment, dans la requête déposée le 1<sup>er</sup> avril dernier au ministre de l'Environnement (MELCCFP) : <https://voute.bape.gouv.qc.ca/dl/?id=00000784059>

À la suite de la 1<sup>ère</sup> séance d'audience publique, celles-ci demeurent entières. Si la mission du MTMD, de protéger à tout prix la route 199, se traduit par des interventions d'enrochement ou d'autres structures rigides en bord de mer, et ce, graduellement, massivement, à répétition, voire à perpétuité sur les littoraux dunaires de l'archipel, il est à craindre des impacts majeurs sur les écosystèmes locaux, sur la diversité des ressources naturelles, sur les activités économiques que sont la pêche, la cueillette et le tourisme, bref sur l'avenir du cadre de vie de la population résidente ou visiteuse. Par ailleurs, cette orientation-là, est-elle réaliste au regard des besoins d'agrégats importés, des couts de transport, des travaux, et surtout, dans le contexte des changements climatiques est-elle une orientation responsable au regard des principes de développement durable? etc.?

Des échanges en 1<sup>ère</sup> partie d'audience, il ressort notamment que l'initiateur du Programme est davantage préoccupé par le développement d'un outil d'aide à la décision, basé sur algorithmes, que par l'évaluation des impacts environnementaux des interventions en cours et celles à venir. Ces dernières ne sont, selon l'initiateur, pas encore connues... par site. Le Programme ne peut demeurer silencieux sur les hypothèses de solutions/site ni sur les impacts écologiques, sociaux et économiques de ces interventions. Il ressort également que le terme « décennal » est arbitraire et que s'il est à l'étude depuis au moins 7 ou 8 ans. Aujourd'hui, il est souhaité s'étendre sur une trentaine d'années.

Par ailleurs, le Programme aurait intérêt à regrouper les sites d'interventions hachurés et à les évaluer par cordon littoral. En exemples, pour la route 199 le long du Havre-aux-Basques, ce sont les 2 côtés de la route qu'on prévoit protéger. À l'ouest, les impacts concerneront les

écosystèmes dunaire et lagunaire et à l'est les interventions seront relatives à l'écosystème dunaire et au milieu marin (la baie de Plaisance avec ses bancs coquilliers, sa biodiversité, etc.). Pour la route 199 le long de la dune du Nord, ce sont les effets de bouts qui sont à craindre, ainsi que la perte de plages ou, tout au moins, la perte de l'accès à la mer et à des sections de plages, ces milieux iconiques, supports à l'attractivité touristique.

#### 4. Commentaires et suggestions pour améliorer le projet

Il est surprenant que le projet de Programme soumis par le MTMD ne réponde pas plus directement aux exigences formulées par le ministère de l'Environnement (MELCCFP) dans le Décret 1060-2019 (relatif à la soustraction des travaux requis après la tempête de 2018 et l'ouragan Dorian). Le Décret formule, en 5<sup>e</sup> CONDITION :

*« ... le ministre des Transports doit faire état de ses démarches visant la mise en place d'un programme d'adaptation aux aléas côtiers aux Îles-de-la-Madeleine afin de prendre en compte globalement la problématique de vulnérabilité du territoire des Îles-de-la-Madeleine. L'avis de projet que le ministère des Transports s'est engagé à déposer, au plus tard le 31 décembre 2020, afin d'entreprendre la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement parallèlement aux interventions d'urgence qui seront réalisées dans le cadre du présent décret, doit comprendre un échéancier de l'élaboration et de réalisation du programme de même qu'une présentation des solutions possibles qui seront analysées ».*

À la demande du MTMD, le Décret a été prolongé au 31 décembre 2023. Force est de constater que le projet de Programme n'est pas un programme d'adaptation, qu'il ne prend pas en compte GLOBALEMENT la problématique de la vulnérabilité du territoire des Îles, qu'il ne peut être assimilé à une évaluation d'impacts environnementaux et qu'il ne présente ni n'analyse aucune des solutions à venir.

L'initiateur se terre dans la position « On ne peut absolument pas déplacer la route 199. De là, aux Îles, il n'y a pas d'autres solutions de protection que de faire barrière à la mer ». Me vient alors à l'esprit le propos du spécialiste du littoral, Rolland Paskoff (1933-2005) :

*Dans son combat contre la mer, l'homme doit être conscient de sa faiblesse et averti de la limite de son pouvoir. Il lui faut méditer l'exemple du roi Knud le Grand, incapable malgré sa puissance, d'arrêter la marée montante.  
(Source : Paskoff.1981. L'érosion des côtes. Paris : P.U.F.)*

Cette attitude empêche de réfléchir, de rechercher des alternatives, de regarder autrement le problème, sa source et les avenues de solutions qui se profilent pour demain. Pensons à des changements dans nos habitudes et modes de circulation inter îles... Parce que, au-delà de la route, c'est la communication d'île en île qu'il est important de conserver, ce sont les besoins de déplacement des personnes et des marchandises auxquels il faut répondre. En évitant le cul-de-sac du « La route 199 obligatoirement et pour toujours », peut-être découvrirait-on tout une panoplie de possibilités nouvelles, innovantes et en phase avec la réalité des aléas côtiers. De mon point de vue, les changements climatiques, jumelés à la dynamique naturelle d'érosion et de submersion, précipitent le besoin d'innovation collective. Rappelons la débrouillardise

d'avant la route 199 : nos Anciens se sont construits en s'éloignant des falaises; ils ont, pour un temps, avec chevaux ou voitures, « traversé » de l'île d'Havre-Aubert à l'île centrale en profitant de la marée basse ou, en hiver, en traçant un pont de glace; de Fatima et d'Havre-aux-Maisons, on empruntait la lagune avec un passeur pour se rendre à Grosse-Île ou à Grande-Entrée, un simple bac assurait le transit entre Cap-aux-Meules et Havre-aux-Maisons, etc., La communication était alors maintenue entre les îles et les îles formaient un archipel de 7 îles habitées. La route 199 a notamment augmenté la fréquence des contacts inter îles, apporté de la vitesse dans les déplacements, favorisé une centralisation des services et contribué à créer une grande dépendance à la voiture. Aujourd'hui, seule l'île d'Entrée, habitée, demeure sans lien routier avec le noyau principal.

Cette brève énumération des moyens de relier les îles n'est pas empreinte de nostalgie. Loin de là. Elle souhaite plutôt, en assumant que les changements climatiques progresseront inévitablement, à inviter à nous projeter dans l'avenir, à « innover », à faire preuve d'imagination et d'initiatives, de savoir-faire et d'inventivité dans nos modes d'habiter et de circuler dans les îles de la Madeleine. Faire preuve aussi de responsabilité à l'endroit du territoire insulaire, et des générations à venir.

Voici quelques suggestions qui pourraient améliorer le Programme :

- Regrouper les sites hachurés d'interventions et les évaluer par cordon littoral. En exemples, pour la route 199 le long du Havre-aux-Basques, ce sont les 2 côtés de la route qu'on prévoit protéger : à l'ouest, les impacts concerneront les écosystèmes dunaire et lagunaire et à l'est les impacts seront relatifs à l'écosystème dunaire et au milieu marin (la baie de Plaisance avec ses bancs coquilliers, sa biodiversité, etc.). Pour la route 199 le long de la dune du Nord et pour l'ensemble des littoraux « stabilisés », les effets de bouts sont de même nature et la perte d'habitats, de biodiversité, de plages et d'accès à la mer sont à éviter
- La grande majorité des milieux dunaires sont en zone « conservation » au schéma d'aménagement. Il y a lieu d'inclure comme partie intégrante du Programme l'aménagement des sites d'entreposage d'agrégats, récents, en cours et à venir, s'il en est.
- Si ce n'est pas déjà fait, solliciter une université ou un autre organisme d'intérêt public, indépendant, à réaliser une évaluation des impacts environnementaux de court et de long terme des nouveaux types d'interventions de protection de la route 199, interventions ayant été faites en état d'urgence, sans évaluation d'impacts environnementaux. Et ce, avant de multiplier telles interventions.
- Prendre en considération les travaux de construction, restauration, protection de la route 199, depuis 1956. Et en tirer des leçons pour éviter de reproduire des erreurs.
- Tenir compte des impacts prospectifs des changements climatiques sur un horizon d'au moins 50 ans

- Solliciter la collaboration de la Communauté maritime et autres partenaires pour l'organisation d'une démarche d'États généraux ou de Symposium portant sur les mesures d'adaptation aux aléas côtiers dans le contexte des changements climatiques et face à la vulnérabilité des liens routiers entre les îles de l'archipel madelinot. Ces États généraux auraient avantage à réunir autorités gouvernementales, spécialistes des littoraux dunaires, ainsi que organismes et citoyens des Îles. Telle démarche devrait aussi faire connaître des expériences et initiatives d'adaptation d'ailleurs.

## **5. Position quant à l'autorisation ou non du projet**

Tout en reconnaissant que le Programme localise et décrit sommairement les principaux sites côtiers qui présentent des faiblesses devant les assauts de la mer, dans le contexte de changements climatiques, et ce, pour l'ensemble des côtes du BSL, de la Gaspésie et des Îles,

Tout en appréciant qu'enfin le sujet de la vulnérabilité du réseau routier des Îles de la Madeleine soit porté à l'attention de la population et du public en général,

Constatant que le Programme, pour le secteur madelinot (la route 199) ne peut être assimilé à un Programme d'adaptation, que l'initiateur éloigne dans le temps l'évaluation et l'examen des impacts (écologiques, sociaux et économiques) des solutions d'interventions en usage ou projetées (qu'elles soient douces ou rigides),

Constatant que l'initiateur reporte aux calendes grecques le partage d'information sur la vulnérabilité du réseau routier, ainsi que la consultation des communautés sur les conditions devant régir l'aménagement d'infrastructures de protection du réseau routier (approvisionnement en agrégats, sites terrestres d'entreposage, couts, impacts environnementaux, etc.),

Cela étant, pour le secteur des Îles-de-la-Madeleine, je considère que le Programme décennal de protection, tel que proposé, ne répond pas au besoin pressant d'adaptation du réseau routier aux aléas côtiers dans le contexte des changements climatiques et qu'il ne peut se substituer à l'évaluation des impacts écologiques, sociaux et économiques des interventions de protection routière projetées aux Îles, ni faire fi de la recherche d'alternatives à la stabilisation des littoraux dunaires.

Toutefois, je considère avec appréciation que le Programme constitue un excellent outil de démarrage de la nécessaire conversation (c'est le terme d'aujourd'hui pour dire dialogue!) sur l'avenir des liens routiers entre les îles de l'archipel madelinot.

Je vous remercie.

un tracé en dent de scie, tout le long du littoral. En général, l'approche des vagues de l'ouest et du NO produit des courants et un transport sédimentaire vers le NE sur la côte ouest et vers le SO sur la côte est. Cependant, il semble que les courants de dérive littorale sur la côte est se déplacent vers le NE en été et vers le SO en hiver. Dans le détail et surtout au gré des échancrures du littoral des noyaux rocheux, la dérive littorale est beaucoup plus complexe.

**Les goulets de marée (passes)**

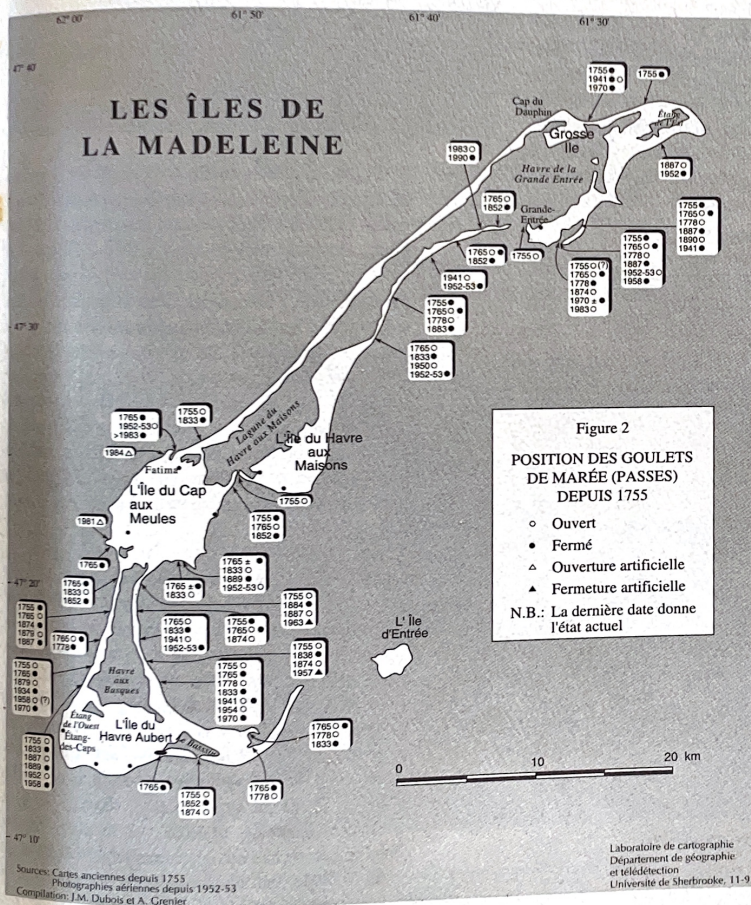
La formation de goulets de marée est intimement liée à la présence de courants de marée perpendiculaires à la côte, tandis que le comblement progressif de ces derniers, outre les fermetures artificielles, correspond plutôt à des périodes où

l'accumulation de sédiments prédomine ou à une diminution de l'énergie des courants de marée. De plus, une érosion continue du cordon littoral ou le passage d'une importante tempête peuvent entraîner la formation de nouveaux goulets.

La compilation des diverses positions des goulets de marée, à partir de l'analyse de cartes anciennes depuis 1755 et de photographies aériennes depuis 1952, nous informe sur les variations locales et les conditions d'évolution des cordons littoraux au cours des années (figure 2). Leur grande instabilité est certes l'élément majeur qui caractérise les goulets de marée des Îles.

Le nombre moyen de goulets s'est maintenu depuis plus de deux siècles à environ 10, avec un maximum de 17 observés en 1778 et un minimum de 7 en 1974. Le nombre beaucoup plus important de goulets sur la côte est (moyenne de 9) que sur la côte ouest (moyenne de 2), suggère un plus grand dynamisme des courants de marée sur cette côte. Seuls les goulets du havre de l'Hôpital et de l'Étang du Nord, tous deux creusés artificiellement, respectivement, en 1983 et 1981, demeurent encore ouverts sur la côte ouest. Cependant, en ce qui concerne le goulet du havre de l'Hôpital, vu le manque de jetée à son embouchure et l'érosion graduelle des falaises entourant ce dernier, on peut envisager son colmatage complet à court terme; il n'était déjà plus navigable d'ailleurs quelques années après son ouverture.

Au niveau de la côte est, on observe une plus grande variabilité du nombre de goulets et, par le fait même, une grande sensibilité de la côte aux tempêtes, surtout au niveau des zones étroites des cordons littoraux. Outre les goulets de La Martinique et du Havre aux Basques fermés artificiellement vers 1955, seuls les goulets du Havre aux Maisons et de la Grande Entrée sont constamment demeurés ouverts depuis 1755. De plus, d'autres goulets sont encore ouverts actuellement sur la côte est : il s'agit des goulets du bassin aux Huîtres, de « l'étang de la Martinique » et du Petit Bassin. Enfin, au sud des Îles, on ne note qu'un seul goulet ouvert,



Source: Cartes anciennes depuis 1755  
Photographies aériennes depuis 1952-53  
Compilation: J.M. Dubois et A. Grenier

Grenier Anna, In-Maxie Dubois. L'évolution des côtes aux Îles-de-la-Madeleine dans: **Info Géo Graphes, no 1, avril 1992**