

## Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes

Projet : Programme décennal d'intervention pour la protection des infrastructures face aux aléas côtiers dans le contexte des changements climatiques sur le territoire du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine par le ministère des Transports et de la Mobilité durable  
 Numéro de dossier : 3211-02-322

### Liste par ministère ou organisme

No.	Ministères ou organismes	Direction ou service	Signataire	Date	Nbre pages
1.	Pêches et Océans Canada	Programme de protection du poisson et de son habitat - région du Québec	Stéphanie Rioux	2025-02-05	4
2.	Ministère des Ressources naturelles et des Forêts	Direction des affaires environnementales et du développement durable - Forêt	Lucie Ste-Croix	2025-02-17	3
3.	Ministère des Ressources naturelles et des Forêts	environnementales et du développement durable - Gestion du territoire public			
4.	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation	Direction des analyses et politiques des pêches et de l'aquaculture	Rabia Sow	2025-01-30	3
5.	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation	Direction régionale 01 - Bas-Saint-Laurent	Isabelle Poirier	2025-01-17	5
6.	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation	Direction régionale 11 - Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine			
7.	Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation	Direction générale des opérations régionales	Dany Savoie, Anne-Christine Boudreau, Maryse malenfant	2025-01-16	3
8.	Ministère de la Sécurité publique	Direction de la planification gouvernementale en sécurité civile	Hugo Martin, Félix Caron, Pascal Chouinard	2025-01-17	3
9.	Ministère du Tourisme	Direction de l'Innovation, des Politiques et du Tourisme durable	Martine Pageau	2025-01-10	3
10.	Ministère de la Culture et des Communications	Direction régionale 01 - Bas-Saint-Laurent	Gabrielle Paquette	2025-01-17	4
11.	Ministère de la Culture et des Communications	Direction régionale 11 - Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine			
12.	Ministère de la Santé et des Services sociaux	Direction de la santé environnementale et de la santé au travail	Christine Dufour-Turbis	2025-01-17	6
13.	Ministère du Conseil exécutif	Secrétariat aux relations avec les Premières nations et les Inuits	Olivier Bourdages Sylvain	2024-12-16	3
14.	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	Direction régionale de l'analyse et de l'expertise 01 - Bas-Saint-Laurent	Catherine Bernier	2025-01-23	5
15.	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	Direction régionale de l'analyse et de l'expertise 11 - Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine			
16.	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	Direction générale de la Faune en région - Faune et habitat faunique			

17.	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	Direction générale de la Faune en région - Espèces fauniques menacées ou vulnérables	Hugo Canuel, Justine Desmeules	2025-01-22	8
18.	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	Direction principale des espèces menacées ou vulnérables - Espèces floristiques menacées ou vulnérables	Sonia Néron	2025-01-22	12
19.	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	Direction principale des espèces menacées ou vulnérables - Espèces floristiques exotiques envahissantes	Sonia Néron	2025-01-10	3
20.	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	Direction principale des aires protégées	Isabelle Tessier	2025-01-20	9
21.	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	Direction de l'hydrologie et de l'hydraulique	Jean Francoeur	2025-01-21	3
22.	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	Direction de l'aménagement et du milieu hydrique	Renée Plamondon	2025-01-17	5
23.	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	Direction de l'expertise en décarbonation et efficacité énergétique	Carl Dufour	2025-01-23	4
24.	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	Direction de l'adaptation aux changements climatiques	Virginie Moffet	2025-01-20	4
25.	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	Direction de la gouvernance et de l'évaluation de programmes - Analyse avantages-coûts	Marie-Claude Bourget	2025-01-21	4
26.	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	Direction générale de l'évaluation environnementale et stratégique - Pôle d'expertise sur les impacts sociaux	Ian Courtemanche	2025-01-20	4
				Total des pages	98



Pêches et Océans  
Canada

Fisheries and Oceans  
Canada

Gestion des écosystèmes  
Région du Québec

Ecosystems Management  
Quebec Region

Le 5 février 2025

**Par courriel seulement**

Votre référence  
3211-02-322

Notre référence  
24-HQUE-00480

Madame Isabelle Nault  
Direction de l'évaluation environnementale des pro-  
jets hydriques  
Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les  
changements climatiques, de la Faune et des Parcs  
675, boulevard René-Lévesque Est, 4<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement – Programme  
d'intervention pour la protection des infrastructures du Ministère des  
transports et de la mobilité durable face aux aléas côtiers**

---

Madame,

La présente fait suite à votre correspondance du 9 décembre 2024 demandant l'avis de Pêches et Océans Canada (MPO) relativement à la recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement du projet cité en objet, initié par le Ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD). Nous avons examiné l'ensemble de la documentation fournie à l'égard de notre champ de compétence en lien avec la *Loi sur les pêches* (LP), la *Loi sur les espèces en péril* (LEP), le *Règlement sur les mammifères marins* ainsi que le *Règlement sur les espèces aquatiques envahissantes*.

L'étude d'impact contient une caractérisation sommaire de l'environnement régional des différents secteurs où des travaux seront réalisés, une description générale des différents types de travaux envisagés, une méthodologie d'analyse, de planification, de prise de décisions, d'implication des parties prenantes et de suivi élaborée pour satisfaire les exigences réglementaires provinciales ainsi qu'une présentation du plan compensatoire proposé.

Il est à noter que le MPO demandera au MTMD de soumettre une demande d'examen pour chacun des sites d'intervention (entretien et construction) afin d'évaluer plus précisément les effets anticipés de chaque projet sur le poisson et son habitat et d'assurer

.../2

la mise en place de mesures d'évitement, d'atténuation et de compensation adéquates au besoin.

Considérant le niveau général des informations présentées dans l'étude d'impact, l'avis du MPO à l'égard de son champ de compétence se limitera à souligner les principaux enjeux en lien avec le programme d'intervention proposé, soit:

#### ***Localisation des sites d'intervention***

- La zone géographique où seront localisés les différents sites d'intervention est vaste, soit les côtes de l'estuaire moyen, les côtes de l'estuaire maritime ainsi que celles du Golfe du Saint-Laurent. Les sites d'intervention prévus comprennent des écosystèmes côtiers dynamiques avec des habitats très diversifiés. Certains de ces habitats sont particulièrement sensibles, comme l'habitat essentiel désigné du bar rayé (population du fleuve Saint-Laurent), le refuge marin des lagunes des îles-de-la-Madeleine et les frayères à capelan. Les interventions dans ces habitats devront faire l'objet d'un examen plus approfondi par le MPO et pourraient nécessiter l'analyse de variantes de moindre impact afin de respecter les dispositions de la LP et de la LEP. Une caractérisation de l'habitat du poisson au site des travaux devra être fournie lors du dépôt de chaque demande d'examen. L'ampleur de la caractérisation demandée sera proportionnelle aux enjeux du projet.

#### ***Types d'ouvrages et méthodes de travail proposés***

- Les ouvrages de protection employant des techniques rigides occasionneront des empiètements sous la pleine mer supérieure de grande marée (PMSGM) qui pourraient, selon leurs superficies, se traduire par la destruction ou la détérioration de l'habitat du poisson. De plus, selon notre expertise d'analyse de tels projets, la mise en place d'enrochement, de murs de protection et de rip-rap peut produire des effets indirects sur l'habitat du poisson à proximité, tel que la modification du transport sédimentaire, pouvant ainsi potentiellement modifier les fonctions de l'habitat du poisson et les espèces qui l'utilisent.
- Des techniques souples de protection du littoral, comme les recharges de plage, peuvent avoir des effets sur l'habitat et sa capacité à soutenir ses fonctions d'origine. Par exemple, une modification de la granulométrie peut avoir des répercussions sur la composition de la communauté recolonisatrice, ainsi que sur le potentiel de fraie de certaines espèces, comme le capelan. Des suivis standardisés (faune benthique, granulométrie et relevés topographiques) sont généralement exigés pour ce type de projets.
- L'utilisation d'ouvrages temporaires (par exemple : chemin d'accès temporaire, batardeaux, aire de chantier temporaire, etc.) et certaines méthodes de travail pourraient occasionner des empiètements temporaires ainsi que des effets indirects dans l'habitat du poisson. Des détails concernant les ouvrages temporaires et les méthodes de travail seront donc essentiels dans le cadre de

chaque demande d'examen afin de nous permettre d'éviter et atténuer ces effets puis compenser les effets résiduels, le cas échéant.

### ***Mesures d'atténuation proposées***

- Dans une optique globale, l'ensemble des mesures d'atténuation et d'évitement énumérées de manière très succincte dans l'étude d'impact apparaissent pertinentes pour assurer la protection du poisson et de son habitat avant, pendant et après les travaux. Des mesures additionnelles pourront être exigées lors de l'analyse de chaque projet, en fonction des caractéristiques biologiques au site des travaux (par exemple la présence d'habitats sensibles) ainsi que des méthodes de travail prévues.

### ***Programme de compensation***

- La mise en place de réserve d'habitat est une avenue encouragée par le MPO afin de servir de compensation pour les effets causés par les différents projets prévus dans le cadre du programme d'intervention puisque ceci pourrait permettre d'accélérer le processus d'autorisation. Toutefois, l'utilisation des crédits d'une réserve d'habitat peut se faire uniquement une fois que les suivis auront démontré que les objectifs ont été atteints à la satisfaction du MPO.
- La restauration d'un herbier de zostère marine près de Notre-Dame-des-Neiges a été acceptée par le MPO comme réserve d'habitat. Les travaux ont été réalisés et le projet est en cours de suivi. La valeur des crédits associés à la réserve d'habitat sera évaluée seulement à la fin des cinq années de suivi, dont le dernier est prévu en 2028.
- Le projet de restauration d'un marais maritime dans le Kamouraska a été déposé au MPO et est présentement en phase de consultation auprès des communautés autochtones. Dans l'étude d'impact, le MTMD indique que les aménagements généreront un gain pour l'habitat du poisson de 15,78 ha. À noter que la valeur réelle de la réserve d'habitat pour le MPO sera déterminée une fois les suivis complétés.
- Plusieurs discussions ont eu lieu avec le MTMD concernant le retrait d'engins de pêche fantômes comme projet potentiel de compensation. Le MPO développe actuellement un cadre d'analyse afin de baliser l'utilisation de ce type de projet comme compensation. Les enjeux abordés dans le cadre concernent notamment l'appréciation des gains pour le poisson et son habitat, les impacts négatifs pouvant être associés à ce type de projet, la sélection des méthodes et des sites de récupération et les facteurs d'équivalence. La proposition du MTMD sera évaluée à la lumière de notre cadre d'analyse.
- Le nettoyage de sites maricoles abandonnés a été présenté comme projet de compensation potentiel au MPO. L'étude d'impact ne contient pas suffisamment d'information sur l'habitat au droit des sites visés ainsi que sur les caractéristiques

des installations maricoles abandonnées pour permettre au MPO d'évaluer adéquatement le gain du projet pour le poisson et son habitat.

- Le projet de reforestation des fonds marins dans la Baie des Chaleurs tel que décrit dans l'étude d'impact ne présente pas, à première vue, d'enjeux pour le poisson et son habitat dans le cadre de sa réalisation. Toutefois, des informations additionnelles seront nécessaires pour évaluer la pertinence du projet.

### ***Effets cumulatifs***

- Des effets cumulatifs relatifs à l'augmentation du caractère anthropique du littoral par la mise en place d'ouvrages supplémentaires de protection des berges sont manquants dans l'étude d'impact et les impacts pourraient ainsi être sous-estimés. Par exemple, sur certains secteurs insulaires où le littoral côtier est plus vulnérable aux aléas côtiers, le nombre d'ouvrages anthropiques additionnels occasionneront des empiètements permanents qui pourront limiter la disponibilité de l'habitat pour le poisson ainsi que les fonctions qui y sont associées, notamment concernant les habitats sensibles. Le fractionnement de l'habitat peut s'avérer être un effet cumulatif important selon la sensibilité de l'habitat. Dans la mesure du possible, le type d'ouvrage envisagé devrait être ciblé afin d'éviter de fractionner l'habitat du poisson déjà présent, en privilégiant par exemple une technique souple comme la recharge de plage au lieu d'une technique rigide comme un enrochement.

En terminant, soyez assurée de notre entière collaboration dans le cadre des prochaines étapes du processus d'évaluation d'impacts. Pour toute question concernant la présente correspondance, n'hésitez pas à communiquer avec nous en vous adressant à madame Céline Duluc à l'adresse courriel [Celine.Duluc@df-mpo.gc.ca](mailto:Celine.Duluc@df-mpo.gc.ca).

Veillez agréer, Madame, mes salutations distinguées.

Rioux,  
Stephanie

Signature numérique de  
Rioux, Stephanie  
Date : 2025.02.05  
14:08:37 -05'00'

Stéphanie Rioux, M.Sc.

Chargée d'équipe int.

Division de la protection du poisson et de son habitat - Examens réglementaires

c.c. Vincent Villeneuve, chargé de projet, MELCCFP

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	<b>PROGRAMME D'INTERVENTION POUR LA PROTECTION DES INFRASTRUCTURES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE FACE AUX ALÉAS CÔTIERS</b>	
Initiateur de projet	<b>MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE</b>	
Numéro de dossier	3211-02-322	
Dépôt de l'étude d'impact	2024/12/09	

Présentation du projet : Étant donné leur proximité avec le fleuve ou le golfe Saint-Laurent, les infrastructures routières du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine sont très vulnérables aux aléas côtiers, notamment à l'érosion et à la submersion. Dans le contexte de changements climatiques actuel, les zones côtières sont de plus en plus exposées aux vagues et tempêtes maritimes. Les conséquences des aléas côtiers sur les infrastructures routières, déjà importantes à l'heure actuelle, seront donc amplifiées dans le futur. Au fil des années, le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) a mis en place plusieurs structures afin de protéger son réseau routier. Par ailleurs, ce ministère est régulièrement en mode réaction quant à la gestion de ses infrastructures. Ce constat s'explique, notamment par l'augmentation de la fréquence et de l'intensité des tempêtes et la capacité de réalisation des travaux de réparation. Ce mode réactif ne permet pas la planification et la mise en œuvre d'une stratégie concertée d'adaptation aux aléas côtiers qui viserait davantage la prévention plutôt que la réparation (action plutôt que réaction). Le MTMD souhaite, avec le programme d'intervention en milieu côtier qu'il propose, mettre en place un mécanisme d'intervention souple permettant une prise de décision rapide et éclairée, en accord avec les exigences environnementales. Les travaux prévus dans le programme d'intervention en milieu côtier représentent 300 kilomètres linéaires de berge répartis dans 46 municipalités côtières. L'ampleur du territoire couvert par le programme ainsi que le nombre important de sites visés par celui-ci rend ce programme complexe, obligeant le MELCCFP à adapter l'approche d'évaluation environnementale tout en s'assurant de répondre aux exigences légales et réglementaires en vigueur. Ceci complexifie le traitement du dossier, car celui-ci devra être à la fois complet et satisfaisant pour répondre aux exigences de la directive émise par le ministre et aux exigences des experts gouvernementaux, mais aussi compréhensible pour le public.

Présentation du répondant	
Ministère ou organisme	Ministère des Ressources naturelles et des Forêts
Direction ou secteur	Vous devez indiquer votre direction ou secteur.
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.
Région	Vous devez choisir une région administrative
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

## 1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

<p>Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.</p>	<p>L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes</p>
<p>Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Thématiques abordées : Chantier</li> <li>• Référence à l'étude d'impact : Volume 5D et 5E, Tableau 1</li> <li>• Texte du commentaire : Le sentier international des Appalaches emprunte à plusieurs reprises la route 132 entre les municipalités de Mont-Saint-Pierre et de Gaspé. Ce sentier ne semble pas être identifié sur aucune carte présentée à l'étude d'impact. L'initiateur devra identifier correctement ces secteurs afin d'adopter la ou les mesures de gestion adaptées (p. ex. : numéro 38).</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Thématiques abordées : Chantier</li> <li>• Référence à l'étude d'impact : Volume 5D, Feuillet 36; Volume 6D, Feuillet 37; Volume 7, Feuilles 25, 29 et 30</li> <li>• Texte du commentaire : Dans ces secteurs, l'initiateur présente inadéquatement les droits émis sur le territoire public :                         <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dans la municipalité de Saint-Maxime-du-Mont-Louis, l'initiateur présente une halte routière comme un bail de villégiature (site C0703). Également, il omet d'indiquer la présence d'une tour de télécommunication (site C0703).</li> </ul> </li> </ul>	

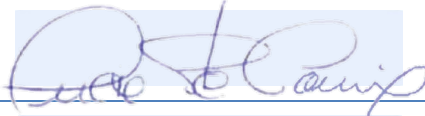
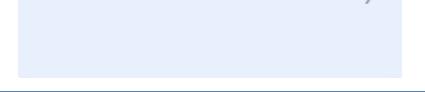
- Dans la municipalité de Chandler, l'initiateur présente une halte routière comme un belvédère.
- Dans la municipalité de Grosse-Île, l'initiateur omet de présenter un sentier pédestre et une plateforme d'observation (site F0117). De même, un site récréatif (halte de Old-Harry) (site F0137) et un entrepôt frigorifique (site F0138) sont identifiés comme des baux de villégiature.

L'initiateur devra identifier correctement les droits octroyés sur le territoire public afin de s'assurer d'adopter les mesures de gestion adéquates. De même, il devra présenter les impacts anticipés sur ces droits et usages, ainsi que les mesures de gestion envisagées.

- Thématiques abordées : Chantier
- Référence à l'étude d'impact : Volume 5D, Tableau 1, Feuille 33
- Texte du commentaire : Dans ces sections, l'initiateur ne fait pas mention du site récréotouristique aménagé au sommet du Mont-Saint-Pierre ni de son chemin d'accès (site C0602). L'initiateur devra présenter les impacts anticipés sur ces activités et leur accessibilité, ainsi que les mesures de gestion envisagées.

- Thématiques abordées : Chantier, contamination et matières dangereuses
- Référence à l'étude d'impact : Volume 7, Tableau 1, 3 et 5, Feuilles 18 et 22
- Texte du commentaire : Dans ces sections, l'initiateur ne fait pas mention du parc éolien des Dunes-du-Nord (site F0110-06), du parc éolien en développement de Grosse-Île (sites F0116 et F0133-01) et du site industriel pour l'entreposage d'explosif (site F0133-01). L'initiateur devra présenter les impacts anticipés sur ces droits et usages, ainsi que les mesures de gestion envisagées.

- Thématiques abordées : Déboisement
- Référence à l'étude d'impact :
- Texte du commentaire : À titre d'information, le ministère des Ressources naturelles et des Forêts (MRNF) comprend que la zone d'étude cible l'interface terre-mer, cependant si du déboisement est requis en terres publiques, un engagement portant sur les impacts du projet sur la ressource forestière en terres publiques devra être pris par l'initiateur du projet envers le MRNF. Cet engagement a pour objectifs : de préserver la pérennité du milieu forestier; d'assurer le renouvellement de la forêt, ce qui inclut notamment la considération des travaux sylvicoles effectués, et enfin; de maintenir l'ensemble des bénéfices environnementaux, sociaux et économiques que procure la forêt à tous les utilisateurs, notamment les bénéfices relatifs à l'approvisionnement des usines de transformation du bois. Cet engagement doit être pris avant l'obtention du permis d'intervention qui serait requis en vertu de la Loi sur l'aménagement durable du territoire forestier et doit comprendre minimalement les mesures que l'initiateur s'engage à prendre pour compenser convenablement les impacts du projet sur la ressource forestière en terres publiques. De même que, si du déboisement en forêt privée est requis, il incombe à l'initiateur de consulter le propriétaire forestier afin de prendre en considération les investissements sylvicoles qui auraient été financés par l'agence de mise en valeur des forêts privées du territoire concerné. Dans l'éventualité où des travaux seraient toujours régis par la politique de protection des investissements de l'agence concernée, ceux-ci devront être remboursés à l'agence par le propriétaire forestier.

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Lucie Ste-Croix	Sous-ministre associée au Territoire et aux Affaires stratégiques		2025/02/17
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Clause(s) particulière(s) :			

## 2 Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?		Choisissez une réponse	
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Thématiques abordées :</li> <li>Référence à l'addenda :</li> <li>Texte du commentaire :</li> </ul>			
<b>Signature(s)</b>			
<b>Nom</b>	<b>Titre</b>	<b>Signature</b>	<b>Date</b>
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.	<input type="text"/>	Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.	<input type="text"/>	Cliquez ici pour entrer une date.
<b>Clause(s) particulière(s) :</b>			
<div style="border: 1px solid black; height: 20px;"></div>			

**ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET**

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

<h3>3 Avis d'acceptabilité environnementale du projet</h3>			
Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?		Choisissez une réponse	
Justification :			
<b>Signature(s)</b>			
<b>Nom</b>	<b>Titre</b>	<b>Signature</b>	<b>Date</b>
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.	<input type="text"/>	Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.	<input type="text"/>	Cliquez ici pour entrer une date.
<b>Clause(s) particulière(s) :</b>			
<div style="border: 1px solid black; height: 20px;"></div>			

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des figures  
 Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	<b>PROGRAMME D'INTERVENTION POUR LA PROTECTION DES INFRASTRUCTURES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE FACE AUX ALÉAS CÔTIERS</b>	
Initiateur de projet	<b>MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE</b>	
Numéro de dossier	3211-02-322	
Dépôt de l'étude d'impact	2024/12/09	
<p>Présentation du projet : Étant donné leur proximité avec le fleuve ou le golfe Saint-Laurent, les infrastructures routières du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine sont très vulnérables aux aléas côtiers, notamment à l'érosion et à la submersion. Dans le contexte de changements climatiques actuel, les zones côtières sont de plus en plus exposées aux vagues et tempêtes maritimes. Les conséquences des aléas côtiers sur les infrastructures routières, déjà importantes à l'heure actuelle, seront donc amplifiées dans le futur. Au fil des années, le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) a mis en place plusieurs structures afin de protéger son réseau routier. Par ailleurs, ce ministère est régulièrement en mode réaction quant à la gestion de ses infrastructures. Ce constat s'explique, notamment par l'augmentation de la fréquence et de l'intensité des tempêtes et la capacité de réalisation des travaux de réparation. Ce mode réactif ne permet pas la planification et la mise en œuvre d'une stratégie concertée d'adaptation aux aléas côtiers qui viserait davantage la prévention plutôt que la réparation (action plutôt que réaction). Le MTMD souhaite, avec le programme d'intervention en milieu côtier qu'il propose, mettre en place un mécanisme d'intervention souple permettant une prise de décision rapide et éclairée, en accord avec les exigences environnementales. Les travaux prévus dans le programme d'intervention en milieu côtier représentent 300 kilomètres linéaires de berge répartis dans 46 municipalités côtières. L'ampleur du territoire couvert par le programme ainsi que le nombre important de sites visés par celui-ci rend ce programme complexe, obligeant le MELCCFP à adapter l'approche d'évaluation environnementale tout en s'assurant de répondre aux exigences légales et réglementaires en vigueur. Ceci complexifie le traitement du dossier, car celui-ci devra être à la fois complet et satisfaisant pour répondre aux exigences de la directive émise par le ministre et aux exigences des experts gouvernementaux, mais aussi compréhensible pour le public.</p>		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation	
Direction ou secteur	Aquaculture et pêches commerciales	
Avis conjoint	Le secteur agricole du MAPAQ a émis un avis séparé, en raison de problématiques propres à ce secteur.	
Région	11 - Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

**1** Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Thématiques abordées :</li> <li>Référence à l'étude d'impact :</li> <li>Texte du commentaire :</li> </ul>	<p>Pêcheries commerciales</p> <p>Étude sectorielle – population et territoire.</p> <p>Étude d'impact – volume 1 Rapport.</p> <p>L'étude d'impact associe à plusieurs endroits l'achalandage des usines de transformation de produits marins au tourisme. Elle n'établit pas l'essentialité du maintien du lien entre les lieux de débarquement des captures commerciales et les usines de transformation, pour assurer la fluidité du transport routier de la ressource débarquée et son traitement en usine, surtout que le gros de la saison de pêche se fait entre mars et septembre, soit durant des périodes de chaleur et d'ensoleillement prononcés. Durant ce temps, les captures débarquées et transportées ne doivent pas être altérées pour des raisons d'innocuité. Cela va donc plus loin que de la fréquentation de clientèles de passage en saison, principalement attirées par des poissonneries attenantes à plusieurs usines. Cette fluidité englobe la nécessité d'assurer l'accès de la main-d'œuvre aux quais, aux usines de transformation et aux points de vente au détail; cette nécessité s'applique à leurs fournisseurs</p>

de biens et services, pour que la continuité de leurs opérations soit maintenue, vu que c'est pour eux la haute saison. Cette « nécessité d'assurer » s'applique aussi à l'alimentation en électricité, car la plupart des usines sont équipées de compresseurs, de congélateurs et de surgélateurs (« blast freezers »); toute interruption dans le fonctionnement de ces équipements est susceptible d'entraîner la perte d'inventaires. Cette fluidité s'applique aussi entre les points de débarquement fréquentés par les mariculteurs et les unités de conditionnement des produits maricoles. Elle vaut enfin pour le maintien des liaisons de communication (internet), pour des questions d'ordre commercial (passage de commandes, etc.).

À la section 7.3 de la thématique « Population », l'auteur a fourni une liste sommaire des lieux de débarquement de produits marins; s'il s'est basé sur des critères de choix, ceux-ci gagneraient à être connus. Le nombre de ports de pêche commerciale cité apparaît sous-estimé. Quelques ports accueillent autant de navires de grand gabarit de transport de marchandises que des navires de pêche commerciale.

Remarque est faite à l'effet que les données de capture considérées par l'auteur datent de 2020. Malheureusement, depuis ce temps, plusieurs pêcheries commerciales se sont effondrées : crevette nordique, flétan du Groenland, maquereau, hareng, mye commune, pour ne nommer que celles-là; en passant, la morue était déjà problématique en 2020. La plupart des usines des régions considérées ont pu survivre à cette situation (2 fermetures constatées dans la zone étudiée), en diversifiant leurs sources d'approvisionnement, ce qui les rend plus dépendantes au transport routier. Il reste à déterminer si cela affecte les parties concernées de l'étude d'impact.

La section 7.6 traite de l'eau potable. Les usines de transformation de produits marins sont de grandes consommatrices d'eau. L'eau douce peut provenir autant d'aqueducs municipaux que, pour quelques cas, de puits privés. Plusieurs, aussi, consomment de l'eau de mer comme eau de procédé; ce dernier point ne semble pas avoir été signalé dans l'étude d'impact. La nécessité de préserver la qualité de l'eau utilisée par les usines de transformation de produits marins est essentielle à la préservation de la salubrité des usines et de l'innocuité des produits marins qu'elles fabriquent; à ce titre, la mise en suspension de sédiments près de prises d'eau constitue un risque devant être géré pas une approche de précaution.

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Luc Côté	Coordonnateur et analyste de projets	Côté Luc (DAPPA) (Québec) <small>Signature numérique de Côté Luc (DAPPA) (Québec) Date : 2025.01.30 10:28:07 -05'00'</small>	2025/01/30
Rabia Sow	Directrice par intérim, DAPPA	Côté Ann-Julie (DAPPA) (Québec) <small>Signature numérique de Côté Ann-Julie (DAPPA) (Québec) Date : 2025.01.30 10:34:23 -05'00'</small>	2025/01/30
Clause(s) particulière(s) :			

## 2 Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

<p>Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?</p>	<p>Choisissez une réponse</p>
--	-------------------------------

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées :
- Référence à l'addenda :
- Texte du commentaire :

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date

## AVIS D'EXPERT

### PROCÉDURE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
<b>Clause(s) particulière(s) :</b>			

### ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

<b>3 Avis d'acceptabilité environnementale du projet</b>			
Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?			Choisissez une réponse
Justification :			
<b>Signature(s)</b>			
Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
<b>Clause(s) particulière(s) :</b>			

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des figures

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	<b>PROGRAMME D'INTERVENTION POUR LA PROTECTION DES INFRASTRUCTURES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE FACE AUX ALÉAS CÔTIERS</b>	
Initiateur de projet	<b>MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE</b>	
Numéro de dossier	3211-02-322	
Dépôt de l'étude d'impact	2024/12/09	
<p>Présentation du projet : Étant donné leur proximité avec le fleuve ou le golfe Saint-Laurent, les infrastructures routières du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine sont très vulnérables aux aléas côtiers, notamment à l'érosion et à la submersion. Dans le contexte de changements climatiques actuel, les zones côtières sont de plus en plus exposées aux vagues et tempêtes maritimes. Les conséquences des aléas côtiers sur les infrastructures routières, déjà importantes à l'heure actuelle, seront donc amplifiées dans le futur. Au fil des années, le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) a mis en place plusieurs structures afin de protéger son réseau routier. Par ailleurs, ce ministère est régulièrement en mode réaction quant à la gestion de ses infrastructures. Ce constat s'explique, notamment par l'augmentation de la fréquence et de l'intensité des tempêtes et la capacité de réalisation des travaux de réparation. Ce mode réactif ne permet pas la planification et la mise en œuvre d'une stratégie concertée d'adaptation aux aléas côtiers qui viserait davantage la prévention plutôt que la réparation (action plutôt que réaction). Le MTMD souhaite, avec le programme d'intervention en milieu côtier qu'il propose, mettre en place un mécanisme d'intervention souple permettant une prise de décision rapide et éclairée, en accord avec les exigences environnementales. Les travaux prévus dans le programme d'intervention en milieu côtier représentent 300 kilomètres linéaires de berge répartis dans 46 municipalités côtières. L'ampleur du territoire couvert par le programme ainsi que le nombre important de sites visés par celui-ci rend ce programme complexe, obligeant le MELCCFP à adapter l'approche d'évaluation environnementale tout en s'assurant de répondre aux exigences légales et réglementaires en vigueur. Ceci complexifie le traitement du dossier, car celui-ci devra être à la fois complet et satisfaisant pour répondre aux exigences de la directive émise par le ministre et aux exigences des experts gouvernementaux, mais aussi compréhensible pour le public.</p>		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation	
Direction ou secteur	Direction régionale Bas-Saint-Laurent	
Avis conjoint	Direction régionale Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	
Région	11 - Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

## 1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

<p>Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.</p>	<p>L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes</p>
<p>Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Thématiques abordées :</li> <li>• Référence à l'étude d'impact :</li> <li>• Texte du commentaire :</li> </ul>	<p>Enjeu agricole spécifique au Bas-Saint-Laurent</p> <p>Sommaire page IX</p> <p>Le MTMD mentionne que les impacts potentiels du programme sont structurés par enjeu. Un enjeu spécifique concerne le territoire agricole du Bas-Saint-Laurent et se libelle comme suit : « Favoriser le maintien de la qualité des sols pour l'agriculture dans le secteur du Bas-Saint-Laurent ». Cet enjeu aurait été déterminé suivant des consultations auprès des MRC, des municipalités, des organismes environnementaux, des Premières Nations et du public. Or, dès le début du projet, le MELCCFP nous a consultés afin d'obtenir nos préoccupations et enjeux à l'égard du programme. Nous avons soulevé le fait que la perte de superficie agricole était un enjeu à prendre en considération.</p> <p>Nous constatons que le MTMD n'a considéré que le maintien de la qualité des sols comme enjeu pour le secteur agricole. Le MTMD mentionne que des empiètements supplémentaires sont susceptibles d'être effectués pour certains secteurs ciblés. De même, il est mentionné que les</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>Thématiques abordées :</li> <li>Référence à l'étude d'impact :</li> <li>Texte du commentaire :</li> </ul>	<p>activités agricoles seraient susceptibles d'être restreintes sur la superficie faisant l'objet d'une compensation dans la municipalité de Saint-André-de-Kamouraska. Les possibles empiètements et les limitations aux activités agricoles dans des secteurs agricoles très dynamiques sont davantage reliés à un enjeu de perte de superficies agricoles plutôt que de maintien de la qualité des sols. Le MTMD devra justifier pourquoi l'enjeu lié aux pertes de superficie agricole n'a pas été retenu dans le cadre de ce projet.</p> <p>Principales lois, règlements et guides applicables au programme décennal d'intervention</p> <p>2.5 Cadre légal et réglementaire applicable Tableau 2-4</p> <p>Le MTMD doit ajouter la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (LPTAA) dans la législation applicable pour le palier gouvernemental du Québec. Considérant que plusieurs secteurs d'intervention sont dans la zone agricole provinciale, le MTMD devra obtenir auprès de la CPTAQ les autorisations nécessaires en vertu de la LPTAA. Des exceptions sont prévues au règlement P-41.1. r.1.1 relativement à des empiètements à l'extérieur de l'emprise d'un chemin public lors de travaux. Advenant où les empiètements générés par l'agrandissement de l'emprise de la 132 sont plus grands que ce que prévoit le cadre réglementaire de la LPTAA et de son règlement P-41.1. r.1.1, le MTMD devra obtenir des décisions d'autorisation auprès de la CPTAQ. Démarche d'information de consultation publique</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Thématiques abordées :</li> <li>Référence à l'étude d'impact :</li> <li>Texte du commentaire :</li> </ul>	<p>Chapitre 4</p> <p>Au chapitre 4, le MTMD expose l'ensemble de la démarche de consultation publique qui a été réalisée dans le cadre de son programme. À la section 4.1.2 relative aux parties prenantes, on y retrouve les organisations qui ont été spécifiquement consultées. Le MTMD mentionne que des actions grand public ont aussi été réalisées en juin 2024. Considérant que plusieurs sites sont localisés dans la zone agricole, nous sommes d'avis que le secteur agricole (UPA et producteurs agricoles) doit être également consulté afin de recueillir les enjeux spécifiques à ce secteur. Est-ce que le MTMD a réalisé une consultation auprès du secteur agricole? Dans la négative, est-ce que le MTMD prévoit une consultation ou une séance d'information auprès du secteur agricole? Par quels moyens les producteurs agricoles potentiellement impactés par la réalisation des travaux seront informés?</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Thématiques abordées :</li> <li>Référence à l'étude d'impact :</li> <li>Texte du commentaire :</li> </ul>	<p>Planification et programmation</p> <p>Figure 8-5 Cheminement de projet du MTMD adapté au programme décennal d'intervention pour le scénario Construction</p> <p>Dans la bulle « Dépôt des demandes pour autorisations environnementales, l'acronyme CPTAQ doit être remplacé par celui de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (LPTAA). La CPTAQ est l'organisme chargé de l'application de cette Loi et de la protection du territoire agricole.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Thématiques abordées :</li> <li>Référence à l'étude d'impact :</li> <li>Texte du commentaire :</li> </ul>	<p>Mesures d'atténuation</p> <p>9.5.2 Mesures de gestion particulières Tableau 9-7</p> <p>Dans le tableau 9-7, il est prévu à la mesure 18 de gestion particulière que la machinerie utilisée en rive où la présence d'EFEE est confirmée soit nettoyée à la fin des travaux. Est-ce que le MTMD dispose d'un guide méthodologique particulier relativement à la procédure de nettoyage de la machinerie dans un contexte d'EFEE, notamment pour le phragmite ? Considérant que plusieurs sites sont localisés dans la zone agricole, nous sommes préoccupés par des opérations de nettoyage qui seraient susceptibles de disperser des semences ou résidus d'EFEE sur des terres agricoles avoisinantes. Est-ce que des aires de nettoyage sont susceptibles d'être aménagées sur des terres agricoles ou à proximité de celles-ci ?</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Thématiques abordées :</li> <li>Référence à l'étude d'impact :</li> <li>Texte du commentaire :</li> </ul>	<p>À la mesure 10, il est prévu comme mesure de restaurer le couvert végétal de l'ensemble des surfaces perturbées temporairement sur le site ou au niveau du chemin d'accès en effectuant des plantations d'espèces indigènes ou en effectuant un ensemencement hydraulique d'herbacées indigènes adaptées à la région et aux conditions du site. Pour les terres agricoles perturbées, le MTMD devrait prévoir un programme de suivi agronomique du rendement des cultures impactées à la suite des travaux de réhabilitation des sols. Le MTMD devrait s'engager à ramener le niveau de productivité des terres perturbées équivalent ou supérieur à celui des terrains adjacents. Sources d'impact associées à la construction ainsi qu'à l'exploitation et l'entretien d'une mesure d'adaptation aux aléas côtiers</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Thématiques abordées :</li> <li>Référence à l'étude d'impact :</li> <li>Texte du commentaire :</li> </ul>	<p>9.4 Sources d'impact Tableau 9-6</p> <p>Dans le tableau 9-6, l'ouverture de banc d'emprunt à proximité d'un chantier est considérée comme un impact lors de la phase de construction. Le MTMD ne prévoit aucune mesure d'atténuation en lien avec l'utilisation et la création d'un banc d'emprunt en zone agricole. Considérant que plusieurs sites d'intervention du programme sont localisés dans des secteurs agricoles dynamiques, la création d'un banc d'emprunt sur une terre agricole serait susceptible de générer des contraintes pour les activités agricoles et pour le maintien de l'intégrité du territoire agricole. Le MTMD devrait prévoir des mesures d'atténuation pour limiter les impacts sur les activités et le territoire agricole. Notamment, l'utilisation de banc d'emprunt existant pour la réalisation des travaux devrait être priorisée. Advenant la nécessité d'aménager un banc d'emprunt, celui-ci devrait être orienté vers un site de moindre impact sur les activités et le territoire agricoles, en évitant les secteurs agricoles dynamiques, les terres utilisées pour des fins agricoles et les sols de potentiel ARDA 1 à 4.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Thématiques abordées :</li> <li>Référence à l'étude d'impact :</li> <li>Texte du commentaire :</li> </ul>	<p>Impacts sur les activités agricoles</p> <p>9.7.1 Impacts sur l'enjeu de favoriser le maintien de la qualité des sols pour l'agriculture dans le secteur du Bas-Saint-Laurent</p> <p>Advenant la nécessité d'aménager une aire de travaux sur des terres agricoles, le MTMD mentionne que la couche de sols organiques de surface serait décapée et les sols empilés dans</p>

l'aire de travaux pour être réutilisés à la fin de ces derniers pour recouvrir les sols minéraux mis à nu et procéder à la remise en état des lieux. Le MTMD ne mentionne toutefois pas comment le sol arable sera géré (protection des amas contre l'érosion éolienne et hydrique et risque de mélange de sols inertes). Est-ce que le MTMD dispose d'une méthodologie de gestion des sols arables excavés pour limiter les impacts de dégradation ou de perte dans une optique de remise en état des lieux?

Le MTMD mentionne que des compensations seraient prévues pour les propriétaires touchés par des pertes permanentes de parcelles cultivées. Pour les empiètements temporaires sur des superficies cultivées, le MTMD ne semble prévoir aucune mesure d'atténuation pour les pertes de production et de revenus pour les propriétaires et les producteurs agricoles touchés. Nous sommes d'avis que des mesures d'atténuation doivent être proposées pour compenser les pertes de production et de revenus liées à l'empiètement temporaire sur des terres en culture. Restauration d'un marais maritime endigué à Saint-André-de-Kamouraska Est

- Thématiques abordées :
- Référence à l'étude d'impact :
- Texte du commentaire :

Section 11.2.1

Dans l'objectif de présenter un bilan d'aucune perte nette d'habitats, le MTMD prévoit des projets de compensation visant la restauration ou la création de réserves d'habitats. Un projet de restauration d'un marais maritime endigué dans la municipalité de Saint-André-de-Kamouraska a été retenu parmi l'ensemble des projets évalués. Ce projet vise la réhabilitation écologique d'un minimum de 7,3 ha de marais maritime converti antérieurement en terres agricoles. Le MTMD mentionne que les actions permettront de retirer les fonctions de l'aboteau, de contrôler le roseau commun et d'aménager un complexe d'étangs et de chenaux fauniques. Selon notre compréhension, à terme, ce projet serait susceptible de restreindre l'utilisation pour des fins agricoles sur une superficie de 24,6 ha (zone d'étude). À la section 11.2.1.10, le MTMD mentionne qu'une structure légale pourrait venir restreindre la réalisation d'activités agricoles. En ce sens, ce projet de compensation environnemental est susceptible de se réaliser au détriment de superficies agricoles cultivées. Un projet de conservation stricte de ce type sur des terres agricoles doit faire l'objet d'une décision favorable de la CPTAQ en vertu de la LPTAA.

Dans sa décision 420746 qui concerne ce même secteur, la CPTAQ est venue autoriser l'utilisation à une fin autre que l'agriculture, soit l'aménagement d'étangs comme outil de contrôle du phragmite sur une superficie de 7,89 ha. La CPTAQ mentionne dans son appréciation de la demande qu'environ 1 ha serait utilisé en marais et marelles et que la superficie résiduelle de 6,89 ha pourrait être maintenue pour des fins agricoles. Or, une protection stricte de l'ensemble du 7,89 ha, voire de l'ensemble du 24,6 ha de la zone d'étude n'a pas fait l'objet d'une autorisation par cette décision de la CPTAQ.

Dans l'EIE, nous ne retrouvons aucune caractérisation de la zone d'étude, concernant son utilisation agricole actuelle et antérieure ainsi que de son le potentiel agronomique. Selon les informations que l'on retrouve dans les fiches d'enregistrement des entreprises agricoles ainsi que dans la couverture cartographique des parcelles et productions agricoles déclarées de la Financière agricole du Québec, les terres circonscrites par la zone d'étude auraient été utilisées par des producteurs agricoles (location) dans les dernières années. Considérant le fort dynamisme agricole dans la municipalité de Saint-André-de-Kamouraska et la rareté des terres agricoles cultivables disponibles dans la plaine agricole de la MRC de Kamouraska, cette potentielle perte de superficie cultivable n'est potentiellement pas exempte d'impact pour le milieu agricole.

En ce sens, advenant où le projet implique des restrictions sévères sur l'utilisation de la zone d'étude pour le maintien et la réalisation d'activités agricoles, le MTMD devra évaluer les impacts engendrés par ces restrictions sur le territoire et les activités agricoles. Advenant où la caractérisation soulève des impacts pour le territoire et les activités agricoles, le MTMD devra prévoir des mesures d'atténuation pour les entreprises et l'ensemble de la communauté agricole. De plus, le MTMD devra justifier le choix de ce site en incluant le raisonnement et les critères qui ont mené à ce choix.

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Cyndelle Gagnon	Conseillère en acériculture et aménagement du territoire	Gagnon Cyndelle Signature numérique de Gagnon Cyndelle (DRGIM) (Gaspé) Date : 2025.01.17 12:03:14 -05'00'	2025/01/17
Maxime Levesque	Conseiller en aménagement du territoire et développement régional	Levesque Maxime Signature numérique de Levesque Maxime (DRBSL) (Rimouski) Date : 2025.01.17 14:06:06 -05'00'	2025/01/17
Isabelle Poirier	Directrice territoriale, régions du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine et du Saguenay-Lac-Saint-Jean	Isabelle Poirier Signature numérique de Poirier Isabelle (DTBSLGIMSLSJ) (Rivière-du-Loup) Date : 2025.01.17 11:57:21 -05'00'	2025/01/17

Clause(s) particulière(s) :

--

## 2 Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?	Choisissez une réponse
---	------------------------

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées :
- Référence à l'addenda :
- Texte du commentaire :

### Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

### Clause(s) particulière(s) :

--

## **ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET**

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

## 3 Avis d'acceptabilité environnementale du projet

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?	Choisissez une réponse
---	------------------------

Justification :

### Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s) :

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des figures

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	<b>PROGRAMME D'INTERVENTION POUR LA PROTECTION DES INFRASTRUCTURES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE FACE AUX ALÉAS CÔTIERS</b>	
Initiateur de projet	<b>MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE</b>	
Numéro de dossier	3211-02-322	
Dépôt de l'étude d'impact	2024/12/09	
<p>Présentation du projet : Étant donné leur proximité avec le fleuve ou le golfe Saint-Laurent, les infrastructures routières du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine sont très vulnérables aux aléas côtiers, notamment à l'érosion et à la submersion. Dans le contexte de changements climatiques actuel, les zones côtières sont de plus en plus exposées aux vagues et tempêtes maritimes. Les conséquences des aléas côtiers sur les infrastructures routières, déjà importantes à l'heure actuelle, seront donc amplifiées dans le futur. Au fil des années, le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) a mis en place plusieurs structures afin de protéger son réseau routier. Par ailleurs, ce ministère est régulièrement en mode réaction quant à la gestion de ses infrastructures. Ce constat s'explique, notamment par l'augmentation de la fréquence et de l'intensité des tempêtes et la capacité de réalisation des travaux de réparation. Ce mode réactif ne permet pas la planification et la mise en œuvre d'une stratégie concertée d'adaptation aux aléas côtiers qui viserait davantage la prévention plutôt que la réparation (action plutôt que réaction). Le MTMD souhaite, avec le programme d'intervention en milieu côtier qu'il propose, mettre en place un mécanisme d'intervention souple permettant une prise de décision rapide et éclairée, en accord avec les exigences environnementales. Les travaux prévus dans le programme d'intervention en milieu côtier représentent 300 kilomètres linéaires de berge répartis dans 46 municipalités côtières. L'ampleur du territoire couvert par le programme ainsi que le nombre important de sites visés par celui-ci rend ce programme complexe, obligeant le MELCCFP à adapter l'approche d'évaluation environnementale tout en s'assurant de répondre aux exigences légales et réglementaires en vigueur. Ceci complexifie le traitement du dossier, car celui-ci devra être à la fois complet et satisfaisant pour répondre aux exigences de la directive émise par le ministre et aux exigences des experts gouvernementaux, mais aussi compréhensible pour le public.</p>		

Présentation du répondant	
Ministère ou organisme	Ministère des Affaires municipales
Direction ou secteur	Directions régionales – BSL et GIM
Avis conjoint	Avis conjoint – BSL et GIM
Région	01 - Bas-Saint-Laurent
Région	11 - Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine
Numéro de référence	6301-21-AC01

**RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT**






Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

## 1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	L'étude d'impact est recevable et je ne souhaite plus être reconsulté sur sa recevabilité
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	
Nous considérons que l'étude est recevable et nous soumettons quelques commentaires à l'attention du MTMD dans le but de préciser certaines sections.	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Thématiques abordées : Planification du territoire</li> <li>• Référence à l'étude d'impact : Volume 4A, Fiches de description de site – secteur BSL, p.8</li> <li>• Texte du commentaire : Le territoire à l'étude est délimité selon les limites administratives de la direction régionale du MTMD – secteur BSL et GIM. Or, du point de vue de l'aménagement du territoire, il serait important de mettre en relation le site de Sainte-Anne-de-la-Pocatière (H0101) avec une portion du territoire de la direction régionale du MTMD – secteur Chaudière-Appalaches (par exemple selon la cellule hydrosédimentaire de pertinence du site).</li> </ul>	

- Thématiques abordées : Impacts sur les infrastructures municipales et Consultations municipales
- Référence à l'étude d'impact : Étude sectorielle, Population et territoire, section 8, p. 109 à 117  
Volumes 4A, 4B, 5A, 5B, 5C, 5D, 5E, 5F, 6A, 6B, 6C, 6D, 7, Fiches de description des sites – tous les secteurs, p.2
- Texte du commentaire : Dans le souci de réaliser un meilleur arrimage entre les planifications/programmations territoriales du MTMD et des municipalités locales et régionales, il serait important de tenir compte de tous les programmes triennaux d'immobilisations (PTI) des municipalités locales et régionales, le cas échéant.  
  
De plus, le contexte des changements climatiques avec davantage de fréquence et d'intensité des aléas côtiers, est susceptible d'avoir une incidence sur plusieurs planifications/programmations territoriales. Selon cette perspective, il serait judicieux de partager annuellement la planification (10 ans) et la programmation (2 ans) du MTMD avec le milieu municipal et inversement, que ce dernier partage ses programmes triennaux d'immobilisations (3 ans) avec le MTMD (en référence aux mesures de gestion proposées numéros 01 et 03). Par la même occasion, il serait aussi intéressant d'actualiser les considérations pertinentes de toutes planifications territoriales locales ou régionales (ex. schéma d'aménagement et de développement, plan d'urbanisme, réglementations municipales, etc.).  
  
De plus et malgré qu'elles n'aient pas la responsabilité d'arrimer les planifications/programmations pour les municipalités, les directions centrales des infrastructures du MAMH seraient intéressées de recevoir annuellement la planification (10 ans) et la programmation (2 ans) du MTMD.

**Signature(s)**

Nom	Titre	Signature	Date
Louis Breton	Conseiller en aménagement du territoire		2025/01/16
Marie-Michèle Déraspe Richard	Coordonnatrice et conseillère stratégique		2025/01/16
Dany Savoie	Directeur régional GIM		2025/01/16
Anne-Christine Boudreau	Directrice régionale BRCGI		2025/01/16
Maryse Malenfant	Directrice régionale BSL		2025/01/15

**Clause(s) particulière(s) :**

**2**

**Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires**

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?

Choisissez une réponse

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées :
- Référence à l'addenda :
- Texte du commentaire :

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.	<input type="text"/>	Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.	<input type="text"/>	Cliquez ici pour entrer une date.
Clause(s) particulière(s) :			

**ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET**

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

3 Avis d'acceptabilité environnementale du projet			
Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?	Choisissez une réponse		
Justification :			
Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.	<input type="text"/>	Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.	<input type="text"/>	Cliquez ici pour entrer une date.
Clause(s) particulière(s) :			

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des figures

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX




Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	<b>PROGRAMME D'INTERVENTION POUR LA PROTECTION DES INFRASTRUCTURES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE FACE AUX ALÉAS CÔTIERS</b>	
Initiateur de projet	<b>MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE</b>	
Numéro de dossier	3211-02-322	
Dépôt de l'étude d'impact	2024/12/09	
<p>Présentation du projet : Étant donné leur proximité avec le fleuve ou le golfe Saint-Laurent, les infrastructures routières du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine sont très vulnérables aux aléas côtiers, notamment à l'érosion et à la submersion. Dans le contexte de changements climatiques actuel, les zones côtières sont de plus en plus exposées aux vagues et tempêtes maritimes. Les conséquences des aléas côtiers sur les infrastructures routières, déjà importantes à l'heure actuelle, seront donc amplifiées dans le futur. Au fil des années, le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) a mis en place plusieurs structures afin de protéger son réseau routier. Par ailleurs, ce ministère est régulièrement en mode réaction quant à la gestion de ses infrastructures. Ce constat s'explique, notamment par l'augmentation de la fréquence et de l'intensité des tempêtes et la capacité de réalisation des travaux de réparation. Ce mode réactif ne permet pas la planification et la mise en œuvre d'une stratégie concertée d'adaptation aux aléas côtiers qui viserait davantage la prévention plutôt que la réparation (action plutôt que réaction). Le MTMD souhaite, avec le programme d'intervention en milieu côtier qu'il propose, mettre en place un mécanisme d'intervention souple permettant une prise de décision rapide et éclairée, en accord avec les exigences environnementales. Les travaux prévus dans le programme d'intervention en milieu côtier représentent 300 kilomètres linéaires de berge répartis dans 46 municipalités côtières. L'ampleur du territoire couvert par le programme ainsi que le nombre important de sites visés par celui-ci rend ce programme complexe, obligeant le MELCCFP à adapter l'approche d'évaluation environnementale tout en s'assurant de répondre aux exigences légales et réglementaires en vigueur. Ceci complexifie le traitement du dossier, car celui-ci devra être à la fois complet et satisfaisant pour répondre aux exigences de la directive émise par le ministre et aux exigences des experts gouvernementaux, mais aussi compréhensible pour le public.</p>		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère de la Sécurité publique	
Direction ou secteur	Direction générale de la prévention et planification	
Avis conjoint	Direction régionale de la sécurité civile et de la sécurité incendie du Bas-Saint-Laurent Direction régionale de la sécurité civile et de la sécurité incendie de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine Direction du soutien à la réduction des risques de sinistres	
Région	01 - Bas-Saint-Laurent	
Région	11 - Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	
Numéro de référence	SDM 2025-10106	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

**1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact**

<p>Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.</p>	<p>L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes</p>
<p>Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Thématiques abordées :</li> <li>Référence à l'étude d'impact :</li> <li>Texte du commentaire :</li> </ul>	<p><b>Plan préliminaire des mesures d'urgence</b>                      Volume 1, Section 10.2.2                      Dans l'étude, il est mentionné qu'il existe un « Plan d'urgence » se retrouvant à l'intérieur du « Plan ministériel de sécurité civile du MTMD ». Le MSP souhaite obtenir une copie de ce plan comme pour d'autres projets soumis à la PÉEIE, tel qu'indiqué dans la <i>Directive pour la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement du MELCCFP</i> à la section 2.7. De plus, que soit défini les mesures de mitigation prévues pour les différents types de travaux (entretien, construction, rehaussement, etc.) en fonction des vulnérabilités sur le territoire.</p>

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Hugo Martin	Directeur régional de la sécurité civile et de la sécurité incendie du Bas-Saint-Laurent		2025/01/15
Félix Caron	Directeur régional de la sécurité civile et de la sécurité incendie de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine		2025/01/15
Pascal Chouinard	Directeur général de la direction générale de la prévention et planification		2025/01/17
Clause(s) particulière(s) :			

## 2 Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?	Choisissez une réponse		
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Thématiques abordées :</li> <li>Référence à l'addenda :</li> <li>Texte du commentaire :</li> </ul>			
Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Clause(s) particulière(s) :			

**ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET**

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

## 3 Avis d'acceptabilité environnementale du projet

**AVIS D'EXPERT**

**PROCÉDURE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT**

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?			Choisissez une réponse
Justification :			
<b>Signature(s)</b>			
Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
<b>Clause(s) particulière(s) :</b>			

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des figures

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

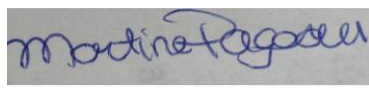
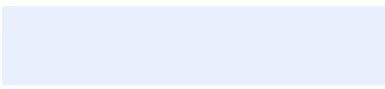
Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	<b>PROGRAMME D'INTERVENTION POUR LA PROTECTION DES INFRASTRUCTURES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE FACE AUX ALÉAS CÔTIERS</b>	
Initiateur de projet	<b>MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE</b>	
Numéro de dossier	3211-02-322	
Dépôt de l'étude d'impact	2024/12/09	
<p>Présentation du projet : Étant donné leur proximité avec le fleuve ou le golfe Saint-Laurent, les infrastructures routières du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine sont très vulnérables aux aléas côtiers, notamment à l'érosion et à la submersion. Dans le contexte de changements climatiques, les zones côtières sont de plus en plus exposées aux vagues et aux tempêtes maritimes. Les conséquences des aléas côtiers sur les infrastructures routières, déjà importantes à l'heure actuelle, seront donc amplifiées dans le futur. Au fil des années, le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) a mis en place plusieurs structures afin de protéger son réseau routier. Par ailleurs, ce ministère est régulièrement en mode réaction quant à la gestion de ses infrastructures. Ce constat s'explique, notamment par l'augmentation de la fréquence et de l'intensité des tempêtes et la capacité de réalisation des travaux de réparation. Ce mode réactif ne permet pas la planification et la mise en œuvre d'une stratégie concertée d'adaptation aux aléas côtiers qui viserait davantage la prévention plutôt que la réparation (action plutôt que réaction). Le MTMD souhaite, avec le programme d'intervention en milieu côtier qu'il propose, mettre en place un mécanisme d'intervention souple permettant une prise de décision rapide et éclairée, en accord avec les exigences environnementales. Les travaux prévus dans cadre du Programme d'intervention en aléas côtiers représentent 300 kilomètres linéaires de berge répartis dans 46 municipalités côtières. L'ampleur du territoire couvert par le programme ainsi que le nombre important de sites visés par celui-ci rend ce programme complexe, obligeant le MELCCFP à adapter l'approche d'évaluation environnementale tout en s'assurant de répondre aux exigences légales et réglementaires en vigueur. Ceci complexifie le traitement du dossier, car celui-ci devra être à la fois complet et satisfaisant pour répondre aux exigences de la directive émise par le ministre et aux exigences des experts gouvernementaux, mais aussi compréhensible pour le public.</p>		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère du Tourisme	
Direction ou secteur	Direction de l'innovation, des politiques et du tourisme durable	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région	Vous devez choisir une région administrative	
Numéro de référence	M51423	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

## 1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	L'étude d'impact est recevable et le projet est acceptable dans sa forme actuelle, donc je ne souhaite plus être reconsulté sur ce projet		
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Thématiques abordées :</li> <li>Référence à l'étude d'impact :</li> <li>Texte du commentaire :</li> </ul>			
Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Kevin Dufresne	Conseiller à l'innovation et aux politiques		2025/01/08

<a href="#">Martine Pageau</a>	<a href="#">Directrice à l'innovation, aux politiques et au tourisme durable</a>		2025/01/10
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

<b>Clause(s) particulière(s) :</b>			
<p>Les associations touristiques régionales (ATR) du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine ont été consultées et ont émis les commentaires suivants :</p> <p><b>Gaspésie :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La Gaspésie n'a pas de commentaires à ce stade.</li> </ul> <p><b>Îles de la Madeleine :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dans la mesure du possible :             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ éviter les travaux en juillet et en août ou l'achalandage touristique est le plus important;</li> <li>○ éviter que les barges et les bateaux transportant les matériaux pour les travaux nuisent au fonctionnement de la venue des navires de croisières à l'automne.</li> </ul> </li> <li>• Le camionnage engendré par le transport des matériaux et les travaux peut nuire à la circulation sur les voies de circulation, puisque les possibles voies de contournement sont très limitées compte tenu de la géographie de l'archipel;</li> <li>• L'importance de bien communiquer toutes les informations concernant les travaux;</li> <li>• L'ATR peut transmettre sur ses différentes plateformes d'information destinées aux touristes, toutes informations concernant des travaux.</li> </ul> <p><b>Bas-Saint-Laurent :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dans la mesure du possible :             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ éviter que les travaux se déroulent en juillet et en août;</li> <li>○ éviter de bloquer les voies routières trop à l'avance, afin de minimiser les inconvénients des travaux.</li> </ul> </li> <li>• L'ATR souhaiterait être informé des périodes de travaux afin d'éviter que des sites touristiques soient difficiles d'accès;</li> <li>• L'importance de la signalisation pour les commerces et attrait;</li> <li>• La communication est la clé pour assurer le bon déroulement des travaux et réduire les inconvénients;</li> <li>• L'ATR peut communiquer au MTMD des informations concernant les événements touristiques qui attirent beaucoup de gens et les flux touristiques importants;</li> <li>• L'ATR peut transmettre de l'information dans son réseau, dont les bureaux d'informations touristiques et le MTO (Bonjour Québec).</li> </ul>			

<h2>2 Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires</h2>			
<p>Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?</p>			<p>Choisissez une réponse</p>
<p>Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Thématiques abordées :</li> <li>• Référence à l'addenda :</li> <li>• Texte du commentaire :</li> </ul>			
<b>Signature(s)</b>			
<b>Nom</b>	<b>Titre</b>	<b>Signature</b>	<b>Date</b>

Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.	<input type="text"/>	Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.	<input type="text"/>	Cliquez ici pour entrer une date.
<b>Clause(s) particulière(s) :</b>			

**ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET**

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

<h3>3 Avis d'acceptabilité environnementale du projet</h3>			
Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?			Choisissez une réponse
Justification :			
<b>Signature(s)</b>			
Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.	<input type="text"/>	Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.	<input type="text"/>	Cliquez ici pour entrer une date.
<b>Clause(s) particulière(s) :</b>			

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des figures  
 Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	<b>PROGRAMME D'INTERVENTION POUR LA PROTECTION DES INFRASTRUCTURES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE FACE AUX ALÉAS CÔTIERS</b>	
Initiateur de projet	<b>MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE</b>	
Numéro de dossier	3211-02-322	
Dépôt de l'étude d'impact	2024/12/09	
<p>Présentation du projet : Étant donné leur proximité avec le fleuve ou le golfe Saint-Laurent, les infrastructures routières du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine sont très vulnérables aux aléas côtiers, notamment à l'érosion et à la submersion. Dans le contexte de changements climatiques actuel, les zones côtières sont de plus en plus exposées aux vagues et tempêtes maritimes. Les conséquences des aléas côtiers sur les infrastructures routières, déjà importantes à l'heure actuelle, seront donc amplifiées dans le futur. Au fil des années, le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) a mis en place plusieurs structures afin de protéger son réseau routier. Par ailleurs, ce ministère est régulièrement en mode réaction quant à la gestion de ses infrastructures. Ce constat s'explique, notamment par l'augmentation de la fréquence et de l'intensité des tempêtes et la capacité de réalisation des travaux de réparation. Ce mode réactif ne permet pas la planification et la mise en œuvre d'une stratégie concertée d'adaptation aux aléas côtiers qui viserait davantage la prévention plutôt que la réparation. Le MTMD souhaite, avec le programme d'intervention en milieu côtier qu'il propose, mettre en place un mécanisme d'intervention souple permettant une prise de décision rapide et éclairée, en accord avec les exigences environnementales. Les travaux prévus dans le programme d'intervention en milieu côtier représentent 300 kilomètres linéaires de berge répartis dans 46 municipalités côtières. L'ampleur du territoire couvert par le programme ainsi que le nombre important de sites visés par celui-ci rend ce programme complexe, obligeant le MELCCFP à adapter l'approche d'évaluation environnementale tout en s'assurant de répondre aux exigences légales et réglementaires en vigueur. Ceci complexifie le traitement du dossier, car celui-ci devra être à la fois complet et satisfaisant pour répondre aux exigences de la directive émise par le ministre et aux exigences des experts gouvernementaux, mais aussi compréhensible pour le public.</p>		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère de la Culture et des Communications	
Direction ou secteur	Direction BSL-GIM	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région	01 - Bas-Saint-Laurent	
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Thématiques abordées :</li> <li>Référence à l'étude d'impact :</li> <li>Texte du commentaire :</li> </ul>	<p>Patrimoine archéologique, bâti, paysage et autres éléments culturels</p> <p>Multiples éléments dans l'étude</p> <p>Le MCC estime qu'une révision aurait été nécessaire pour l'ensemble des aspects touchant le patrimoine bâti et l'archéologie. À titre d'exemple, à plus d'un endroit, les cadres légaux énoncés en lien avec le patrimoine sont inexacts ou ne sont plus en vigueur depuis plusieurs années, par exemple l'énoncé sur le patrimoine subaquatique (section 5.4.7.9). L'existence de bâtiments patrimoniaux avec statut en vertu de la LPC (classé, cité, identifié) sis à proximité d'emprises n'apparaissent pas tous sur la cartographie des volumes 5 à 7 (ex. : les deux tours de guet de Sainte-Flavie).</p> <p>À la section 7.3, un enjeu important, soulevé par les Premières Nations, est d'assurer la conservation du patrimoine culturel et archéologique en lien avec leurs ancêtres. La protection du patrimoine archéologique est tout aussi importante pour le gouvernement du Québec et devrait</p>

apparaître davantage dans l'étude. La distinction devrait être faite entre les sites liés davantage aux Premières Nations et les sites euro québécois (volumes 4 à 7).

La question de la méthodologie d'analyse des données en patrimoine bâti et archéologique, soutenant la conclusion, mériterait d'être approfondie. Il s'agit des analyses effectuées par le MTMD et qui ont mené aux conclusions établies sur la suite à donner aux travaux à venir. Toutefois la documentation porte davantage sur une présentation de données génériques que sur cet aspect.

Dans la documentation transmise, il est plusieurs fois fait mention des préavis de potentiel archéologique produits par le MTMD pour le présent projet. Présentées de manière accessoire, ces données devraient cependant être à la base de l'étude. En quoi cette préanalyse a-t-elle consisté spécifiquement (couverture, méthodologie générale, portée, limitation)? Outre une prise en compte de l'existence de sites archéologiques dans un rayon de 500 m, quelle a été la taille réelle des aires d'études généralement employées dans la détermination de la présence de potentiel sur les sites des travaux possibles? Est-ce qu'elle se limite aux zones d'emprise actuelle additionnée d'une zone supplémentaire (ex. : 50 m) ? Quels sont les 154 sites d'intervention nécessitant une attention quant à l'archéologie? Quelle est la nature générale de ce potentiel? Est-ce que des sites environnants ont été exclus dans l'évaluation du potentiel et pourquoi? Enfin, combien de sites connus actuellement sont réellement susceptibles d'être affectés par la gamme des travaux du présent programme?

Dans un second temps, face à un site d'intervention où des travaux risquent d'affecter une zone susceptible de présenter un potentiel de découverte archéologique, comment le tout sera modulé? On semble mentionner que deux seules possibilités s'ensuivent pour ces zones : la réalisation d'avis archéologique de manière conditionnelle ou non. Ainsi est-ce que le MTMD demandera un avis archéologique pour tout travail dans ces secteurs, peu importe la nature, l'ampleur et la localisation des interventions? Est-ce qu'un balisage a été effectué quant à des interventions qui n'auraient qu'un impact marginal sur le patrimoine archéologique, vu leur localisation ou nature? Est-ce que ces avis archéologiques seront produits par les professionnels du MTMD ou par des professionnels externes?

Concernant le patrimoine bâti, une présentation des sites avec statut est contenue dans les études sectorielles. On y présente une grande partie des sites patrimoniaux présents, mais certains éléments sont manquants et le tout n'est pas entièrement rapporté sur la cartographie des volumes 5 à 7. Quels sont les sites patrimoniaux qui sont susceptibles d'être réellement affectés par des travaux liés à la présente demande (directement, indirectement ou touchant à une aire de protection)? S'il y en a, quelles sont les diverses mesures qui seront mises en place, afin de les protéger et d'assurer la préservation du paysage lié?

#### Questions MELCCFP



- **Est-ce que le Programme pourrait porter atteinte à des éléments du patrimoine culturel, du paysage, de l'espace public ou de l'art public connu?**  
Oui. Les travaux peuvent avoir des impacts sur le patrimoine archéologique. Toutefois, celui-ci est pris en compte dans le cadre des préavis de potentiel réalisés par le MTMD et une gestion rapprochée des sites potentiels, aux étapes subséquentes, sera mise en place.

En outre, les questions de l'impact des travaux sur des sites et du bâti patrimonial (LPC et Fédéral), de même que la question de l'art public, semblent avoir été évacuées de la présente étude, si l'on fait abstraction de quelques sites indiqués dans les fiches de sites aux volumes 5 à 7. Aucun tableau ou texte, listant les biens patrimoniaux réellement susceptibles d'être affectés par le programme par leur proximité aux emprises, n'est présent.

- **Est-ce que l'initiateur aborde ces éléments de manière complète et adéquate?**  
Non. Pour la question du patrimoine archéologique, le cœur du travail effectué par le MTMD, tel que les éléments portant sur la méthodologie inhérente à la définition des sites d'intervention présentant une probabilité de découverte, ou alors les sites connus qui sont réellement susceptibles d'être affectés par le programme, ne sont que peu documentés.  
Pour le patrimoine paysager, le sujet a été bien couvert.  
En ce qui concerne les biens patrimoniaux, avec statut ou l'art public qui pourraient réellement être affectés par les travaux possibles, ces sujets n'ont pas vraiment été couverts. Pour le bâti tout ne porte que sur les biens environnants en généraux.
- **Est-ce que le Programme comprend des sites qui porteraient atteinte à des biens patrimoniaux protégés en vertu de la Loi sur le patrimoine culturel? Est-ce que le Programme assure le maintien ou la protection de ces composantes?**  
Il nous est impossible de réellement répondre à cette question avec la documentation fournie.
- **Est-ce que le potentiel archéologique a été adéquatement évalué? Est-ce que les mesures d'atténuation ou de gestion du potentiel archéologique sont présentées adéquatement? Est-ce que des compléments sont nécessaires?**  
D'après une analyse des sites d'interventions effectuée de manière parallèle par le MCC, les conclusions sont les mêmes que les préavis effectués par les professionnels du MTMD pour plusieurs sites d'intervention où il a été possible de valider qu'un potentiel avait été identifié.

La liste des sites d'intervention où un préavis de potentiel de découverte a été identifié ne semble cependant pas être présente dans l'étude et devrait y apparaître. Un complément d'information serait nécessaire afin de répondre aux questionnements ci-haut mentionnés.

- **Est-ce que les protocoles/séquence/méthode de travail de gestion du potentiel archéologique pour les différents cas rencontrés dans le programme sont présentés et convenables?**  
Il serait nécessaire d'approfondir cet aspect (voir questions ci-haut).
- **Est-ce qu'un arrimage avec les portions municipales est nécessaire pour les interfaces de portions de routes qui touchent aux deux intervenants?**  
Non, dans la mesure où les professionnels du MTMD ont évalué les impacts et que les méthodologies d'intervention soient validées par ces derniers.

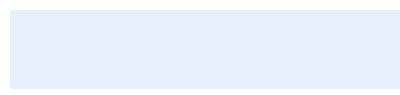
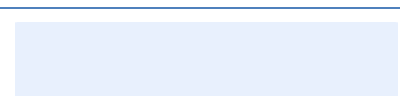
Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Tommy Pelletier	Conseiller en développement culturel		2025/01/16
Gabrielle Paquette	Directrice		2025/01/17
Clause(s) particulière(s) :			

## 2 Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

<p>Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?</p>	<p>Choisissez une réponse</p>
--	-------------------------------

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées :
- Référence à l'addenda :
- Texte du commentaire :

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Clause(s) particulière(s) :			

### ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

### 3

#### **Avis d'acceptabilité environnementale du projet**

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?

Choisissez une réponse

Justification :

#### **Signature(s)**

<b>Nom</b>	<b>Titre</b>	<b>Signature</b>	<b>Date</b>
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

#### **Clause(s) particulière(s) :**

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des figures  
Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	<b>PROGRAMME D'INTERVENTION POUR LA PROTECTION DES INFRASTRUCTURES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE FACE AUX ALÉAS CÔTIERS</b>	
Initiateur de projet	<b>MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE</b>	
Numéro de dossier	3211-02-322	
Dépôt de l'étude d'impact	2024/12/09	

Présentation du projet : Étant donné leur proximité avec le fleuve ou le golfe Saint-Laurent, les infrastructures routières du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine sont très vulnérables aux aléas côtiers, notamment à l'érosion et à la submersion. Dans le contexte de changements climatiques actuel, les zones côtières sont de plus en plus exposées aux vagues et tempêtes maritimes. Les conséquences des aléas côtiers sur les infrastructures routières, déjà importantes à l'heure actuelle, seront donc amplifiées dans le futur. Au fil des années, le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) a mis en place plusieurs structures afin de protéger son réseau routier. Par ailleurs, ce ministère est régulièrement en mode réaction quant à la gestion de ses infrastructures. Ce constat s'explique, notamment par l'augmentation de la fréquence et de l'intensité des tempêtes et la capacité de réalisation des travaux de réparation. Ce mode réactif ne permet pas la planification et la mise en œuvre d'une stratégie concertée d'adaptation aux aléas côtiers qui viserait davantage la prévention plutôt que la réparation (action plutôt que réaction). Le MTMD souhaite, avec le programme d'intervention en milieu côtier qu'il propose, mettre en place un mécanisme d'intervention souple permettant une prise de décision rapide et éclairée, en accord avec les exigences environnementales. Les travaux prévus dans le programme d'intervention en milieu côtier représentent 300 kilomètres linéaires de berge répartis dans 46 municipalités côtières. L'ampleur du territoire couvert par le programme ainsi que le nombre important de sites visés par celui-ci rend ce programme complexe, obligeant le MELCCFP à adapter l'approche d'évaluation environnementale tout en s'assurant de répondre aux exigences légales et réglementaires en vigueur. Ceci complexifie le traitement du dossier, car celui-ci devra être à la fois complet et satisfaisant pour répondre aux exigences de la directive émise par le ministre et aux exigences des experts gouvernementaux, mais aussi compréhensibles pour le public.

Présentation du répondant	
Ministère ou organisme	Ministère de la Santé et des Services sociaux
Direction ou secteur	Direction de la santé publique
Avis conjoint	Régions : Bas-Saint-Laurent et Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine
Région	Vous devez choisir une région administrative
Numéro de référence	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

## 1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Thématiques abordées : Eau potable</li> <li>• Référence à l'étude d'impact : Étude sectorielle <i>Population territoire</i> et section 5.2.,7 volume 1</li> <li>• Texte du commentaire : À la page 107 de l'étude sectorielle <i>Population territoire</i> il est précisé que la majorité des municipalités intégrées dans le programme d'intervention sont desservies par des réseaux d'aqueduc et qu'elles possèdent des réseaux d'alimentation en eau potable ainsi que des systèmes d'épuration des eaux usées.</li> </ul> <p style="margin-top: 20px;">Les risques de dégradation des puits privés présents dans la zone d'étude devraient être évalués, et ce, avant le début des travaux. Les impacts potentiels du projet sur ceux-ci sont</p>	

notamment la contamination, la salinisation et l'exposition des puits ou des installations septiques aux aléas côtiers lors des travaux.

De plus, les Directions de santé publique recommandent à l'initiateur du projet d'être vigilant tout au long des travaux en procédant à des analyses régulières et rigoureuses de la qualité de l'eau potable des puits privés susceptibles d'être impactés. Les méthodes utilisées pour identifier les puits qui feront l'objet d'un tel suivi doivent être précisées dans l'étude d'impact. Advenant que les travaux engendrent la contamination d'un puits privé, préciser comment le MTMD dédommagera et accompagnera le propriétaire dans la décontamination de son puits.

- Thématiques abordées : Eau récréative
- Référence à l'étude d'impact : Section 9.6.2, volume 1
- Texte du commentaire : L'étude d'impact mentionne une possible réduction des accès aux milieux côtiers et aux infrastructures publiques (plage, quai, rampes de mise à l'eau). Étant donné que ces infrastructures publiques sont souvent des lieux de rassemblement brisant l'isolement social des citoyens et citoyennes, advenant que les travaux nécessitent de bloquer l'accès à ces infrastructures, préciser si des accès temporaires ou des infrastructures de remplacement temporaires seront mis en place.
- Thématiques abordées : Changements climatiques
- Référence à l'étude d'impact : Section 12.1.2, volume 1
- Texte du commentaire : Dans le tableau 12-2, une note pourrait être ajoutée à la composante humaine indiquant que tous les aléas climatiques peuvent également engendrer des impacts psychosociaux. De plus, toujours dans le tableau 12-2, pour la composante "Humains", les crues n'apparaissent pas dans les chaînes causales.
- Thématiques abordées : Résilience climatique - évaluation des risques
- Référence à l'étude d'impact : Section 5.1 de l'étude sectorielle *Résilience climatique* et section 12.1.3.3, volume 1
- Texte du commentaire : L'analyse de sensibilité est peu détaillée dans l'étude d'impact. En effet, au-delà de la chaîne causale et des limites de l'analyse de sensibilité qui sont présentées, l'approche utilisée n'est pas détaillée et pourra donc difficilement être reproduite à l'échelle d'un projet.  
  
Afin d'évaluer la façon dont la sensibilité est pondérée ainsi que pour favoriser une cohérence pour les évaluations qui seront effectuées par projet, l'étude d'impact devrait inclure une description des éléments pris en compte pour attribuer les scores de sensibilité, et ce, minimalement pour quelques composantes ou aléas recevant un score de risque élevé.
- Thématiques abordées : Résilience climatique – prise en compte des événements simultanés
- Référence à l'étude d'impact : Section 2.3.1 de l'étude sectorielle *Résilience climatique*
- Texte du commentaire : La fréquence des événements majeurs simultanés augmentera selon le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) et ceux-ci pourraient avoir des impacts plus importants que les aléas isolés sur les infrastructures, requérant ainsi des mesures d'adaptation plus importantes. En effet, les bris majeurs du réseau routier du secteur à l'étude sont généralement survenus lors de tels événements combinés, notamment lors de tempêtes amenant des ondes de tempête, des vents violents et des pluies intenses, menant à de l'érosion.  
  
Bien que nous comprenions qu'une analyse de risque détaillée soit impossible pour les événements majeurs simultanés, un détail de ceux-ci (combinaisons anticipées comme ayant des impacts significatifs) devrait être fourni afin de favoriser l'analyse de sensibilité d'événements simultanés par site. Préciser comment les impacts des événements simultanés sur les infrastructures seront pris en compte.  
  
Fournir une liste de mesures d'adaptations pour les événements simultanés.

- Thématiques abordées : Résilience climatique
- Référence à l'étude d'impact : Section 2.3 de l'étude sectorielle *Résilience climatique* et section 12.1.1, volume 1
- Texte du commentaire : L'étude d'impact précise que des énoncés de résilience préliminaires ont été préparés, mais ceux-ci ne sont pas présentés. Préciser ce qu'on entend par énoncés de résilience préliminaires et les présenter.
- Thématiques abordées : Communication et information
- Référence à l'étude d'impact : Section 4 volume 1
- Texte du commentaire : Les directions régionales de santé publique du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine sont préoccupées par la décision d'écarter la seconde proposition émanant des consultations du public tel qu'énoncé dans le rapport de l'Étude d'impact (Volume 1) :

*“Il est toutefois à noter que bien que deux enjeux préliminaires liés au milieu humain aient été identifiés, un seul est retenu comme tel. Cet enjeu est lié à l'association étroite entre la côte et le milieu de vie qui en découle pour les résidents et les usagers du territoire. **Quant à la consultation et à l'information du public**, il n'apparaît pas comme un enjeu spécifique au programme décennal d'intervention, mais constitue plutôt un objectif à atteindre, et ce, peu importe le projet d'infrastructure. En ce sens, cette préoccupation est plutôt traitée par la mise en œuvre de la stratégie d'information et de consultation développée spécifiquement pour le programme décennal d'intervention (voir le chapitre 4)” (Étude d'impact Volume 1, page 185).*

Le Programme décennal d'intervention pour la protection des infrastructures routières face aux aléas côtiers est motivé par les nombreux changements à venir. En effet, il est maintenant démontré que les changements climatiques engendreront de nombreux événements météorologiques extrêmes dont l'ampleur et la récurrence seront sans précédent.

Afin que toute la population se sente concernée par les changements climatiques, la Stratégie de mobilisation pour l'action climatique (2022-2027) découlant du PEV (2030) encourage à rejoindre davantage de public, à retenir l'attention du plus grand nombre, et à améliorer la compréhension des enjeux climatiques par le biais d'actions telles qu'une communication d'envergure. Afin de communiquer efficacement, l'Institut national de santé publique du Québec a publié un guide pratique ([INSPQ, 2024](#)).

Selon la Stratégie de mobilisation pour l'action climatique, la mobilisation du public passe aussi par son adhésion aux mesures de transition. Ainsi, l'action est concertée et portée mutuellement, à la hauteur de la capacité de la responsabilité de chaque partie prenante ([Gouvernement du Québec, 2022](#)). À ce titre, tous les ministères et organismes, incluant le ministère des Transports et de la Mobilité durable, doivent s'assurer de se doter de nouvelles compétences et de nouveaux budgets pour supporter ce nouveau domaine d'intervention qui doit s'intégrer aux processus en place.

L'implication citoyenne est peu présente dans la proposition de programme. Le chapitre 4 nous décrit bien les consultations qui ont été faites pour discuter du programme, mais il ne parle pas de l'implication citoyenne comme une dimension qui doit s'inscrire dans ce programme et faire partie des processus réguliers lors de l'ensemble des projets qui seront réalisés tout au long des dix années du programme.

Nous convenons que l'entretien régulier des installations actuelles peut se satisfaire des mécanismes de communication habituels. Cependant, lorsqu'il s'agit de construction, même si ces projets n'exigent pas une étude environnementale en bonne et due forme, un processus d'explication sur les choix qui sont faits et de consultation des populations affectées doit faire partie des étapes à franchir. La population doit être en mesure de donner son opinion et ainsi de prendre part aux décisions. Ces démarches de consultation tendent à favoriser une cohésion sociale dans les collectivités touchées en contribuant, entre autres, à renforcer les liens de confiance de la population envers les institutions gouvernementales. Cette façon de travailler est un élément protecteur pour contrer les problèmes


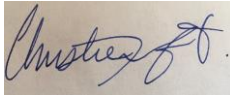
de santé mentale qui sont de plus en plus fréquents dans nos populations et qui seront amplifiés par le stress induit par les changements climatiques. Afin de limiter l'anxiété et les possibles impacts sur la santé mentale de la population découlant des projets à venir, il est donc primordial que tous les ministères et organisations mettent en priorité des éléments de consultation innovants et de communication active afin de s'assurer que la population s'approprie la nouvelle situation et comprenne le contexte des interventions planifiées pour y répondre.

La consultation de la population en continu, tout au long du processus, est considérée comme une bonne pratique. L'étude d'impact explicite les mécanismes qui seront mis en place pour informer la population. Toutefois, les mécanismes de consultation auprès de la population sont peu décrits. De plus, une diversification des canaux de communication est encouragée afin de rejoindre davantage de publics (groupes sociaux) possibles. En effet, les formulaires via Internet ne sont pas nécessairement accessibles pour l'ensemble des résidents et résidentes.

- Préciser quelles sont les modalités/mécanismes/dispositifs d'information, de consultation et de participation citoyenne prévues au cours de la réalisation du programme décennal.
- Préciser comment les citoyens qui n'avaient pas accès au site web ont pu émettre des commentaires.
- Est-ce que la revue de presse effectuée pour récolter les préoccupations autres que les personnes rencontrées (Premières Nations, ONG, élus, etc.) est représentative des populations côtières du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine en termes de profil socioéconomique ?
- Est-ce que les résultats de cette revue de presse sont transférables au projet du MTMD et surtout, à la population régionale ?

- Thématiques abordées : Comité de liaison
- Référence à l'étude d'impact : Section 8.3.3, volume 1
- Texte du commentaire : La mise en place d'un comité de liaison pour faire le suivi des impacts, nuisances relevées par les citoyens, est une bonne pratique souvent citée dans la littérature.  
  
Décrire les mécanismes de gestion des plaintes mentionnés à la page 217 du volume 1 de l'Étude d'impact.
- Thématiques abordées : Plantes envahissantes
- Référence à l'étude d'impact : Sections 9.5.2 , volume 1
- Texte du commentaire : Afin d'éviter la propagation d'espèces envahissantes, notamment l'herbe à poux, il est recommandé de revégétaliser rapidement les sols à nu avec des espèces à faible potentiel allergène. Est-ce que des mesures sont prévues pour éviter la propagation d'espèces envahissantes, notamment les espèces allergènes et photosensibilisantes ?
- Thématiques abordées : Plantes photosensibilisantes
- Référence à l'étude d'impact : Sections 9.5.2 et 10.2, volume 1
- Texte du commentaire : Former les travailleurs à la reconnaissance des plantes photosensibilisantes (berces du Caucase, berce spondyle, panais sauvage) afin de prévenir des brûlures. Advenant la présence d'une de ces espèces dans la zone des travaux, cette dernière devra être retirée dans les règles de l'art et sa présence signalée aux organismes de bassins versants.
- Thématiques abordées : Rapport de suivi
- Référence à l'étude d'impact : Section 10.1, volume 1
- Texte du commentaire : S'assurer que le rapport de suivi des activités déposé annuellement comprenne également les activités d'information et de consultations de la population réalisées et à venir (nombre de citoyens, préoccupations soulevées, nom des organismes, etc.). Ce rapport devra également inclure un résumé des plaintes des citoyens reçus.

- **Thématiques abordées :** Innovation dans les pratiques du MTMD
- **Référence à l'étude d'impact :** Section 9.5.1, volume 1
- **Texte du commentaire :** Un autre élément qui nous préoccupe, qui dépasse aussi la portée du Programme, mais qui devrait y être reflété, est l'importance de développer de nouvelles compétences pour affronter les nouveaux défis que nous lançent les changements climatiques dans tous les domaines d'expertise. Au-delà de la gestion du changement, nous devons aussi apprendre à innover rapidement (ex: explorer différentes formes de pratiques participatives) et à trouver continuellement de nouvelles solutions. Il serait souhaitable que le Programme en tienne compte.

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Joanne Aubé-Maurice	Médecin spécialiste en santé publique et médecine préventive		2025/01/17
Christine Dufour-Turbis	Directrice de santé publique GIM par intérim		2025/01/17

**Clause(s) particulière(s) :**

## 2 Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?	Choisissez une réponse
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Thématiques abordées :</b></li> <li>• <b>Référence à l'addenda :</b></li> <li>• <b>Texte du commentaire :</b></li> </ul>	

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.	<div style="background-color: #D9E1F2; height: 20px; width: 100%;"></div>	Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.	<div style="background-color: #D9E1F2; height: 20px; width: 100%;"></div>	Cliquez ici pour entrer une date.

**Clause(s) particulière(s) :**

**ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET**

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

<b>3 Avis d'acceptabilité environnementale du projet</b>			
Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?			Choisissez une réponse
Justification :			
<b>Signature(s)</b>			
<b>Nom</b>	<b>Titre</b>	<b>Signature</b>	<b>Date</b>
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.	<div style="background-color: #D9D9D9; height: 20px;"></div>	Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.	<div style="background-color: #D9D9D9; height: 20px;"></div>	Cliquez ici pour entrer une date.
<b>Clause(s) particulière(s) :</b>			

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des figures  
Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	<b>PROGRAMME D'INTERVENTION POUR LA PROTECTION DES INFRASTRUCTURES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE FACE AUX ALÉAS CÔTIERS</b>	
Initiateur de projet	<b>MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE</b>	
Numéro de dossier	3211-02-322	
Dépôt de l'étude d'impact	2024/12/09	

Présentation du projet : Étant donné leur proximité avec le fleuve ou le golfe Saint-Laurent, les infrastructures routières du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine sont très vulnérables aux aléas côtiers, notamment à l'érosion et à la submersion. Dans le contexte de changements climatiques actuel, les zones côtières sont de plus en plus exposées aux vagues et tempêtes maritimes. Les conséquences des aléas côtiers sur les infrastructures routières, déjà importantes à l'heure actuelle, seront donc amplifiées dans le futur. Au fil des années, le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) a mis en place plusieurs structures afin de protéger son réseau routier. Par ailleurs, ce ministère est régulièrement en mode réaction quant à la gestion de ses infrastructures. Ce constat s'explique, notamment par l'augmentation de la fréquence et de l'intensité des tempêtes et la capacité de réalisation des travaux de réparation. Ce mode réactif ne permet pas la planification et la mise en œuvre d'une stratégie concertée d'adaptation aux aléas côtiers qui viserait davantage la prévention plutôt que la réparation (action plutôt que réaction). Le MTMD souhaite, avec le programme d'intervention en milieu côtier qu'il propose, mettre en place un mécanisme d'intervention souple permettant une prise de décision rapide et éclairée, en accord avec les exigences environnementales. Les travaux prévus dans le programme d'intervention en milieu côtier représentent 300 kilomètres linéaires de berge répartis dans 46 municipalités côtières. L'ampleur du territoire couvert par le programme ainsi que le nombre important de sites visés par celui-ci rend ce programme complexe, obligeant le MELCCFP à adapter l'approche d'évaluation environnementale tout en s'assurant de répondre aux exigences légales et réglementaires en vigueur. Ceci complexifie le traitement du dossier, car celui-ci devra être à la fois complet et satisfaisant pour répondre aux exigences de la directive émise par le ministre et aux exigences des experts gouvernementaux, mais aussi compréhensible pour le public.

Présentation du répondant	
Ministère ou organisme	Ministère du Conseil exécutif
Direction ou secteur	Secrétariat aux relations avec les Premières Nations et les Inuit
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.
Région	03 - Capitale-Nationale
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

## 1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	L'étude d'impact est recevable et je ne souhaite plus être reconsulté sur sa recevabilité		
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Thématiques abordées :</li> <li>Référence à l'étude d'impact :</li> <li>Texte du commentaire :</li> </ul>			
<b>Signature(s)</b>			
<b>Nom</b>	<b>Titre</b>	<b>Signature</b>	<b>Date</b>
Alexandre Turgeon	Conseiller à la consultation et à la négociation		2024/12/11

Olivier Bourdages Sylvain	Directeur des négociations et de la consultation	<i>Olivier Bourdages S.</i>	2024/12/16
<b>Clause(s) particulière(s) :</b>			

## 2 Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?	Choisissez une réponse		
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Thématiques abordées :</li> <li>Référence à l'addenda :</li> <li>Texte du commentaire :</li> </ul>			
<b>Signature(s)</b>			
<b>Nom</b>	<b>Titre</b>	<b>Signature</b>	<b>Date</b>
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.	<div style="background-color: #D9E1F2; height: 20px; width: 100%;"></div>	Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.	<div style="background-color: #D9E1F2; height: 20px; width: 100%;"></div>	Cliquez ici pour entrer une date.
<b>Clause(s) particulière(s) :</b>			

**ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET**

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

## 3 Avis d'acceptabilité environnementale du projet

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?	Choisissez une réponse		
Justification :			
<b>Signature(s)</b>			
<b>Nom</b>	<b>Titre</b>	<b>Signature</b>	<b>Date</b>

Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
<b>Clause(s) particulière(s) :</b>			

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des figures

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	<b>PROGRAMME D'INTERVENTION POUR LA PROTECTION DES INFRASTRUCTURES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE FACE AUX ALÉAS CÔTIERS</b>	
Initiateur de projet	<b>MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE</b>	
Numéro de dossier	3211-02-322	
Dépôt de l'étude d'impact	2024/12/09	
<p>Présentation du projet : Étant donné leur proximité avec le fleuve ou le golfe Saint-Laurent, les infrastructures routières du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine sont très vulnérables aux aléas côtiers, notamment à l'érosion et à la submersion. Dans le contexte de changements climatiques actuel, les zones côtières sont de plus en plus exposées aux vagues et tempêtes maritimes. Les conséquences des aléas côtiers sur les infrastructures routières, déjà importantes à l'heure actuelle, seront donc amplifiées dans le futur. Au fil des années, le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) a mis en place plusieurs structures afin de protéger son réseau routier. Par ailleurs, ce ministère est régulièrement en mode réaction quant à la gestion de ses infrastructures. Ce constat s'explique, notamment par l'augmentation de la fréquence et de l'intensité des tempêtes et la capacité de réalisation des travaux de réparation. Ce mode réactif ne permet pas la planification et la mise en œuvre d'une stratégie concertée d'adaptation aux aléas côtiers qui viserait davantage la prévention plutôt que la réparation (action plutôt que réaction). Le MTMD souhaite, avec le programme d'intervention en milieu côtier qu'il propose, mettre en place un mécanisme d'intervention souple permettant une prise de décision rapide et éclairée, en accord avec les exigences environnementales. Les travaux prévus dans le programme d'intervention en milieu côtier représentent 300 kilomètres linéaires de berge répartis dans 46 municipalités côtières. L'ampleur du territoire couvert par le programme ainsi que le nombre important de sites visés par celui-ci rend ce programme complexe, obligeant le MELCCFP à adapter l'approche d'évaluation environnementale tout en s'assurant de répondre aux exigences légales et réglementaires en vigueur. Ceci complexifie le traitement du dossier, car celui-ci devra être à la fois complet et satisfaisant pour répondre aux exigences de la directive émise par le ministre et aux exigences des experts gouvernementaux, mais aussi compréhensible pour le public.</p>		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	
Direction ou secteur	Direction régionale de l'analyse et de l'expertise	
Avis conjoint	DRAE 01 – Bas-Saint-Laurent et DRAE 11 – Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	
Région	11 – Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	
Numéro de référence	3211-02-322	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Thématiques abordées :</li> <li>Référence à l'étude d'impact :</li> <li>Texte du commentaire :</li> </ul>	<p><b>Méthodologie de délimitation des milieux humides et hydriques</b></p> <p>Section 2 de l'Étude sectorielle – Milieux naturels terrestres et écosystèmes côtiers</p> <p>La section 2 de cette étude sectorielle concerne l'approche méthodologique utilisée pour décrire les composantes « végétation », « milieux humides et hydriques » et « écosystèmes côtiers » des 4 secteurs à l'étude. On n'y retrouve toutefois pas, ni dans tous autres documents de l'étude d'impact, de description des éléments susceptibles de faire l'objet d'une caractérisation future et de la méthodologie utilisée pour délimiter la limite du littoral et de la rive des milieux hydriques, et celle qui sera utilisée pour l'identification et la délimitation des milieux humides terrestres qui seront impactés dans le cadre de ce programme. L'annexe 1 du <i>Règlement sur les activités dans des milieux humides, hydriques et sensibles</i> (RAMHHS) prévoit que la limite du littoral doit être déterminée à l'aide des méthodes qui y sont décrites.</p>

**Question :** Selon la section 3.8 de la Directive pour la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement du 17 août 2021 produite selon l'article 31.3 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (LQE) et afin de s'assurer que les estimations des empiètements projetés en milieux humides et hydriques soient réalisées selon une méthodologie reconnue, veuillez préciser la ou les méthodes d'identification et de délimitation des milieux humides et hydriques utilisées ou qui seront utilisées dans le cadre du programme.

À cet effet, nous référons le MTMD vers les ressources et documents listés ci-dessous :

1. document [Identification et délimitation des milieux humides du Québec méridional](#) de Lachance, Fortin et Dufour Tremblay (2021).

Cette méthode ne constitue pas une obligation légale, et l'initiateur est libre de proposer d'autres façons de procéder pourvu que celles-ci soient appuyées par des références scientifiques et appropriées dans le contexte géographique du Québec méridional. Advenant qu'une ou plusieurs autres méthodes que celle préconisée et recommandée par le MELCCFP soient utilisées, le MTMD devra indiquer et expliquer la méthodologie utilisée, et détailler comment cette ou ces méthodes permettent de rencontrer le même objectif.

2. la page Internet [Identifier et délimiter une zone inondable, une rive et un littoral | Gouvernement du Québec](#) sur laquelle vous trouverez les liens vers les documents relatifs à la méthode de détermination de la limite du littoral en milieu côtier, soient le [Guide d'application de la méthode éco-géomorphologique : identification de la limite du littoral pour le domaine maritime](#) et [Positionnement de la limite du littoral à l'aide de la méthode éco-géomorphologique – Guide terrain](#).

- Thématiques abordées :
- Référence à l'étude d'impact :
- Texte du commentaire :

#### **Estimation des superficies d'empiètements temporaires et permanents en rive et en milieux humides terrestres**

Section 9.6.1 de l'Étude d'impact à portée régionale, Volume 1

Dans cette section, la méthodologie développée pour estimer les empiètements dans le littoral découlant de la planification initiale (97 sites) est expliquée. Ces empiètements permanents estimés dans le littoral sont présentés au tableau 9-12, par MRC et par municipalités touchées. Les projets de compensations sous la forme de réserves d'habitats sont bien détaillés pour les empiètements permanents dans le littoral, mais nous constatons qu'aucune estimation des empiètements temporaires et permanents en rive et en milieux humides terrestres n'est présentée dans l'étude d'impact. Il y est seulement mentionné que la compensation financière a été retenue pour compenser les empiètements permanents en rive.

**Question :** À la section 3.12 de la Directive pour la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement (17 août 2021), il est mentionné que l'initiateur doit minimalement effectuer une estimation des superficies d'empiètement dans les milieux humides et hydriques à l'étude d'impact. Pour ce faire, il doit décrire et présenter la méthode qu'il a développée pour estimer les superficies maximales d'empiètements, temporaires et permanents, en milieux humides et hydriques, et il doit présenter les superficies d'empiètement estimées qui seront causées par les projets à réaliser pendant la durée du programme.

Également, à la section 3.14 de la Directive, il est notamment mentionné que les superficies estimées à compenser par type de milieu, de même que la manière dont les compensations seront réalisées et la façon dont elles permettront d'atteindre les objectifs de compensation, doivent être présentées à l'étude d'impact. Or l'étude d'impact ne comporte pas d'estimation des empiètements temporaires et permanents en rive et en milieux humides terrestres découlant de la planification initiale du programme (97 sites). Par conséquent, veuillez fournir ces estimations, et expliquer la méthodologie utilisée.

- Thématiques abordées :
- Référence à l'étude d'impact :
- Texte du commentaire :

#### **Méthodologie d'identification des milieux humides**

Section 2 de l'Étude sectorielle – Milieux naturels terrestres et écosystèmes côtiers

**Commentaire :** La section 2.1.1 de cette étude sectorielle liste les principales sources consultées pour identifier, entre autres, les milieux humides sur le territoire à l'étude. La cartographie des milieux humides potentiels du Québec (MELCC 2019) a été utilisée.

Toutefois, nous souhaitons porter à l'attention du MTMD que la région du Bas-Saint-Laurent dispose d'une cartographie détaillée des milieux humides disponible pour consultation (carte interactive) sur les sites internet de Canards Illimités Canada (CIC) et de [Données Québec – Données ouvertes du Québec](#) (2024), mais également pour téléchargement (Données Québec). Cette cartographie fournie des données plus précises sur la délimitation et les types de milieux humides présents au Bas-Saint-Laurent. Bien que nous comprenions que la caractérisation sur le terrain sera réalisée à l'étape d'avant-projet préliminaire, cette cartographie devrait être intégrée au programme afin de mieux cibler les besoins de caractérisation des milieux naturels et les interventions qui pourraient impacter des milieux humides, et ce, le plus tôt possible dans le processus.

- Thématiques abordées :
- Référence à l'étude d'impact :
- Texte du commentaire :

**Programme de compensation**

Section 11.2.5 de l'Étude d'impact à portée régionale, Volume 1

**Commentaire** : Le chapitre 11 de l'étude d'impact présente et décrit les différents projets retenus par le MTMD aux fins de création d'une réserve d'habitats afin de compenser les pertes résiduelles de littoral et d'habitats fauniques engendrés par les interventions projetées du programme décennal.

Nous souhaitons porter à l'attention du MTMD que le projet intitulé « Restauration d'un herbier de zostère marine et d'un marais à spartine alterniflore à la Grève Morency, Notre-Dame-des-Neige » est un projet qui a été soumis et autorisé à titre de compensation dans le cadre d'un projet de destruction de milieux humides ayant fait l'objet d'une autorisation ministérielle délivrée le 11 juin 2020 à La Corporation du Motel Industriel des Trois-Pistoles. La description du projet et des superficies restaurées correspond en plusieurs points au projet de compensation soumis dans le cadre de l'analyse environnementale du projet. En effet, la superficie de restauration projetée d'un peu plus de 3.6 ha comprenait la zone de connectivité entre les deux (2) habitats (marais à spartine et l'herbier de zostère) et la zone d'influence de cinq (5) mètres autour de l'ensemble des trois (3) zones. La figure 11-22 de l'étude d'impact illustre les superficies et les milieux visés, et cette carte correspond à celle fournie dans le cadre de la demande d'autorisation ministérielle.

Cependant, des non-concordances ont été relevées, notamment en lien avec les superficies décrites à la section 11.2.5.2 qui sont quelque peu différentes de celles inscrites sur la figure 11-22 pour des raisons qui ne sont pas spécifiées. Également, le tableau 11-8 indique un gain d'habitat estimé à 2,0 ha d'habitats de catégorie 1 (référence au tableau 9-13 de l'étude d'impact pour la description des catégories d'habitats côtiers) alors qu'à la section 11.2.5.3, il est précisé que le projet visait à restaurer une superficie de 36 000 m<sup>2</sup> d'habitats du poisson. En complément, les sections 11.2.5.7 et 11.2.5.9 spécifient qu'un suivi du projet de restauration sur cinq ans comprend notamment deux suivis en 2024, et que celui-ci est en cours de réalisation.

De plus, la réfection d'un enrochement sur le chemin de la Grève Fatima, également situé à Notre-Dame-des-Neiges, a fait l'objet d'une autorisation ministérielle délivrée à la municipalité le 8 septembre 2021 et d'une compensation faunique. Il a été porté à notre attention que la compensation faunique a fait l'objet d'un projet sur le même site et ses environs (herbier de zostère marine et marais à spartine alterniflore à la Grève Morency, Notre-Dame-des-Neige).

Considérant l'ensemble des éléments mentionnés précédemment, il serait pertinent que le MTMD précise les informations et les implications des différents projets de compensations ayant été réalisés sur ce site et ses environs immédiats à titre de compensation pour pertes de milieux hydriques (littoral et/ou rive), de milieux humides et d'habitats fauniques afin notamment d'éviter les chevauchements.

- Thématiques abordées :
- Référence à l'étude d'impact :
- Texte du commentaire :


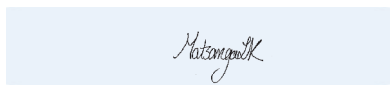
**Programme de compensation**


Section 11.2.1 de l'Étude d'impact à portée régionale, Volume 1

**Commentaire** : Le chapitre 11 de l'étude d'impact présente et décrit les différents projets retenus par le MTMD aux fins de création d'une réserve d'habitats afin de compenser les pertes résiduelles de littoral et d'habitats fauniques engendrés par les interventions projetées du programme décennal.

Nous souhaitons porter à l'attention du MTMD que le projet intitulé « Restauration d'un marais maritime endigué à Saint-André-de-Kamouraska » est un projet ayant fait l'objet, le 8 octobre 2024, d'une modification de l'autorisation ministérielle initialement délivrée le 14 février 2022 à la MRC de Kamouraska. Cette modification de l'autorisation apporte des modifications aux superficies visées pour le contrôle du roseau commun, et les superficies permanentes et temporaires des divers aménagements qui seront réalisés (étangs, remblais, zone de dépôt, risberme, fosses, chemins d'accès temporaires, etc.).

À la lecture de la section 11.2.1, il y aurait certaines disparités notamment quant aux superficies d'étangs aménagés et visées par le contrôle du roseau commun (11.2.1.5) de même qu'au calendrier de réalisation des travaux (section 11.2.1.7 et tableau 11-2). Ainsi, nous souhaitons nous assurer que le MTMD a tenu compte de ces modifications dans la description du projet et pour la détermination des superficies impactées et des superficies considérées à titre de réserves d'habitats afin de compenser les pertes de milieux hydriques et humides et d'habitats du poisson.

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Catherine Bernier	Directrice régionale		2025/01/23
Matsanga Levesque-Kombila	Biol., M.Sc., Analyste		2025/01/23

Catherine Dion	Biol., B.Sc., Analyste		2025/01/23
<b>Clause(s) particulière(s) :</b>			

## 2 Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

<p>Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?</p>	Choisissez une réponse
--	------------------------

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées :
- Référence à l'addenda :
- Texte du commentaire :

### Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

<b>Clause(s) particulière(s) :</b>

## ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

## 3 Avis d'acceptabilité environnementale du projet

<p>Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?</p>	Choisissez une réponse
--	------------------------

Justification :

### Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
-----	-------	-----------	------

Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
<b>Clause(s) particulière(s) :</b>			

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des figures

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux

**RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX**

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	<b>PROGRAMME D'INTERVENTION POUR LA PROTECTION DES INFRASTRUCTURES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE FACE AUX ALÉAS CÔTIERS</b>	
Initiateur de projet	<b>MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE (MTMD)</b>	
Numéro de dossier	3211-02-322	
Dépôt de l'étude d'impact	2024/12/09	
<p>Présentation du projet : Étant donné leur proximité avec le fleuve ou le golfe Saint-Laurent, les infrastructures routières du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine sont très vulnérables aux aléas côtiers, notamment à l'érosion et à la submersion. Dans le contexte de changements climatiques actuel, les zones côtières sont de plus en plus exposées aux vagues et tempêtes maritimes. Les conséquences des aléas côtiers sur les infrastructures routières, déjà importantes à l'heure actuelle, seront donc amplifiées dans le futur. Au fil des années, le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) a mis en place plusieurs structures afin de protéger son réseau routier. Par ailleurs, ce ministère est régulièrement en mode réaction quant à la gestion de ses infrastructures. Ce constat s'explique, notamment par l'augmentation de la fréquence et de l'intensité des tempêtes et la capacité de réalisation des travaux de réparation. Ce mode réactif ne permet pas la planification et la mise en œuvre d'une stratégie concertée d'adaptation aux aléas côtiers qui viserait davantage la prévention plutôt que la réparation (action plutôt que réaction). Le MTMD souhaite, avec le programme d'intervention en milieu côtier qu'il propose, mettre en place un mécanisme d'intervention souple permettant une prise de décision rapide et éclairée, en accord avec les exigences environnementales. Les travaux prévus dans le programme d'intervention en milieu côtier représentent 300 kilomètres linéaires de berge répartis dans 46 municipalités côtières. L'ampleur du territoire couvert par le programme ainsi que le nombre important de sites visés par celui-ci rend ce programme complexe, obligeant le MELCCFP à adapter l'approche d'évaluation environnementale tout en s'assurant de répondre aux exigences légales et réglementaires en vigueur. Ceci complexifie le traitement du dossier, car celui-ci devra être à la fois complet et satisfaisant pour répondre aux exigences de la directive émise par le ministre et aux exigences des experts gouvernementaux, mais aussi compréhensible pour le public.</p>		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP)	
Direction ou secteur	Direction de la gestion de la faune de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	
Avis conjoint	Direction de la gestion de la faune du Bas-Saint-Laurent	
Région	11 - Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	
Région	01 - Bas-Saint-Laurent	
Numéro de référence	3211-02-322	

**RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT**

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact	
Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Thématiques abordées :</li> <li>Référence à l'étude d'impact :</li> <li>Texte du commentaire :</li> </ul>	<p>Espèces fauniques à statut précaire</p> <p>Section 5.3.11 et tableau 9-10 du Document d'étude d'impact à portée régionale-Volume 1</p> <p>1. L'étude d'impact ne tient pas compte de la présence du bécasseau maubèche de la sous-espèce rufa alors que des occurrences sont présentes dans les secteurs visés par les travaux. Selon les fichiers de formes transmis, les sites H0504, E0301, E0306, E0503, E0509, F0103, F0117 et F0118 sont situés à l'intérieur ou à proximité d'une occurrence de bécasseau maubèche de la sous-espèce rufa qui est une espèce menacée au sens du <i>Règlement sur les espèces fauniques menacées ou vulnérables et leurs habitats</i> (RLRQ c.E-12.01). Aux Îles-de-la-Madeleine, il est possible d'observer cette espèce lors de sa migration, soit de la mi-juillet à la mi-novembre. Considérant que le développement côtier, les stabilisations de berge et les perturbations humaines en période de migration sont identifiés comme étant des menaces dans le programme de rétablissement et <a href="#">plan de gestion 2017 du ministère de l'Environnement et Changement climatique Canada (ECCC)</a>, cette espèce devrait être considérée dans l'évaluation des impacts</p>

du projet afin d'éviter toute perturbation potentielle en période de migration. Des mesures d'atténuation adéquates pour protéger cette espèce devraient également être proposées par l'initiateur.

2. Au tableau 9-10, l'éperlan arc-en-ciel devrait être mentionné dans le groupe des poissons pour le secteur de la Gaspésie - Baie-des-Chaleurs.
3. Certains travaux se trouvent directement dans des occurrences de musaraigne de Gaspé, qui est une espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable. Cette espèce devrait donc être considérée dans l'étude d'impact.
4. Des observations de goglu des prés, de paruline du Canada et de quiscale rouilleux se trouvent à proximité (moins de 200 m) de certains sites de travaux. Par conséquent, ces espèces devraient être considérées dans l'étude d'impact.
5. Également, les invertébrés à statut particulier devraient être considérés dans la présente étude. En effet des moules d'eau douce ainsi que des habitats potentiels de satyre fauve des Maritimes/cuivré des marais salés sont répertoriés à proximité des travaux potentiels.
6. Toutes les occurrences d'espèces menacées, vulnérables et susceptibles (EMVS) fauniques mentionnées précédemment devraient être considérées comme ayant un potentiel de présence pour certains sites et inscrites aux tableaux 5-25 à 5-27. Des mesures d'atténuation devraient être prévues, s'il y a lieu, pour les sites présentant ces occurrences.

- Thématiques abordées : Amphibiens et reptiles
- Référence à l'étude d'impact : Section 5.3.8 du Document d'étude d'impact à portée régionale-Volume 1
- Texte du commentaire : À la section 5.3.8, il est indiqué que « *En Gaspésie - Rive nord, le nombre [d'espèces d'amphibiens et reptiles qui pourraient potentiellement fréquenter les secteurs à l'étude] est réduit à une quinzaine d'espèces, alors que la grenouille des marais et le ouaouaron s'ajoutent à cette liste pour le secteur de la Gaspésie - Baie-des-Chaleurs.* »  
Veuillez préciser quelles sont les 15 espèces parmi les 22 espèces citées au tableau 5-21 qui sont les espèces susceptibles d'être présentes en Gaspésie - Rive-Nord.
- Thématiques abordées : Aire de concentration d'oiseaux aquatiques (ACOA)
- Référence à l'étude d'impact : Section 5.3.7 du Document d'étude d'impact à portée régionale-Volume 1, Tableau 5-20
- Texte du commentaire :
  1. Pour la région du Bas-Saint-Laurent, les ACOA suivantes n'ont pas été considérées par le promoteur alors qu'elles font partie de la zone visée par les travaux :
    - Rivière Ouelle : H0202
    - Baie-de-Kamouraska : H0401
    - Berceau de Kamouraska : H0504 et H0505
    - Cap Taché : H0504
    - Marais de Sacré-Cœur : E0301
  2. Trois ACOA en devenir sont situés à proximité de sites de travaux. Ces ACOA ont les critères pour devenir légaux, mais n'ont pas encore fait l'objet d'un processus légal de cartographie. Bien que ces habitats n'aient pas encore une désignation légale, ils sont utilisés par les oiseaux migrateurs, en grand nombre, lors des périodes de migration. Considérant la portée de 10 ans du programme, nous recommandons que les ACOA suivants soient considérées lors de la planification des travaux :
    - D0601 : ACOA en devenir Petit-Méchin
    - D0302 : ACOA en devenir aéroport de Matane
    - D0301 : ACOA en devenir Quai de Matane
- Thématiques abordées : Aires protégées et espaces d'intérêt particulier
- Référence à l'étude d'impact : Sections 5.3.12.2, 5.3.12.3 et 5.3.12.4 du Document d'étude d'impact à portée régionale-Volume 1
- Texte du commentaire :
  1. Section 5.3.12.2 : Il est écrit « *De ces aires protégées et espaces d'intérêt, seuls quatre habitats du poisson et 31 ACOA se trouvent à proximité d'un site d'intervention de ce secteur.* »  
Commentaire : Le site B0507, près de Penouille, se trouve dans le parc Forillon et les sites C0502 et C0503 se trouvent à proximité du refuge biologique 11256R172.
  2. Section 5.3.12.3 : Il est écrit « *De ces aires protégées et espaces d'intérêt particulier, seulement sept habitats du poisson et 23 ACOA se trouvent à proximité d'un site d'intervention du secteur.* »  
Commentaire : Le refuge d'oiseaux migrateurs (ROM) de Saint-Omer se trouve à proximité du site A1503.
  3. Section 5.3.12.4 : Il est écrit « *De ces aires protégées et espaces d'intérêt particulier, seuls quatre habitats du poisson et quatre ACOA (Anse au Sable, Le Buttereau du nègre, Plage de l'Ouest #1 et Plage de l'Ouest #2) se trouvent à proximité d'un site d'intervention du secteur.* »  
Commentaire : Les sites F0111, F0119, F0137, F0134, F0135, F0151 et F0152 se trouvent à l'intérieur ou à proximité de la réserve nationale de la faune de la Pointe-de-l'Est et du refuge faunique de la Pointe-de-l'Est.
  4. Le Parc marin du Saguenay-Saint-Laurent est en processus d'agrandissement. L'agrandissement projeté du côté du Bas-Saint-Laurent est entre Saint-Jean-Port-Joli et le Bic. Considérant la

portée de l'étude sur une période de 10 ans, cet agrandissement devrait être considéré dans l'étude d'impact afin d'être pris en compte dans les autorisations ministérielles.

- Thématiques abordées : Espèces fauniques exotiques envahissantes
  - Référence à l'étude d'impact : Tableau 9-7, du Document d'étude d'impact à portée régionale-Volume 1
  - Texte du commentaire :

Le tableau 9-7 présente une série de mesures de gestion particulières pour réduire l'importance des impacts potentiels. Le tableau en question comprend une section qui concerne les espèces floristiques envahissantes, toutefois, aucune mesure de gestion n'est liée aux espèces fauniques exotiques envahissantes. Certaines espèces fauniques aquatiques envahissantes peuvent être propagées en milieu marin, notamment l'ascidie jaune présente aux Îles-de-la-Madeleine.

Les bonnes pratiques en matière de prévention de la propagation d'espèces fauniques envahissantes préconisent de laver la machinerie avant l'arrivée sur un site pour éviter d'introduire une nouvelle espèce dans un milieu vierge. Ainsi, nous recommandons que les mesures suivantes soient mises en place :

    - les méthodes standard de prévention avant (inspection visuelle, séchage, décontamination) ET;
    - si des travaux ont lieu dans des milieux où une espèce faunique exotique envahissante (EEE) est déjà répertoriée (comme pour l'ascidie jaune), exiger une décontamination de la machinerie APRÈS les travaux.

Puisque les travaux sont en milieu marin, les mesures d'atténuation devraient être établies en conformité avec les exigences de Pêches et Océans Canada (MPO).
- 
- Thématiques abordées : Chasse, piégeage et pêche - Territoires fauniques structurés
  - Référence à l'étude d'impact : Section 5.4.4.2 du Document d'étude d'impact à portée régionale-Volume 1
  - Texte du commentaire :
    1. À la section 5.4.4.2, il est mentionné : « *Le Bas-Saint-Laurent comprend, quant à lui, deux réserves fauniques (Duchénier et de Rimouski), quatre zecs (Bas-Saint-Laurent, Casault, Chapais, et Owen) et 13 pourvoies (FQCC, 2023).* »

Or, nous souhaitons apporter une correction, le Bas-Saint-Laurent comprend les territoires fauniques structurés suivants :

      - Réserves fauniques de chasse et de pêche : de Dunière, Matane, Rimouski et Duchénier;
      - Réserves fauniques de pêche au saumon : des Rivières-Matapédia-et-Patapédia et une partie de la Rivière-Caspédia;
      - Zec de chasse et pêche : Cap-Chat, Casault, Chapais, Bas-Saint-Laurent, Owen;
      - Zec de pêche au saumon : Rivière-Mitis, Rivière-Rimouski, Rivière-Matane et une partie de Rivière-Nouvelle;
      - Pourvoies : neuf sans droit exclusif et deux avec droits exclusifs, soit la Baronnie de Kamouraska et Le Chasseur.
    2. Également, il est écrit : « *La Gaspésie comprend quatre réserves fauniques (de Matane, de Dunière, des Chic-Chocs et de Port-Daniel), quatre zones d'exploitation contrôlée (zecs) (Baillargeon, Casault, Cap-Chat et des Anses) et 16 pourvoies.* »

Or, nous souhaitons apporter une correction, la région 11 (Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine) comprend les territoires fauniques structurés suivants :

      - Réserves fauniques de chasse et de pêche : de Port-Daniel et des Chic-Chocs;
      - Réserves fauniques de pêche au saumon : de la Rivière-Sainte-Anne, de la Rivière-Saint-Jean, de la Rivière-Caspédia et des Rivières-Matapédia-et-Patapédia (en partie aussi au BSL);
      - Aire faunique communautaire : Rivière Bonaventure;
      - Petit Lac Aménagé (PLA) : lac au Foin;
      - Zec de chasse et pêche : des Anses, Baillargeon et Casault (en partie aussi au BSL);
      - Zec de pêche au saumon : de la Grande Rivière, de la Rivière-Cap-Chat, de la Petite-Rivière-Caspédia, de la Rivière-Dartmouth, de la Rivière-Nouvelle, de la Rivière-Madeleine, de la Rivière-York, de la Rivière-Bonaventure et Pabok;
      - Pourvoies (16).
    3. Le secteur visé par les travaux se situe à proximité de l'embouchure des rivières à saumon, Matane, Rimouski, Cap-Chat, Madeleine, Petit-Pabos, Bonaventure, Port-Daniel, Malbaie, Dartmouth, York et Saint-Jean. Une attention particulière devrait être portée lors de la planification des travaux dans ces zones afin d'éviter de nuire à la montaison des saumons et aux activités de pêche sportive et autochtone. Les responsables des différents territoires structurés susceptibles d'être impactés devraient également être informés de la réalisation des travaux.
    4. Les secteurs visés par les travaux comprennent également des sites de pêche blanche à l'éperlan. L'étude d'impact ne fait pas mention de cette activité qui est susceptible d'être impactée par les travaux. Les travaux réalisés à proximité de sites de pêche blanche entre les mois de décembre et mars sont susceptibles d'avoir un impact sur l'établissement de la banquise et ainsi nuire aux activités de pêche (ex. : embouchure rivière Rimouski, du Bic et du Loup).
    5. L'étude d'impact ne fait pas mention des activités de pêche à l'anguille ayant lieu au Bas-Saint-Laurent et aux Îles-de-la-Madeleine. Cette pêche patrimoniale réalisée par des pêcheurs commerciaux au Bas-Saint-Laurent est principalement réalisée près de la rive et est susceptible d'être impactée de façon temporaire ou permanente par les activités projetées. Les travaux projetés dans les secteurs de Kamouraska, de Saint-André de Kamouraska et de Sainte-

Luce devraient éviter de remblayer des ancrages de fascines et de réaliser des travaux entre le 1er août et le 30 novembre si des sites de pêches sont présents à proximité. Considérant les impacts potentiels du programme sur la pêche à l'anguille, le MTMD devra considérer cette activité dans le cadre de l'étude d'impact.

- Thématiques abordées : Fiches descriptives de site
- Référence à l'étude d'impact : Section 8.1.1 du Document d'étude d'impact à portée régionale-Volume 1 et Fiches descriptives de site
- Texte du commentaire :
  - Il est indiqué : « À l'étape des projets, la fiche descriptive de site sera mise à jour, *si requis*, en se basant sur les données qui seront alors disponibles. »  
Considérant la période de 10 ans envisagée pour la réalisation des travaux, une mise à jour des fiches présentées devra être réalisée systématiquement pour tenir compte des modifications du milieu considérant qu'il s'agit d'un milieu dynamique. Une caractérisation terrain du site d'intervention devra être fournie au moment de l'autorisation ministérielle.
  - Certaines informations sont jugées manquantes ou inadéquates dans les fiches projet présentées.
    - a. S'assurer que la légende concorde avec les éléments visibles sur la carte et que tous les éléments de la légende puissent clairement être identifiés et délimités sur les cartes des fiches projet. Par exemple, à plusieurs endroits, les limites des ACOA ne sont pas clairement visibles et la légende (logo de Canard) ne correspond pas avec la légende présentée (ligne pointillée bleue).
    - b. Les fiches projet ne comprennent pas la limite du littoral déterminée par la méthode écogéomorphologique. Cette information est nécessaire afin de délimiter l'habitat du poisson dans le secteur de l'estuaire du Saint-Laurent.
  - Il semble y avoir des fiches manquantes dans les Volumes 5A à 5F notamment. En effet, les fiches pour les sites B0534 ni B0519 ne semblaient pas disponibles. Merci de vérifier que toutes les fiches de description des sites visés par le Programme se trouvent dans les Volumes présentant les fiches.
  - Afin de faciliter la consultation, nous recommandons d'indiquer les numéros des sites présentés dans chacun des volumes contenant des fiches, et ce, dans une table des matières détaillée. Actuellement, on retrouve seulement des numéros de fiche (ex. : Fiches 1 à 9) qui ne réfèrent pas aux numéros de sites. Il serait aussi facilitant d'inclure des indications géographiques (ex. : MRC ou municipalités) liées au secteur côtier visé par chaque volume de fiches, pour pouvoir savoir dans quel volume chercher selon la MRC ou municipalité visée par le site.
- Thématiques abordées : Effets cumulatifs
- Référence à l'étude d'impact : Section 3.1.3 et section 9.6.1 du Document d'étude d'impact à portée régionale-Volume 1
- Texte du commentaire :
  1. Il est indiqué : « À l'échelle des secteurs, les empiètements relatifs à chacun des types de catégorie d'habitat sont minimes en regard des habitats disponibles pour des catégories similaires. (...) Par conséquent, aucun effet cumulatif n'est appréhendé sur l'une ou l'autre des CVE associées à cet enjeu, ce qui ne commande aucune mesure de gestion additionnelle. »  
Le Conseil canadien des ministres de l'Environnement définit les effets cumulatifs comme suit « les effets cumulatifs sont définis comme les changements dans l'environnement causés par les multiples interactions des activités humaines et des processus naturels qui s'accumulent dans le temps et l'espace. »  
Les effets cumulatifs ne doivent pas prendre en considération la proportion d'habitats disponibles, mais plutôt la concentration de pressions que subit un écosystème donné. L'analyse doit donc se faire à plus petite échelle afin de permettre de capter de façon adéquate les pressions sur une composante donnée.
  2. À la section 3.1.3, il est mentionné : « Bien qu'il ait initialement été envisagé d'inclure les 273 sites au programme décennal d'intervention, il est apparu relativement évident que certains d'entre eux devaient en être retirés. Au total, 45 sites ont été retirés du programme décennal d'intervention sur la base des critères suivants :  
— la responsabilité de certains tronçons de route relève des municipalités et non du MTMD; (...) »
    - a. Comme mentionné, l'analyse des effets cumulatifs sur les CVE devrait prendre en considération l'ensemble des pressions sur le milieu. Par conséquent, les interventions municipales planifiées devraient être prises en compte dans l'analyse, et ce, plus particulièrement pour les CVE suivantes : Régime hydrosédimentaire, écosystèmes côtiers et faune benthique.
    - b. Veuillez préciser si l'outil d'aide à la décision détaillé à la section 8.1.2 prendra en compte les aménagements réalisés et projetés par les municipalités afin d'assurer un arrimage entre le choix de la méthode de stabilisation et les autres ouvrages de stabilisation présents au moment de la réalisation des travaux.
- Thématiques abordées : Projet de compensation Saint-André de Kamouraska
- Référence à l'étude d'impact : Section 11.2.1.1 du Document d'étude d'impact à portée régionale-Volume 1
- Texte du commentaire : Il est indiqué : « Il est aussi intéressant de rappeler que l'importance de cet habitat a aussi été reconnue au schéma d'aménagement et de développement de la MRC de Kamouraska, qui lui accorde l'affectation de « protection intégrale ». »

Veillez préciser en quoi consiste le statut de "Protection intégrale" afin de démontrer la pérennité de l'aménagement.

- Thématiques abordées :
- Référence à l'étude d'impact :
- Texte du commentaire :

Compensation - Reforestation des fonds marins

Section 11.2.2 du Document d'étude d'impact à portée régionale-Volume 1

1. Bien que la méthodologie et les bénéfices pour le poisson et son habitat soient bien documentés à la section 11.2.2.1, la description du projet n'offre aucune explication sur les causes et le contexte qui expliquent le besoin de restaurer le secteur de Bonaventure-Caplan. On indique, de manière générale, que « *Diverses perturbations peuvent endommager ou faire disparaître ces forêts qui mettent des années à se reconstituer. Les facteurs responsables de la destruction des forêts de laminaires peuvent être d'origines diverses ; de nature physicochimique (arrivée massive d'eau douce, ouragan, etc.), naturelles (épiphytes, brouteurs, etc.) ou anthropiques (pollution, dragage, travaux maritimes, etc.).* »

Par conséquent, l'initiateur doit documenter la problématique davantage au site des travaux afin d'identifier les facteurs responsables de la destruction de la forêt de laminaire dans le secteur de Bonaventure-Caplan et de démontrer si les conditions sont toujours adéquates pour permettre l'établissement à long terme.

2. À la section 11.2.2.3, il est mentionné « *En revanche, aucune donnée n'est disponible concernant la biomasse actuelle en dehors de témoignages de scientifiques et de pêcheurs (Sylvain Arsenault, communication personnelle, 2024) qui attestent que la biomasse actuelle est bien inférieure à celle mesurée en 1980.* »

Une évaluation scientifique de la biomasse actuelle doit être réalisée pour vérifier les témoignages. L'initiateur doit fournir un portrait de la situation actuelle pour faire la démonstration qu'un déclin de la population de laminaire est observé au site des travaux.

3. À la section 11.2.2.9, il est mentionné que « *Les populations d'oursins seront surveillées, car une présence excessive de ces brouteurs pourrait nuire au succès de la restauration.* »

Veillez préciser quelles seront les mesures de surveillances mises en place et si des mesures de gestion des oursins sont envisagées.

4. À la section 11.2.2.10, on indique que « *des mesures seront proposées afin d'éviter qu'il y ait délivrance de permis de récolte d'algues actifs sur les sites restaurés, en dehors des besoins en échantillonnage pour le projet.* »

Veillez préciser quelles sont les mesures envisagées.

- Thématiques abordées :
- Référence à l'étude d'impact :
- Texte du commentaire :

Compensation – Nettoyage de sites maricoles abandonnés

Section 11.2.3 du Document d'étude d'impact à portée régionale-Volume 1

1. Le MTMD indique que les démarches sont en cours pour confirmer, auprès du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation (MAPAQ), que les sites visés par le nettoyage sont bel et bien abandonnés et que le matériel à récupérer n'est associé à aucun propriétaire ou créancier/partenaire. Veillez préciser si d'autres structures continuent d'être abandonnées ailleurs au même moment et comment la « source du problème » sera réglée à la suite des interventions.

2. Il est indiqué : « *Cependant afin d'assurer davantage la pérennité de tels projets de nettoyage, le MTMD recommande aux instances gouvernementales impliquées dans l'analyse et la délivrance des permis aquicoles d'intégrer dans les critères d'analyse d'évaluation des impacts environnementaux d'un projet d'exploitation aquicole, ceux liés à l'abandon des structures.* »

Veillez préciser de quelle façon la recommandation a été formulée aux instances concernées et la réponse qui en a découlé le cas échéant et si possible fournir les documents produits.

- Thématiques abordées :
- Référence à l'étude d'impact :
- Texte du commentaire :

Compensation - Récupération d'engins de pêche fantômes

Section 11.2.4 du Document d'étude d'impact à portée régionale-Volume 1

Dans l'avis faunique rédigé à l'intention de la Fondation de la faune du Québec (FFQ) pour l'utilisation du fonds du MTMD, datant du 29 février 2024, nous indiquions qu'il était impossible, à ce stade, « de nous prononcer à savoir si le projet aura ou non des impacts positifs pour les espèces et les habitats fauniques légaux visés » pour les raisons suivantes :

- Le projet ne fournissait pas d'informations sur les sites de récupération d'engins, ce qui ne nous permettait donc pas de déterminer si les espèces qui bénéficieront du projet sont les mêmes que celles qui subiront une perte d'habitat.
- Au niveau de la pérennité du projet, aucune mesure n'était proposée pour s'attaquer à la source du problème identifié, soit la présence massive de débris de pêche en mer.
- Plus d'informations étaient requises au niveau du suivi du projet proposé par une cartographie comparative des zones avant et après les activités de récupération.

À la lumière des informations contenues à la section 11.2.4 du volume 1 de l'Étude d'impact, le projet de récupération des engins fantôme ne respecte toujours pas le principe d'aucune perte nette d'habitat faunique et ne permet pas de répondre aux interrogations formulées dans notre avis faunique du 29 février 2024 :

- Section 11.2.4.3 : Les sites de récupération des engins ne sont pas encore précisés (zones très larges encore), ce qui ne permet pas de savoir si cela affectera les espèces fréquentant les habitats côtiers perdus par les travaux.

- Section 11.2.4.8 : Il n'est pas clair avec tous les bénéfiques exposés dans cette section que le retrait des engins de pêche fantôme bénéficiera aux espèces visées par les pertes d'habitat liées aux travaux.
- Section 11.2.4.9 : Aucune mention de la cartographie comparative évoquée lors du dépôt du projet pour le retrait des fonds FFQ-MTMD et pour laquelle nous voulions avoir plus d'informations.
- Section 11.2.4.10 : La pérennité est défendue par les multiples initiatives mises en place depuis une dizaine d'années pour agir sur cette vaste problématique, notamment les réglementations du MPO et un nouveau traité international dont on ne mentionne pas le nom. De plus, on mentionne que des technologies de marquage et de suivi du matériel de pêche sont développées et que des engins fabriqués à partir de matériaux biodégradables sont conçus. Toutes ces initiatives sont en dehors du contrôle du MTMD et aucun suivi à long terme n'est prévu (section 11.2.4.9) pour vérifier l'efficacité de ces initiatives.

Il a également été mentionné par courriel au MTMD le 9 mai 2024 que bien que le projet de retrait d'un engin fantôme ait des bénéfiques pour le milieu aquatique, il ne constitue pas un projet adéquat pour compenser des pertes permanentes d'habitat faunique pour les raisons suivantes :

- Le projet ne permet pas de remplacer, de manière fonctionnelle et permanente, les habitats perdus. Aucune mesure proposée dans le cadre de ce projet ne s'attaque à la source du problème identifié, donc l'intervention n'aura pas un caractère permanent.
- Le projet de compensation proposé ne respecte pas le principe d'habitat de remplacement puisque les espèces qui bénéficieront du projet de compensation ne sont vraisemblablement pas les mêmes que celles qui subiront une perte d'habitat dans le cadre du programme décennal du MTMD.

Considérant que le MTMD n'a pas fait la démonstration que le projet de retrait d'engin fantôme pouvait répondre aux objectifs de compensation, ce projet est jugé non recevable pour compenser les pertes d'habitat du poisson.

- Thématiques abordées : Compensation-Restauration d'un herbier de zostère marine et d'un marais à spartine alterniflore à la Grève-Morency, Notre-Dame-des-Neiges
- Référence à l'étude d'impact : Section 11.2.5 du Document d'étude d'impact à portée régionale-Volume 1
- Texte du commentaire :

Le projet proposé a également fait l'objet d'une compensation pour des pertes d'habitat du poisson lié à une stabilisation par enrochement réalisé par la municipalité de Notre-Dame-des-Neiges (autorisation A531\_0503). Le projet de compensation a été autorisé le 20 juin 2022 et représentait une superficie de restauration de 725 m<sup>2</sup>. Cette superficie ne devrait par conséquent pas être considérée dans le bilan projeté du MTMD.

Afin de permettre de dissocier les 2 projets. Veuillez fournir un fichier de forme incluant : Superficie de l'herbier existant avant les travaux, la superficie restaurée par la municipalité de Notre-Dames-des-Neiges et la superficie restaurée par le MTMD.

À noter que le projet de compensation ne sera pas reconnu si les superficies ont déjà fait l'objet d'un projet de compensation pour des pertes d'habitat du poisson.
- Thématiques abordées : Compensation-Bilan des gains
- Référence à l'étude d'impact : Section 11.3 du Document d'étude d'impact à portée régionale-Volume 1
- Texte du commentaire :
  1. Il est mentionné : « Le MTMD s'attend donc à ce que les pertes soient compensées par la réalisation des projets de réserves d'habitats proposés, aussi bien quantitativement que qualitativement pour le programme décennal d'intervention. Enfin, comme le MTMD a effectué des évaluations conservatrices, il est probable que les pertes anticipées présentées au chapitre 9 soient moindres que celles estimées. Ainsi, le MTMD s'attend à ce que les réserves d'habitats mises en place compensent largement les impacts résiduels qui découleront de la mise en œuvre du programme décennal d'intervention. »

Comme mentionné à plusieurs reprises, l'évaluation du gain lié aux différents projets de compensation sera réalisée une fois les suivis terminés. Il demeure la responsabilité du MELCCFP d'effectuer la reconnaissance des gains liés aux différents projets de compensation en conformité avec les directives en vigueur.
  2. À la page 322, il est indiqué 7,0 ha de pertes anticipées pour le secteur de la Gaspésie – Rive-Nord, alors qu'au tableau 9-14 et à d'autres endroits, on parle plutôt de 7,9 ha de pertes.
- Thématiques abordées : Localisation des sites d'interventions
- Référence à l'étude d'impact : Fichiers de formes
- Texte du commentaire :

Le programme décennal présenté vise des interventions en milieu côtier afin de faire face aux enjeux d'érosion et de submersion côtières.



  1. Or, certains sites semblent être plus en milieu forestier (par exemple les sites B0309, B0310 et B0533). Bien que l'étude d'impact mette l'accent sur les écosystèmes côtiers, les espèces en milieu forestier ou agricole devraient également être considérées dans les mesures d'atténuation pour être adéquates dans les milieux touchés.
  2. Également certains sites sont situés à plusieurs centaines de mètres de la côte (par exemple les sites H0504, H0505 H0401, H0202). Veuillez préciser si les interventions dans ces secteurs

seront localisées au niveau de la route identifiée comme secteur d'intervention dans les fichiers de forme ou au niveau du littoral côtier.

Nous tenons à préciser que le justificatif des interventions choisies devra être fourni au moment du dépôt des autorisations ministérielles.

- Thématiques abordées : Milieux hydriques
- Référence à l'étude d'impact : Section 5.3.2.2, tableaux 5- 10 à 5-13
- Texte du commentaire : La liste des principaux milieux hydriques semble incomplète. Veuillez noter qu'une liste exhaustive des milieux hydriques impactés par les travaux devra être présentée au moment des autorisations ministérielles.

**Signature(s)**

Nom	Titre	Signature	Date
Stéphanie Arseneault	Biologiste – analyste aux habitats fauniques (DGFa-01)		2025/01/22
Lila Gagnon Brambilla	Biologiste – analyste aux habitats fauniques (DGFa-11)		2025/01/22
Hugo Canuel	Directeur régional (DGFa-01)		2025/01/22
Justine Desmeules	Directrice régionale (DGFa-11)		2025/01/22

Cliquez ici pour entrer du texte.

**Clause(s) particulière(s) :**

**2 Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires**

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?

Choisissez une réponse

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées :
- Référence à l'addenda :
- Texte du commentaire :

**Signature(s)**

Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.	<div style="background-color: #e0e0e0; width: 150px; height: 25px;"></div>	Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.	<div style="background-color: #e0e0e0; width: 150px; height: 25px;"></div>	Cliquez ici pour entrer une date.

**Clause(s) particulière(s) :**

--

**ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET**

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

**3 Avis d'acceptabilité environnementale du projet**

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?

Choisissez une réponse

Justification :

**Signature(s)**

Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

**Clause(s) particulière(s) :**

--

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des figures

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	<b>PROGRAMME D'INTERVENTION POUR LA PROTECTION DES INFRASTRUCTURES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE FACE AUX ALÉAS CÔTIERS</b>	
Initiateur de projet	<b>MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE</b>	
Numéro de dossier	3211-02-322	
Dépôt de l'étude d'impact	2024/12/09	
<p>Présentation du projet : Étant donné leur proximité avec le fleuve ou le golfe Saint-Laurent, les infrastructures routières du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine sont très vulnérables aux aléas côtiers, notamment à l'érosion et à la submersion. Dans le contexte de changements climatiques actuel, les zones côtières sont de plus en plus exposées aux vagues et tempêtes maritimes. Les conséquences des aléas côtiers sur les infrastructures routières, déjà importantes à l'heure actuelle, seront donc amplifiées dans le futur. Au fil des années, le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) a mis en place plusieurs structures afin de protéger son réseau routier. Par ailleurs, ce ministère est régulièrement en mode réaction quant à la gestion de ses infrastructures. Ce constat s'explique, notamment par l'augmentation de la fréquence et de l'intensité des tempêtes et la capacité de réalisation des travaux de réparation. Ce mode réactif ne permet pas la planification et la mise en œuvre d'une stratégie concertée d'adaptation aux aléas côtiers qui viserait davantage la prévention plutôt que la réparation (action plutôt que réaction). Le MTMD souhaite, avec le programme d'intervention en milieu côtier qu'il propose, mettre en place un mécanisme d'intervention souple permettant une prise de décision rapide et éclairée, en accord avec les exigences environnementales. Les travaux prévus dans le programme d'intervention en milieu côtier représentent 300 kilomètres linéaires de berge répartis dans 46 municipalités côtières. L'ampleur du territoire couvert par le programme ainsi que le nombre important de sites visés par celui-ci rend ce programme complexe, obligeant le MELCCFP à adapter l'approche d'évaluation environnementale tout en s'assurant de répondre aux exigences légales et réglementaires en vigueur. Ceci complexifie le traitement du dossier, car celui-ci devra être à la fois complet et satisfaisant pour répondre aux exigences de la directive émise par le ministre et aux exigences des experts gouvernementaux, mais aussi compréhensible pour le public.</p>		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	
Direction ou secteur	Direction des espèces floristiques menacées ou vulnérables	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région	03 - Capitale-Nationale	
Numéro de référence	3211-02-322	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

## 1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Thématiques abordées :</b></li> <li>• <b>Référence à l'étude d'impact :</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• EFLMVS (Espèces floristiques menacées, vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées)</li> <li><b>1- Documents consultés :</b></li> <li>• Programme décennal d'intervention pour la protection des infrastructures du ministère des Transports et de la Mobilité durable face aux aléas côtiers, sur le territoire du Bas-Saint Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la Madeleine, dans le contexte des changements climatiques. Étude d'impact à portée régionale – volume 1. Novembre 2024. Englobe #ref : 16-02202388.000-0200-EN-R-0200-00. 381 pages.</li> </ul>

- Programme décennal d'intervention pour la protection des infrastructures du ministère des Transports et de la Mobilité durable face aux aléas côtiers, sur le territoire du Bas-Saint Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la Madeleine, dans le contexte des changements climatiques. Annexes A, B et C de l'étude d'impact à portée régionale – volume 2. Novembre 2024. Englobe #ref : 16-02202388.000-0200-EN-R-0100-00.
- Programme décennal d'intervention pour la protection des infrastructures du ministère des Transports et de la Mobilité durable face aux aléas côtiers, sur le territoire du Bas-Saint Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la Madeleine, dans le contexte des changements climatiques. Étude sectorielle – milieux naturels terrestres et écosystèmes côtiers. Novembre 2024. Englobe #ref : 16-02202388.000-0200-EN-R-0400-01. 55 pages et annexes.
- Programme décennal d'intervention pour la protection des infrastructures du ministère des Transports et de la Mobilité durable face aux aléas côtiers, sur le territoire du Bas-Saint Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la Madeleine, dans le contexte des changements climatiques. Étude sectorielle – espèces fauniques et floristiques à statut précaire. Novembre 2024. Englobe #ref : 16-02202388.000-0200-EN-R-0900-00. 61 pages.
- Programme décennal d'intervention pour la protection des infrastructures du ministère des Transports et de la Mobilité durable face aux aléas côtiers, sur le territoire du Bas-Saint Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la Madeleine, dans le contexte des changements climatiques. Répertoire cartographique de l'étude d'impact à portée régionale – volumes 3A et 3B. Novembre 2024. Englobe #ref : 16-02202388.000-0200-EN-R-0300-00.
- Programme décennal d'intervention pour la protection des infrastructures du ministère des Transports et de la Mobilité durable face aux aléas côtiers, sur le territoire du Bas-Saint Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la Madeleine, dans le contexte des changements climatiques. Fiches de description de site - Secteur du Bas-Saint-Laurent de l'étude d'impact à portée régionale – volumes 4A et 4B. Novembre 2024. Englobe #ref : 16-02202388.000-0200-EN-R-1100-00.
- Programme décennal d'intervention pour la protection des infrastructures du ministère des Transports et de la Mobilité durable face aux aléas côtiers, sur le territoire du Bas-Saint Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la Madeleine, dans le contexte des changements climatiques. Fiches de description de site - Secteur de la Gaspésie Rive nord de l'étude d'impact à portée régionale – volumes 5A à 5F. Novembre 2024. Englobe #ref : 16-02202388.000-0200-EN-R-1200-00.
- Programme décennal d'intervention pour la protection des infrastructures du ministère des Transports et de la Mobilité durable face aux aléas côtiers, sur le territoire du Bas-Saint Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la Madeleine, dans le contexte des changements climatiques. Fiches de description de site - Secteur de la Gaspésie Baie-des-Chaleurs de l'étude d'impact à portée régionale – volumes 6A à 6D. Novembre 2024. Englobe #ref : 16-02202388.000-0200-EN-R-1300-00.
- Programme décennal d'intervention pour la protection des infrastructures du ministère des Transports et de la Mobilité durable face aux aléas côtiers, sur le territoire du Bas-Saint Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la Madeleine, dans le contexte des changements climatiques. Fiches de description de site - Secteur des Îles-de-la-Madeleine de l'étude d'impact à portée régionale – volumes 7. Novembre 2024. Englobe #ref : 16-02202388.000-0200-EN-R-1400-00.

## 2- Citations pertinentes :

L'étude d'impact mentionne les éléments suivants :

### Informations générales toutes régions :

- [...] ce sont **97 sites où une intervention pourrait être réalisée**. Ils sont répartis de la manière suivante : 23 sites dans le secteur du Bas-Saint-Laurent, 37 sites dans le secteur de la Gaspésie - Rive nord, 15 sites dans le secteur de la Gaspésie - Baie-des-Chaleurs et 22 sites dans celui des Îles-de-la-Madeleine. **Vol 1. page v.**
- La planification sera revue en fonction des suivis effectués par le MTMD sur ses infrastructures (murs, enrochement et autres) et sur les sites naturels, afin de tenir compte de l'évolution des 228 sites face aux événements climatiques, [...]. Ainsi, **l'intégration des 228 sites à la portée de l'ÉIE permettra de donner l'agilité nécessaire au MTMD pour travailler sur certains des 131 sites non planifiés, si jamais ils se déstabilisaient au-delà de ce qui est actuellement prévu.** Vol 1. page v.
- Pour le scénario visant l'entretien d'un ouvrage de protection côtière déjà existant, les impacts potentiels sont limités en intensité, en étendue et en durée. [...] il sera aussi possible d'aménager les aires de travaux temporaires (p. ex. aire de chantier et chemin d'accès) de manière à éviter, [...] les habitats d'espèces à statut particulier. Selon la planification initiale, **l'entretien d'ouvrage existant est envisagé dans tous les**

**secteurs, ce qui permet de limiter les interventions en eau ainsi que l'envergure du chantier dans un nombre appréciable de sites (18 sites).** Vol 1. page vii.

- Pour les autres sites de la planification initiale, c'est un scénario de construction qui a été retenu pour l'évaluation des impacts potentiels. Il s'agit du scénario qui est le plus susceptible d'entraîner les impacts potentiels les plus notables [...]. En se basant sur la planification établie au moment de l'ÉIE, **il y aurait 18 sites (78,3 %) au Bas-Saint-Laurent, 27 sites (73,0 %) en Gaspésie- Rive nord, 13 sites (85,7 %) en Gaspésie-Baies-des-Chaleurs et 21 sites (95,5 %) aux Îles-de-la-Madeleine pour lesquels un scénario de construction a été attribué.** Vol 1. page vii.
- Lors du développement d'un projet, **une attention particulière sera portée à documenter de manière plus détaillée les sites pour lesquels un potentiel de présence d'espèce à statut particulier aura été évalué à moyen ou élevé** afin de prévoir des mesures d'atténuation particulière additionnelles pour limiter les impacts résiduels au minimum. Vol 1. page viii.
- Dans le cadre du programme décennal d'intervention, **le MTMD partagera, chaque année, la mise à jour de sa planification au MELCCFP.** Ce partage se fera par l'intermédiaire du programme de suivi du programme décennal d'intervention (voir le chapitre 10). Vol 1. Section 5.3.4 page 68.
- Le nombre d'espèces floristiques susceptibles d'être présentes dans les sites d'intervention est relativement faible, à savoir **11 espèces au Bas-Saint-Laurent (section 5.3.4.1), 23 espèces en Gaspésie – Rive nord (section 5.3.4.2), 17 espèces en Gaspésie – Baies-des-Chaleurs (section 5.3.4.3) et 12 espèces aux Îles-de-la-Madeleine (section 5.3.4.4).** De ce nombre, l'arabette du Québec, la ciculaire de Victorin, la gentiane de Victorin, l'aster du golfe Saint-Laurent, la drave à graines imbriquées, la gentiane de Macoun (population de la Gaspésie), la sagittaire spongieuse et le corème de Conrad sont désignées menacées au Québec. Quant à l'aster d'Anticosti, la valériane des tourbières et la vergerette à feuilles segmentées, elles sont vulnérables au Québec. Vol 1. Section 8.2 page 206.
- Enfin, soulignons qu'une zone d'intervention spécifique à chacun des sites inclus dans le programme décennal d'intervention est également définie à une échelle plus fine qui permet d'apprécier les particularités locales. Par précaution, **une zone d'environ 100 m de part et d'autre du site d'intervention a été considérée pour s'assurer d'inclure les composantes du milieu qui pourraient être touchées** par une éventuelle intervention. Étude sectorielle– espèces floristiques à statut précaire. Section 1.2 page 2.
- La présence potentielle théorique des EMVS floristiques et fauniques à proximité des sites d'intervention **a été établie en se basant sur leurs occurrences connues ainsi que sur leurs habitats préférentiels** (filtres 2 et 3). Étude sectorielle– espèces floristiques à statut précaire. Section 2.2 page 16.
- Une évaluation du potentiel de présence des espèces floristiques en situation précaire a été réalisée [...]. Cette évaluation **tient compte des habitats répertoriés à chacun des sites d'intervention et des occurrences rapportées dans différentes bases de données, notamment celle du Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ).** Cette évaluation du potentiel de présence, en plus de permettre une évaluation des risques, **servira à orienter la planification de l'effort qui sera à fournir pour les inventaires spécifiques à ces espèces,** et ce, à l'étape des projets. Étude sectorielle– milieu naturels. Section 2.1.2 page 12.
- Leurs aires de répartition géographique connues obtenues en consultant les couches de données disponibles à cet effet pour la faune (Partenariat Données Québec, 2023a à 2023d) et **l'outil Potentiel pour la flore** (régions administratives) [...]. Étude sectorielle– espèces floristiques à statut précaire. Section 2.2 page 17.
- La présence de substrat calcaire validée en utilisant la base de données du Système d'information géomorphologique (SIGÉOM) (MRNF, 2024), puisque **plusieurs espèces floristiques en situation précaire sont calcicoles.** Étude sectorielle– espèces floristiques à statut précaire. Section 2.2 page 17.
- Tableau 8 : **Classes attribuées aux potentiels de présence des EMVS identifiées à l'étape 2.** Étude sectorielle– espèces floristiques à statut précaire. Section 2.2 page 17.
- Au total, 322 espèces floristiques et 140 espèces fauniques ont été considérées dans l'évaluation du potentiel de présence après l'application du filtre 1. Ces listes ont été raffinées **en appliquant le filtre 2 (région administrative, aire de répartition et occurrences) et le filtre 3 (habitats)** pour retenir celles ayant un quelconque potentiel de présence près des sites d'intervention. Étude sectorielle– espèces floristiques à statut précaire. Section 3 page 19.
- Les aires protégées et les espaces d'intérêt particulier [...] mesures particulières de protection et de conservation. Ces **territoires désignés peuvent être des aires protégées légalement en vertu de la Loi sur la conservation du patrimoine naturel ou de la Loi sur les parcs nationaux du Canada ou encore visés par des affectations particulières dans les schémas d'aménagement et de développement (tableau 5-28).** Vol 1. Section 5.3.12 page 119.

- Tableau 5-28 : Types d'aires protégées légalement et d'espaces d'intérêt particulier répertoriés dans la zone d'étude **Vol 1. Section 5.3.12 page 119.**
- Réalisée à deux moments distincts, l'analyse multicritère prévue dans le cheminement de projet adapté au programme décennal d'intervention [...]. La première, qui est plutôt sommaire, permet de considérer les mesures d'adaptation aux aléas côtiers, soit la relocalisation du tronçon routier et le rehaussement de la route, ainsi que les ouvrages de protection côtière. **La seconde est réalisée plus tard dans la conception du projet et est plus précise, puisqu'à cette étape, le MTMD dispose de données techniques recueillies sur le terrain** et des résultats des modélisations hydrauliques. **Vol 1. Section 8.1.1.2 page 201.**
- **Les équipes responsables d'attribuer les notations varient en fonction des catégories de critères.** Ainsi, des ingénieurs, **des biologistes**, des géomorphologues et des conseillers en relation avec le milieu sont impliqués dans l'exercice afin de former un panel d'experts multidisciplinaire. **La pondération et la notation sont établies site par site pour s'assurer de refléter les caractéristiques propres au site et aux interventions envisagées.** **Vol 1. Section 8.1.2.2 page 202.**
- Tableau 8-1 : **Grille générique de l'analyse multicritère spécifique** au programme décennal d'intervention. **Vol 1. Section 8.1.2.2 page 203.**
- Tableau 8-3 : Répartition des **sites d'intervention planifiés inclus au programme décennal d'intervention selon les secteurs**, au moment de l'étude d'impact. **Vol 1. Section 8.2 page 208.**
- Chacune des phases est soumise à un processus interne d'autorisation appelé point de contrôle. **À chaque point de contrôle, les informations pertinentes sur le déroulement du projet sont présentées à un comité d'évaluation** composé de différents professionnels et gestionnaires. **Vol 1. Section 8.3 page 209.**
- L'effort consenti et le niveau de détails recherchés à chacune des étapes à franchir dans le cheminement de projet sont fonction de l'ampleur du projet, et ce, afin de ne pas complexifier indûment le processus d'autorisation des projets. Pour se faire, **les critères légaux du MELCCFP, inclus dans le REAFIE, ont servi de balise pour déterminer les activités à faire selon le niveau de risque environnemental** du projet (tableau 8-4). **Vol 1. Section 8.3 page 210.**
- **À l'étape de l'étude des besoins, la fiche descriptive de site sera mise à jour**, en se basant sur les données qui seront alors disponibles **afin d'obtenir un état de référence initial** pour amorcer le projet. **Vol 1. Section 8.3.1.1 page 215.**
- Selon le résultat obtenu de cette première analyse multicritère, l'ampleur de l'étude des solutions sera proportionnelle à la complexité du scénario d'intervention envisagé. Dans le cas de **l'entretien d'un ouvrage de protection côtière existant, l'étude des solutions est rapidement complétée et le cheminement de projet se poursuit** (figure 8-6). **Vol 1. Section 8.3.1.2 page 215.**
- En ce qui a trait aux projets nécessitant de la construction, l'acquisition de données sur le terrain sera amorcée à cette étape (avant-projet préliminaire) afin de répondre aux obligations réglementaires, mais également de préciser les enjeux et adapter la conception en conséquence. [...] **Parmi les études qui sont les plus fréquemment réalisées à cette étape, il y a notamment la caractérisation du milieu naturel, l'inventaire des espèces à statut particulier** [...] **Vol 1. Section 8.3.2.1 page 216.**
- Au terme de l'avant-projet définitif, les différentes autorités responsables d'autoriser les projets auront été rencontrées, le projet aura été précisé et les empiètements seront connus. **Vol 1. Section 8.3.2.1 page 217.**
- Lors de l'étape de préparation des plans et devis et de libération des emprises, la production des plans et devis finaux sera amorcée en vue de déposer les demandes d'autorisation aux gouvernements provincial et fédéral conformément à la réglementation en vigueur. **Vol 1. Section 8.3.3 page 217.**
- Dès l'obtention de l'ensemble des autorisations, le MTMD procédera à l'exécution des travaux de construction du projet (figures 8-5 et 8-6). Selon la nature du projet, il pourrait octroyer un contrat suivant le processus d'appel d'offres public. Il **s'assurera alors de la mise en œuvre des programmes de surveillance des travaux ainsi que de la conformité de ces derniers.** **Vol 1. Section 8.3.4 page 218.**
- Figure 9-1 : **Méthodologie d'évaluation des impacts structurée par enjeu proposée** dans le contexte du programme décennal d'intervention. **Vol 1. Section 9.1.2 page 221.**
- Selon la planification initiale, le scénario **d'entretien d'ouvrage existant est envisagé dans tous les secteurs, dans une proportion de 21,7 % (5 sites) au Bas-Saint-Laurent, de 27,0 % (10 sites) en Gaspésie – Rive nord, de 13,3 % (2 sites) en Gaspésie – Baies-des-Chaleurs et de 4,5 % (1 site) aux Îles-de-la-Madeleine**, ce qui permet de limiter les

interventions en rive dans un nombre appréciable de sites (18 sites). Vol 1. Section 9.1.2 page 221.

- Tableau 9-7 : **Mesures de gestion particulières proposées pour atténuer les impacts potentiels** du programme décennal d'intervention. Vol 1. Section 9.5.2 page 235.
- Tableau 9-8 : **Impacts potentiels et mesures de gestion proposées en lien avec l'enjeu d'assurer la protection de la biodiversité** liée aux milieux côtiers.
  - o **Empiètement potentiel dans des colonies d'espèces floristiques à statut particulier**
  - o **Perturbation potentielle des habitats susceptibles** d'être colonisés par des espèces floristiques à statut particulier. Vol 1. Section 9.6.1 page 239.
- **Une attention particulière sera également portée à documenter de manière plus détaillée les sites pour lesquels un potentiel de présence d'espèce à statut particulier aura été évalué à moyen ou élevé** afin de prévoir des mesures d'atténuation particulières additionnelles pour limiter les impacts résiduels au minimum. Vol 1. Section 9.6.1 page 240.
- De manière générale, un nombre limité de sites offrent des caractéristiques d'habitats naturels qui pourraient être favorables à la présence des espèces floristiques en situation précaire. Néanmoins, **des inventaires sur le terrain sont préconisés pour les sites où il a été évalué que des espèces désignées menacées ou vulnérables pourraient être présentes, soit :**
  - o l'arabette du Québec, la cicutaire de Victorin, la gentiane de Victorin et la valériane des tourbières au Bas-Saint-Laurent ;
  - o l'arabette du Québec, l'aster d'Anticosti, l'aster du golfe Saint-Laurent, la drave à graines imbriquées, la gentiane de Macoun, la sagittaire spongieuse, la valériane des tourbières et la vergerette à feuilles segmentées en Gaspésie - Rive nord ;
  - o l'arabette du Québec, la cicutaire de Victorin, la drave à graines imbriquées, la gentiane de Macoun (population de la Gaspésie), la sagittaire spongieuse, l'aster d'Anticosti, l'aster du golfe Saint-Laurent et la valériane des tourbières dans le secteur Gaspésie - Baie-des-Chaleurs ;
  - o l'aster du golfe Saint-Laurent, le corème de Conrad, la sagittaire spongieuse et la gentiane de Macoun aux Îles-de-la-Madeleine. Vol 1. Section 9.6.1 page 240.
- Tableau 9-9 : **Répartition des habitats au droit ou proximité des sites d'intervention planifiés** selon les secteurs. Vol 1. Section 9.6.1 page 240.
- **Le besoin de réaliser un suivi environnemental pendant ou après des travaux de construction sera évalué à l'étape des autorisations environnementales** conjointement avec les autorités gouvernementales. Vol 1. Section 10.1.2 page 268.
- Il importe de rappeler que dans le cadre de l'ÉIE, seule l'évaluation des impacts potentiels pendant les phases de construction, d'exploitation et d'entretien est possible, car la solution qui sera choisie à un site donné n'est pas connue. Par conséquent, **l'évaluation des impacts résiduels sera réalisée au moment de l'autorisation environnementale**, selon les enjeux qui auront été ciblés à l'étape des projets. Vol 1. Section 13.4 page 353.
- Lors du développement d'un projet, une attention particulière sera portée à documenter de manière plus détaillée **les sites pour lesquels un potentiel de présence d'espèce à statut particulier aura été évalué à moyen ou élevé afin de prévoir des mesures d'atténuation particulière additionnelles** pour limiter les impacts résiduels au minimum. Vol 1. Section 13.4 page 354.
- En **phase d'exploitation, c'est la présence de l'ouvrage de protection côtière et son entretien qui constituent les principales sources d'impact sur la biodiversité** par l'utilisation de machinerie ainsi que le remaniement ou l'ajout de matériaux. Compte tenu des mesures prévues par le MTMD pour travailler, lorsque possible, à sec lors des travaux d'entretien, peu, voire aucun impact, n'est anticipée dans le littoral pendant la phase d'exploitation et d'entretien. Vol 1. Section 13.4 page 354.

#### Bas-Saint-Laurent-

- Au total, 11 espèces floristiques en situation précaire ont un potentiel de présence près des sites d'intervention du secteur du Bas-Saint-Laurent (tableau 9). **Trois d'entre elles sont menacées, soit l'arabette du Québec, la cicutaire de Victorin et la gentiane de Victorin.** Alors que **la valériane des tourbières est désignée vulnérable au Québec**, les sept autres espèces sont susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables. **Étude sectorielle- espèces floristiques à statut précaire.** section 3.1.1 page 19.
- Du côté des espèces à potentiel élevé de présence, on compte la cicutaire de Victorin. [...] Dans le secteur, seuls **16 des 59 sites d'intervention offrent des caractéristiques d'habitats naturels qui pourraient être favorables à la présence de l'espèce. De ceux-ci, seuls les sites G0101, G0201, E0701 et H0101 sont planifiés.** Quant à la sagine noueuse, une espèce susceptible d'être désignée, elle a également un potentiel élevé d'être observée près de certains sites d'intervention, puisqu'elle affectionne les talus et les

rivages maritimes. Ce type de milieu est plus largement réparti dans le secteur et ils sont répertoriés dans 50 des 59 sites d'intervention. **Vol 1. Section 5.3.4.1 page 68.**

- **Parmi la liste d'espèces à potentiel moyen, la gentiane de Victorin et l'arabette du Québec, deux espèces menacées, pourraient respectivement être présentes sur 37 et 36 sites d'intervention.** Ces plantes calcicoles se trouvent principalement dans les marais de la zone intertidale du Saint-Laurent, dans les zones les moins denses et les moins hautes des herbaçaies. Elles peuvent également se trouver sur des affleurements rocheux calcaires. Quant aux milieux ouverts, avec substrat de gravier et bien drainés, ils sont favorables aux botryches pâles, à segments spatulés et du Michigan, des espèces qui sont susceptibles d'être présentes à tous les sites du secteur. Ces dernières s'observent également au sein de friches herbacées et arbustives en partie dénudées. On répertorie de ces composantes d'habitats à 50 sites dans le secteur. **Vol 1. Section 5.3.4.1 page 68.**
- Tableau 5-14 : Espèces floristiques en situation précaire avec un potentiel de présence non négligeable près des sites d'intervention dans le secteur Bas -Saint-Laurent. **Vol 1. Section 5.3.4.1 page 69.**

---

**Gaspésie – Rive-Nord -**

- **Le potentiel est jugé élevé pour huit espèces, à savoir l'aster du golfe Saint-Laurent, le botryche à segments spatulés, le botryche pâle, le calypso d'Amérique, la gentiane de Macoun (population de la Gaspésie), la moutarde-tanaisie verte, le pédiculaire des marais et le pissenlit à lobes larges.** Ces espèces se trouvent principalement sur des rivages rocheux ou graveleux, ou encore sur des substrats sablonneux humides typiques que l'on trouve, entre autres, dans les marais salés ou saumâtres qui caractérisent une trentaine de sites d'intervention dans le secteur. **Vol 1. Section 5.3.4.2 page 71.**
- **Pour 11 autres espèces, le potentiel est jugé moyen à certains sites d'intervention. Il s'agit de l'arabette du Québec, de l'aster d'Anticosti, de l'aster subulé, du bident différent, du carex coloré, du cranson tridactyle, de la drave à graines imbriquées, de l'euphorbe à feuilles de renouée, de la sagine noueuse, de la sagittaire spongieuse, et du Suéda de Roland.** Ces espèces affectionnent les falaises et les escarpements maritimes, les rives caillouteuses ou encore les marais salés et estuariens, des habitats qui sont largement répartis à l'échelle des sites d'intervention. **Vol 1. Section 5.3.4.2 page 71.**
- **À proximité du site d'intervention B0525, on compte deux espèces dont la présence est confirmée à moins de 150 m de ce site, soit le cypripède royal et la valériane des tourbières** (INaturalist, 2024). Toutefois, deux autres sites (B0304 et B0311) offriraient des habitats potentiels pour ces espèces. **Vol 1. Section 5.3.4.2 page 71.**
- Tableau 5-15 : Espèces floristiques en situation précaire avec un potentiel de présence non négligeable près des sites d'intervention dans le secteur Gaspésie – Rive-Nord. **Vol 1. Section 5.3.4.2 page 73.**

---

**Gaspésie – Baie-des-Chaleurs-**

- **Parmi la liste d'espèces potentielles, deux d'entre elles ont un potentiel jugé élevé d'être présentes à proximité des sites d'intervention. La drave à graines imbriquées affectionne particulièrement les falaises maritimes, les éboulis et les escarpements ainsi que les substrats caillouteux des zones littorales, des habitats qui sont présents aux environs de 35 sites. Quant à la gentiane de Macoun (population de Macoun), elle pourrait être présente dans les marais d'eau douce et saumâtres ainsi que le long des rives de sable et de gravier qui se trouvent à proximité de près de 35 sites d'intervention, dont 14 sont planifiés. Vol 1. Section 5.3.4.3 pages 71-72.**
- Du côté des espèces dont le **potentiel a été jugé comme moyen, les marais salés et les herbaçaies près des sites pourraient potentiellement abriter le bident différent, la ciculaire de Victorin, la sagittaire spongieuse, le Suéda de Roland et l'aster subulé.** Quant aux rives caillouteuses et graveleuses, elles pourraient être favorables à l'euphorbe à feuilles de renouée, l'aster d'Anticosti, l'aster subulé et le pissenlit à lobes larges. **Vol 1. Section 5.3.4.3 page 72.**
- Tableau 5-16 : Espèces floristiques en situation précaire avec un potentiel de présence non négligeable près des sites d'intervention dans le secteur Gaspésie – Baie-des-Chaleurs. **Vol 1. Section 5.3.4.3 page 77.**

---

**Îles-de-la-Madeleine-**

- Le CDPNQ répertorie quatre espèces dans un rayon de 1 km, dont **trois d'entre elles ont des habitats préférentiels susceptibles d'être présents aux sites d'intervention. Il s'agit du corème de Conrad, de l'aster du golfe Saint-Laurent, et du bident différent.** Ces espèces ont également un potentiel élevé d'être présentes près de plusieurs sites d'intervention. Elles se trouvent principalement le long et au sein des dunes. L'aster du golfe Saint-Laurent et le bident différent peuvent également se trouver sur des substrats humides, dans la partie davantage dénudée des marais et prairies humides. **Vol 1. Section 5.3.4.4 page 72.**

- Du côté des **espèces ayant un potentiel moyen, on trouve notamment la gentiane de Macoun, l'aster subulé, la sagittaire spongieuse et le Suéda de Roland qui pourraient être observés à plusieurs sites d'intervention présentant des zones de marais salés ou des herbaçaiés**. Le cranson tridactyle et l'euphorbe à feuilles de renouée pourraient plutôt être observés sur des rivages sablonneux ou caillouteux, alors que le pissenlit à lobes larges et la sagine noueuse pourraient être présents dans les zones de littoral rocheux et les talus côtiers abrupts. **Vol 1. Section 5.3.4.4 page 72.**
- Tableau 5-17 : Espèces floristiques en situation précaire avec un potentiel de présence non négligeable près des sites d'intervention dans le secteur des Îles-de-la-Madeleine. **Vol 1. Section 5.3.4.4 page 79.**

• Texte du commentaire :

**RÉSUMÉ DE L'ANALYSE :**

- L'étude d'impact du programme d'intervention inclus 228 sites répartis en **4 différents secteurs** : Bas-Saint-Laurent (BSL) ; Gaspésie - Rive nord (GRN), Gaspésie - Baie-des-Chaleurs (GBDC) et Îles-de-la-Madeleine (IDLM).
  - **Sites planifiés : 97 sites** (18 pour entretien, 79 pour construction).  
Les 79 sites pour construction sont répartis de la sorte: BSL 18 sites (78,3 %), GRN 27 sites (73,0 %), GBDC 13 sites (85,7 %) et IDLM 21 sites (95,5 %).
  - **Sites non-planifiés : 131 sites** (51 pour entretien, 86 pour construction)
- La **liste des EFLMVS potentielles est présentée pour chacun des secteurs** à l'étude :
  - BSL : 11 espèces (4 désignées, 7 susceptibles)
  - GRN : 23 (8 désignées, 15 susceptibles)
  - GBDC : 17 (8 désignées, 9 susceptibles)
  - IDLM : 12 (4 désignées, 8 susceptibles)
- La **liste des EFLMVS potentielles est aussi présentée pour chacun des 228 sites d'intervention**. La présence confirmée de l'espèce dans le secteur considéré (ex : BSL), et la présence d'habitats associés à l'espèce dans le secteur ont notamment été considérées.
- Chaque espèce potentielle identifiée s'est vu attribuer une **classe globale de potentiel à l'échelle du secteur (élevé, moyen, faible, nul)**.
- **Les critères utilisés pour l'évaluation du potentiel de présence près des sites d'intervention sont peu détaillés**. Les habitats potentiels des EFLMVS ne sont pas cartographiés aux fiches produites pour chacun des sites d'intervention.
- Des **inventaires sur le terrain sont préconisés pour les sites où il a été évalué que des espèces désignées menacées ou vulnérables pourraient être présentes**. Les sites pour lesquels un potentiel de présence d'espèce à statut particulier aura été évalué à moyen ou élevé auront une attention particulière lors du développement du projet.
- **L'initiateur ne détaille pas le plan d'inventaire qu'il prévoit mettre en place** pour la réalisation de ses inventaires.
- **L'acquisition de données sur le terrain sera amorcée à l'étape d'avant-projet préliminaire** afin de répondre aux obligations réglementaires et pour préciser les enjeux et adapter la conception en conséquence. L'inventaire des espèces à statut particulier est prévu à cette étape.
- La présence **d'habitats floristiques protégés légalement en vertu de la LEMV n'est pas considérée comme une composante valorisée de l'environnement (CVE)**. Aucune mesure d'atténuation particulière n'est détaillée pour ce type d'aire protégée.

**ANALYSE DU POTENTIEL DES EFMVS**

**ESPÈCES ET HABITATS POTENTIELS :**

1. La démarche de l'initiateur en vue d'établir la liste des espèces potentielles est dans l'ensemble adéquate et conforme aux outils et aux orientations véhiculées par la Direction des espèces floristiques menacées ou vulnérables (DEFLMV).

La DEFLMV recommande toutefois à l'initiateur de considérer les éléments ci-dessous, afin d'identifier adéquatement, en amont de l'étude d'avant-projet préliminaire, les enjeux éventuels que pourrait occasionner une liste des espèces potentielles incomplète ou obsolète (non à jour) :

- a. **Le bident différent (*Bidens heterodoxa*) est une espèce potentiellement présente dans des secteurs GRV, GBDC et IDLM et est une espèce**

**recommandée pour désignation à titre d'espèce menacée. Il est demandé de considérer cette espèce au même titre que les espèces désignées.**

- b. Puisque le programme d'intervention s'échelonne sur plusieurs années (~15 ans), **La DEFLMV demande à l'initiateur de mettre à jour régulièrement la liste des espèces potentielles afin de considérer les données scientifiques les plus récentes (ex : ajout d'une nouvelle EFLMV à l'intérieur d'un secteur donné).** [L'outil Potentiel](#) du MELCCFP est mis à jour régulièrement, la dernière version disponible pourra être consultée dans cette atteinte. La consultation de cartes interactives issues de la science citoyenne (ex: iNaturalist) peut également contribuer à bonifier l'information.
2. **La DEFLMV demande à l'initiateur, pour l'étape d'acceptabilité, de réaliser la cartographie des habitats potentiels des espèces floristiques désignées pour chacun des 228 sites où le potentiel de présence de l'une de ces espèces est identifié.** Il est recommandé d'ajouter cette information à chacune des fiches de description des sites produites (ex : annexe)

L'initiateur pourra baser cette analyse à partir des habitats détaillés qu'il a identifiés dans son étude sectorielle et/ou à partir de toutes autres sources de données qu'il jugera adéquates.

3. Les critères utilisés afin d'évaluer le potentiel de présence des espèces, près des sites d'intervention, sont peu détaillés. L'approche préconisée par l'initiateur semble basée sur la présence théorique d'habitats préférentiels près des sites d'intervention sans qu'une évaluation/validation terrain ait été réalisée. L'initiateur mentionne vouloir documenter de manière plus détaillée les sites pour lesquels un potentiel de présence d'espèce à statut particulier aura été évalué à moyen ou élevé.

**La DEFLMV demande à l'initiateur de détailler la méthodologie utilisée afin d'évaluer le potentiel de présence des espèces potentielles près des sites d'intervention et de préciser si une validation terrain du potentiel sera réalisée pour chacun des sites.** Le potentiel de présence près de chaque site devrait être évalué par classe (élevé, moyen, faible, nul) pour chaque EFLMVS et être indiqué à la fiche de description de site. Les classes actuelles de potentiels sont évaluées à l'échelle d'un secteur en entier.

4. **Les sites d'interventions pour lesquels aucune EFLMVS potentielle n'a été identifiée doivent être listés (ex : sous forme de tableau)** pour chacun des secteurs visés par le programme. Au besoin, l'initiateur devra détailler les raisons qui justifient cette absence.

**En lien avec cette demande, la DEFLMV souhaite apporter certaines précisions concernant les sites du secteur IDLM :**

- **F0134 et F0135 :** Aucune espèce à statut précaire n'est identifiée pour ces sites alors que ceux-ci sont situés très près d'une occurrence de **corème de Conrad (*Corema conradi*)**. **Cette espèce doit être ajoutée comme espèce potentielle pour ces sites.**
  - **F0135 et F0137 :** l'aster du golfe du Saint-Laurent (*Symphotrichum laurentianum*) **doit être ajouté comme espèce potentielle** puisqu'une occurrence est située à proximité. Le **bident différent est également répertorié** dans ce secteur et **doit être considéré comme une espèce potentielle**
5. **La DEFLMV demande à l'initiateur de s'engager à utiliser les données d'occurrences les plus récentes du CDPNQ afin de préciser l'évaluation du potentiel de présence des espèces pour chacun des sites d'interventions.** Une demande auprès du CDPNQ devra être réalisée annuellement (février/mars) afin de valider l'ajout de nouvelles occurrences près de sites d'intervention. Ces données vont également permettre de localiser précisément les occurrences afin de planifier les inventaires terrain planifier l'avant-projet préliminaire avec une plus grande prédictibilité. Par exemple, des données terrain de plusieurs EFLMVS récoltées en 2024 dans le secteur des IDLM devraient être consultées lorsqu'elles seront disponibles (la DEFLMV va aviser le MTMD que les données sont disponibles).

## INVENTAIRES DES EFLMVS

### Scénario A (entretien des infrastructures)

6. La programmation actuelle prévoit de travaux d'entretien d'ouvrage existant pour 18 des sites planifiés (BSL 5 sites; GRN 10 sites; GBDC 2 sites et IDLM 1 site) et de 45 sites non planifiés (total de 63 sites). **La DEFLMV demande à l'initiateur de dresser la liste des sites planifiés (avec leur identifiant) où seulement un entretien est prévu pour chacun des secteurs.**

**La DEFLMV demande également à l'initiateur d'indiquer s'il prévoit réaliser des inventaires terrain visant les EFLMVS pour les sites planifiés et non planifiés où un scénario d'entretien a été retenu.** Si aucun inventaire n'est planifié pour ces sites,

l'initiateur doit justifier sa décision en démontrant que le potentiel de présence des EFLMVS pour ces sites est nul ou faible et qu'aucun habitat potentiel de ces espèces ne sera empiété pour les travaux d'entretien. À noter que les fiches de description de sites actuelles indiquent un potentiel moyen ou élevé pour des sites où un scénario d'entretien est prévu (ex : site H0101 au BSL pour la cicutaire de Victorin).

À titre d'exemple, si au terrain, l'habitat potentiel identifié ne correspond pas aux préférences écologiques des EFLMVS ciblées, il pourrait être possible de restreindre la portée des inventaires, avec justification à l'appui (ex : photographies et description du cortège floristique en place).

7. Des fiches de description de site mentionnent parfois un scénario hybride (construction/entretien), notamment pour le secteur des IDLM. **La DEFLMV demande à l'initiateur de préciser, sur chacune des fiches (construction/entretien), s'il prévoit réaliser des inventaires visant les EFLMVS.**

#### **Scénario B (construction des infrastructures)**

8. L'initiateur mentionne vouloir réaliser des inventaires terrain pour les sites où il a évalué un potentiel de présence des espèces désignées menacées ou vulnérables comme moyen ou élevé. **La DEFLMV demande d'apporter plus d'information sur les critères et la méthodologie servant à déterminer le choix des sites où des inventaires seront prévus. La DEFLMV demande une liste des sites visés pour la construction d'infrastructures pour lesquels un inventaire d'EFLMVS serait nécessaire. Justifier l'absence d'inventaire le cas échéant.**
9. L'initiateur mentionne que l'acquisition de données sur le terrain sera amorcée à l'étape d'avant-projet préliminaire afin, notamment, de préciser les enjeux et d'adapter la conception du projet, si requis. **La zone d'étude, pour chaque site d'intervention où la réalisation d'inventaires ciblant les EFLMVS aura été jugée nécessaire, devra être identifiée et cartographiée.** Il est recommandé de prévoir une zone d'étude couvrant les travaux projetés ainsi qu'une zone tampon (ex. 60 m) dans un but de prévisibilité et d'adaptation du projet le cas échéant.

**L'initiateur devra rapidement identifier les sites (planifiés et non planifiés) où des espèces désignées sont connues et documentées par le CDPNQ. Les occurrences devraient être cartographiées sur les fiches de description de sites.** Ces données peuvent déjà être utilisées à l'étape d'avant-projet préliminaire.

#### **Plan d'inventaire et protocoles**

10. La DEFLMV demande à l'initiateur de **déposer un plan d'inventaire détaillé à l'étape de la recevabilité.**

L'initiateur du projet est invité à planifier son protocole d'inventaire en se basant sur l'aide-mémoire diffusé par le ministère. Ce document présente les principaux éléments à considérer lors de la réalisation d'inventaires d'espèces floristiques en situation précaire <https://www.environnement.gouv.qc.ca/biodiversite/especes-designees-susceptibles/aide-memoire.pdf>.

La période propice à l'observation des espèces potentielles et la phénologie est un élément particulièrement important à considérer afin de bien planifier les inventaires en fonction de la programmation visée. **Cette information devrait être précisée dans le plan d'inventaire.**

Noter également que le tracé GPS des observateurs doit être enregistré puisqu'il sera demandé pour évaluer l'effort d'inventaire.

**Un protocole d'inventaire spécifique est demandé pour les espèces désignées (ou recommandées) annuelles ou bisannuelles** suivantes :

- BSL : Gentiane de Victorin;
- GRN : Aster du golfe Saint-Laurent, gentiane de Macoun (population de la Gaspésie), sagittaire spongieuse;
- BBDC : Aster du golfe Saint-Laurent, gentiane de Macoun (population de la Gaspésie), sagittaire spongieuse;
- IDLM : Aster du golfe Saint-Laurent, bident différent, gentiane de Macoun (population de la Gaspésie), sagittaire spongieuse;

Pour ces espèces, **il est demandé de prévoir, dans la mesure du possible, la réalisation d'inventaires sur 3 ans, préférablement consécutifs, ou dans un échéancier de 5 ans.** Ces données seront nécessaires afin d'estimer adéquatement la démographie de l'espèce, sa répartition dans l'habitat potentiel (nombre d'individus, superficies occupées, densités locales).

**Les inventaires sur 3 ans sont demandés dans les situations suivantes :**

- La présence de l'espèce est confirmée lors d'un inventaire (an 1) dans l'habitat potentiel.
- Une occurrence de cette espèce est déjà documentée au CDPNQ;

À noter qu'il sera particulièrement important de fournir le résultat d'inventaire **de l'année précédant la réalisation des travaux** d'un site comprenant des espèces thérophytes (ex : pour des travaux prévus en 2028, résultats des années 2025, 2026 et 2027). **La DEFLMV demande à l'initiateur d'identifier les sites (planifiés et non planifiés) ou un inventaire sur 3 ans serait requis.**

11. **La DEFLMV demande d'être informée rapidement lorsqu'il y a confirmation de la présence d'une espèce désignée (ou recommandée pour désignation) pour un site et que des impacts sont appréhendés.** En effet, la DEFLMV pourra émettre ses recommandations et exigences afin d'atténuer et de limiter l'impact des travaux sur les espèces désignées. De plus, des autorisations en vertu de la Loi sur les espèces menacées ou vulnérables (LEMV) pourraient être requises pour réaliser une activité qui les affecte.

## HABITATS FLORISTIQUES

12. Selon une analyse préliminaire de la DEFLMV, un total de quatre [Habitats floristiques protégés légalement](#) risque d'être affecté par la réalisation de travaux d'entretien ou de construction :
  - **Site A0806 : [Habitat floristique du Barchois-de-Bonaventure](#)**  
(*Gentianopsis virgata* subsp. *macounii*-p11 / *Symphotrichum anticostense*)
  - **Site A1703 : [Habitat floristique du Marais-de-Listugui](#)**  
(*Sagittaria montevidensis* subsp. *spongiosa*)
  - **Sites F0102-F0103 et F0153 : [Habitat floristique de la Baie-du-Havre-aux-Basques](#)**  
(*Symphotrichum laurentianum* / *Bidens heterodoxa*)
  - **Sites F0108-F0109-F0110 et F0131 : [Habitat floristique de la Dune-du-Nord](#)**  
(*Corema conradii*)

Dans ces habitats, aucune activité susceptible de modifier les processus écologiques, la biodiversité et les composantes chimiques ou physiques d'un habitat floristique ne peut être réalisée sans une autorisation préalable. À cet effet, l'initiateur doit prévoir le dépôt d'une demande d'autorisation LEMV si des travaux y sont prévus.

Ainsi, **la DEFLMV demande à l'initiateur de préciser les impacts appréhendés du projet à l'intérieur d'habitats floristiques.**

À noter que des zones désignées comme habitat essentiel de l'aster du golfe Saint-Laurent par le gouvernement fédéral sont également présentes, notamment dans le secteur des IDLM.

## IMPACTS POTENTIELS ET MESURES DE GESTION DES EFLMVS

14. Des mesures de gestion particulières sont proposées par l'initiateur afin de réduire les impacts. **Des mesures d'atténuation particulières additionnelles devront être mises en place pour les sites où la présence d'EFLMVS est confirmée.** Ces mesures pourront être précisées avec la DEFLMV au cas par cas, selon les taxons confirmés. Un suivi environnemental devra être réalisé lorsqu'il sera nécessaire d'évaluer l'efficacité des mesures d'atténuation et de mesurer l'impact résiduel réel des projets.

À titre indicatif, les mesures suivantes (liste non exhaustive) pourraient être recommandées ou exigées :

- **Délimitation d'une zone de protection** : une zone de protection (largeur à valider auprès de la DEFLMV) ceinturant chaque spécimen d'EFLMVS constituerait une protection adaptée pour protéger l'habitat et pour contrer les altérations microclimatiques occasionnées par les divers effets de modification de l'habitat découlant de la réalisation du projet.
- **Conservation des conditions de drainage et d'égouttement** : Les conditions de drainage et d'égouttement dans l'habitat occupé par l'espèce doivent être conservées dans leur état initial. Les activités d'excavation et de remblayage dans l'habitat sont à éviter. Une attention particulière doit être portée à la disposition des infrastructures en périphérie de l'habitat occupé par l'espèce afin d'éviter la formation de zones d'accumulation d'eau.
- **Configuration du réseau de chemins et aires de travaux temporaires**: Lorsque possible, configurer le réseau de chemins à l'extérieur de l'habitat occupé par l'espèce pour ne pas modifier les conditions de drainage et de compaction du sol.
- **Balisage des individus et/ou des zones à haute densité** : Marquer les individus ou zones à haute densité d'EFLMVS avant les travaux pour éviter de les endommager.

- **Réduction de l'emploi de la machinerie lourde** : Réaliser les travaux en réduisant au minimum l'emploi de la machinerie lourde dans l'habitat occupé par l'espèce.
- **Mise en place de dispositifs de protection** : Mettre en place des dispositifs (ex. clôtures) pour éviter les empiétements dans l'habitat lors des travaux.



15. **Les sites visés par le décret de soustraction 1661-2023 du 15 novembre 2023, lequel prend fin le 31 décembre 2026, doivent être identifiés dans une liste.** La DEFLMV demande que l'état initial de ces sites soit mis à jour après que les travaux de recharge soient réalisés.

**AUTRES INFORMATIONS**

En cas de découverte d'espèces susceptibles, la DEFLMV demande à l'initiateur de détailler les mesures de mitigation prévues pour limiter les impacts sur ces espèces. La DEFLMV encourage la mise en place de mesures d'évitement pour protéger les espèces **susceptibles** d'être désignées. Si l'évitement n'est pas possible, d'autres mesures peuvent être proposées par l'initiateur.

La DEFLMV rappelle que la LEMV interdit notamment la mutilation et la destruction de tout spécimen d'une espèce désignée. En cas de découverte d'un spécimen d'une espèce menacée ou vulnérable dans la zone des travaux, le projet devra être adapté pour éviter les impacts.

L'initiateur est invité à consulter le [projet de loi n° 81](#), modifiant diverses dispositions en matière d'environnement, y compris la Loi sur les espèces menacées ou vulnérables (LEMV). Les intentions de modifications législatives pourraient avoir une incidence sur la composante des espèces floristiques menacées ou vulnérables.

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Jean-Bastien Lambert	Botaniste		2025/01/22
Sonia Néron	Directrice		2025/01/22
Clause(s) particulière(s) :			

**2 Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires**

<p>Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?</p>	<p>Choisissez une réponse</p>
--	-------------------------------

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées :
- Référence à l'addenda :
- Texte du commentaire :

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date

Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.	<input type="text"/>	Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.	<input type="text"/>	Cliquez ici pour entrer une date.
<b>Clause(s) particulière(s) :</b>			

**ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET**

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

<h3>3 Avis d'acceptabilité environnementale du projet</h3>			
Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?			Choisissez une réponse
Justification :			
<b>Signature(s)</b>			
Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.	<input type="text"/>	Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.	<input type="text"/>	Cliquez ici pour entrer une date.
<b>Clause(s) particulière(s) :</b>			

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des figures  
 Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	<b>PROGRAMME D'INTERVENTION POUR LA PROTECTION DES INFRASTRUCTURES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE FACE AUX ALÉAS CÔTIERS</b>	
Initiateur de projet	<b>MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE</b>	
Numéro de dossier	3211-02-322	
Dépôt de l'étude d'impact	2024/12/09	

Présentation du projet : Étant donné leur proximité avec le fleuve ou le golfe Saint-Laurent, les infrastructures routières du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine sont très vulnérables aux aléas côtiers, notamment à l'érosion et à la submersion. Dans le contexte de changements climatiques actuel, les zones côtières sont de plus en plus exposées aux vagues et tempêtes maritimes. Les conséquences des aléas côtiers sur les infrastructures routières, déjà importantes à l'heure actuelle, seront donc amplifiées dans le futur. Au fil des années, le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) a mis en place plusieurs structures afin de protéger son réseau routier. Par ailleurs, ce ministère est régulièrement en mode réaction quant à la gestion de ses infrastructures. Ce constat s'explique, notamment par l'augmentation de la fréquence et de l'intensité des tempêtes et la capacité de réalisation des travaux de réparation. Ce mode réactif ne permet pas la planification et la mise en œuvre d'une stratégie concertée d'adaptation aux aléas côtiers qui viserait davantage la prévention plutôt que la réparation (action plutôt que réaction). Le MTMD souhaite, avec le programme d'intervention en milieu côtier qu'il propose, mettre en place un mécanisme d'intervention souple permettant une prise de décision rapide et éclairée, en accord avec les exigences environnementales. Les travaux prévus dans le programme d'intervention en milieu côtier représentent 300 kilomètres linéaires de berge répartis dans 46 municipalités côtières. L'ampleur du territoire couvert par le programme ainsi que le nombre important de sites visés par celui-ci rend ce programme complexe, obligeant le MELCCFP à adapter l'approche d'évaluation environnementale tout en s'assurant de répondre aux exigences légales et réglementaires en vigueur. Ceci complexifie le traitement du dossier, car celui-ci devra être à la fois complet et satisfaisant pour répondre aux exigences de la directive émise par le ministre et aux exigences des experts gouvernementaux, mais aussi compréhensible pour le public.

Présentation du répondant	
Ministère ou organisme	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs
Direction ou secteur	Direction des espèces floristiques menacées ou vulnérables
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.
Région	03 - Capitale-Nationale
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

## 1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	L'étude d'impact est recevable et le projet est acceptable dans sa forme actuelle, donc je ne souhaite plus être reconsulté sur ce projet
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Thématiques abordées : <b>Espèces floristiques exotiques envahissantes</b></li> <li>• Référence à l'étude d'impact :                             <p style="margin: 0;">Programme décennal d'intervention pour la protection des infrastructures du ministère des Transports et de la Mobilité durable face aux aléas côtiers, sur le territoire du Bas-Saint Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la Madeleine, dans le contexte des changements climatiques Englobe, Volume 1   16-02202388.000-0200-EN-R-0100-00   Version finale   Novembre 2024</p> <p style="margin: 0;">Programme décennal d'intervention pour la protection des infrastructures du ministère des Transports et de la Mobilité durable face aux aléas côtiers, sur le territoire du Bas-Saint Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la Madeleine, dans le contexte des changements climatiques Englobe, Volume 2   16-02202388.000-0200-EN-R-0200-00   Version finale   Novembre 2024</p> </li> </ul>	

• Texte du commentaire :

**INFORMATIONS PERTINENTES :**

Selon la base de données Sentinelle du MELCCFP (2024), on répertorie les espèces floristiques exotiques envahissantes (EFEE) suivantes selon les secteurs :



- Au Bas-Saint-Laurent, la renouée du Japon, le roseau commun, la berce commune, le myriophylle à épis, l'impatiente glanduleuse, la berce du Caucase, la renouée de Sakhaline, l'érable de Norvège sont répertoriées ;
- Trois EFEE prioritaires ont été répertoriées dans le secteur Gaspésie – Rive nord, soit la berce du Caucase, la renouée de Sakhaline et la renouée du Japon. Ces espèces font partie de la liste des EFEE prioritaires dans le cadre de tout projet soumis à une autorisation environnementale en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement (MELCC, 2021) ;
- Dans le secteur Gaspésie – Baie-des-Chaleurs, on trouve, parmi les EFEE prioritaires, la berce commune, l'impatiente glanduleuse, la renouée du Japon et le roseau commun ;
- Aux Îles-de-la-Madeleine, on répertorie l'érable de Norvège, la renouée de Bohème, la renouée de Sakhaline, la renouée du Japon et le roseau commun. L'ensemble de ces espèces peuvent être observées à proximité du milieu côtier.

Les mesures d'atténuation prévues sont les suivantes :

- Éviter l'introduction ou la propagation des EFEE et surveiller leur évolution;
- S'assurer que la machinerie utilisée en rive où la présence d'EFEE est confirmée soit nettoyée à la fin des travaux;
- Si des EFEE devaient être gérées, le faire selon les meilleures pratiques et les disposer dans un lieu autorisé à cette fin.

**ANALYSE DE LA RECEVABILITÉ :**

Les mesures d'atténuation proposées par l'initiateur sont suffisantes dans le contexte de ce projet et l'approche à grande échelle de l'étude d'impact, lequel risque de constituer un potentiel vecteur d'introduction et de propagation d'EFEE et ce, sur un vaste territoire. Il sera important d'établir un meilleur portrait par région des EFEE prioritaires répertoriés, celles-ci relativement abondantes, particulièrement le roseau commun. Cela contribuera à mieux cibler dans les zones clés les mesures d'atténuation à appliquer, comme le nettoyage de la machinerie et la gestion des sols contaminés, s'il y a lieu.

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Frédéric Létourneau	Biologiste		2025/01/07
Sonia Néron	Directrice		2025/01/10
Clause(s) particulière(s) :			

**2 Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires**

<p>Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?</p>	<p>Choisissez une réponse</p>
--	-------------------------------

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Thématiques abordées :</li> <li>Référence à l'addenda :</li> <li>Texte du commentaire :</li> </ul>			
<b>Signature(s)</b>			
Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
<b>Clause(s) particulière(s) :</b>			

**ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET**

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

<b>3 Avis d'acceptabilité environnementale du projet</b>			
Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?			Choisissez une réponse
Justification :			
<b>Signature(s)</b>			
Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
<b>Clause(s) particulière(s) :</b>			

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des figures  
 Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	<b>PROGRAMME D'INTERVENTION POUR LA PROTECTION DES INFRASTRUCTURES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE FACE AUX ALÉAS CÔTIERS</b>	
Initiateur de projet	<b>MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE</b>	
Numéro de dossier	3211-02-322	
Dépôt de l'étude d'impact	2024/12/09	

Présentation du projet : Étant donné leur proximité avec le fleuve ou le golfe Saint-Laurent, les infrastructures routières du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine sont très vulnérables aux aléas côtiers, notamment à l'érosion et à la submersion. Dans le contexte de changements climatiques actuel, les zones côtières sont de plus en plus exposées aux vagues et tempêtes maritimes. Les conséquences des aléas côtiers sur les infrastructures routières, déjà importantes à l'heure actuelle, seront donc amplifiées dans le futur. Au fil des années, le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) a mis en place plusieurs structures afin de protéger son réseau routier. Par ailleurs, ce ministère est régulièrement en mode réaction quant à la gestion de ses infrastructures. Ce constat s'explique, notamment par l'augmentation de la fréquence et de l'intensité des tempêtes et la capacité de réalisation des travaux de réparation. Ce mode réactif ne permet pas la planification et la mise en œuvre d'une stratégie concertée d'adaptation aux aléas côtiers qui viserait davantage la prévention plutôt que la réparation (action plutôt que réaction). Le MTMD souhaite, avec le programme d'intervention en milieu côtier qu'il propose, mettre en place un mécanisme d'intervention souple permettant une prise de décision rapide et éclairée, en accord avec les exigences environnementales. Les travaux prévus dans le programme d'intervention en milieu côtier représentent 300 kilomètres linéaires de berge répartis dans 46 municipalités côtières. L'ampleur du territoire couvert par le programme ainsi que le nombre important de sites visés par celui-ci rend ce programme complexe, obligeant le MELCCFP à adapter l'approche d'évaluation environnementale tout en s'assurant de répondre aux exigences légales et réglementaires en vigueur. Ceci complexifie le traitement du dossier, car celui-ci devra être à la fois complet et satisfaisant pour répondre aux exigences de la directive émise par le ministre et aux exigences des experts gouvernementaux, mais aussi compréhensible pour le public.

Présentation du répondant	
Ministère ou organisme	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs
Direction ou secteur	Direction principale des aires protégées
Avis conjoint	Direction des parcs (seulement milieu marin)
Région	03 - Capitale-Nationale
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

## 1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Thématiques abordées :</li> <li>• Référence à l'étude d'impact :</li> <li>• Texte du commentaire :</li> </ul>	<p><b>Raison d'être du programme et solutions de remplacement</b></p> <p>3.2.4. Programme décennal d'intervention</p> <p>Dans cette section, il est indiqué que l'autorisation du programme permettra la mise en œuvre d'un cadre de gestion harmonisé, puis qu'il y aura <u>seulement</u> un processus d'autorisation à chaque site en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE). Dans le cas des réserves de territoires aux fins d'aires protégées (RTFAP), <b>la direction principale des aires protégées (DPAP) devrait être consultée et le MELCCFP doit être consulté avant l'émission de tout nouveau droit sur le territoire.</b> Or pour les aires protégées en milieu continental ou marin mises en place en vertu de la Loi sur la conservation du patrimoine naturel (LCPN), des demandes d'autorisation en vertu de cette loi pourraient également être nécessaires à la place de celle de la LQE selon les travaux réalisés. <b>Il sera donc essentiel d'inclure cette information dans les documents.</b></p>

Dans le cas des milieux naturels de conservation volontaire acquis dans le cadre des programmes et d'aide financière à l'intendance privée, **une validation auprès de la Direction principale de la conservation (DPDC) est très fortement recommandée**. Cette validation permet notamment de s'assurer que la nature des travaux n'est pas incompatible avec le statut d'aire protégée, que ces travaux ne contreviennent pas au régime d'usage décrit dans le plan de conservation (pour certains sites) ou encore aux engagements qu'a pris le bénéficiaire de l'aide financière envers le Ministère, engagements qui sont cités dans l'entente de partenariat financier (pour tous les sites). Cette validation permet donc d'éviter que l'organisme bénéficiaire se retrouve dans un cas de manquement à ses engagements envers le Ministère en vertu du plan de conservation ou de son entente de partenariat financier. Cette validation permet en outre de demander des mesures particulières d'atténuation ou de modalités d'encadrement qui sont habituellement demandées pour des travaux au sein des aires protégées.

Dans le cas de territoire mis en réserve (TMR), **il importe de s'assurer du respect de chaque décret propre à un TMR**. Actuellement, seul le TMR du Mont-Saint-Pierre se situe en bordure d'un site d'intervention donc il sera essentiel de respecter ce décret [80511.pdf](#). Plus particulièrement l'article 7 b) du décret indique que le ministère responsable de l'application de la Loi sur les terres du domaine de l'État doit consulter le ministre responsable de la LCPN avant d'émettre un nouveau droit, bail, permis ou autorisation pour une activité nécessaire à la construction d'une infrastructure dont la réalisation n'est pas interdite par le décret.

En ce qui concerne les entretiens ou constructions en bordure des aires protégées désignées en vertu de la LCPN, les milieux naturels de conservation volontaire et les réserves de territoires aux fins d'aires protégées, **il sera essentiel d'évaluer au cas par cas les impacts appréhendés par les travaux afin de s'assurer qu'ils ne portent pas atteinte aux objectifs de conservation de la biodiversité et que l'aire protégée ne soit pas retirée du Registre des aires protégées au Québec** (ci-après nommé « le Registre »). Pour cela, comme indiqué dans "Les lignes directrices pour la législation des aires protégées" de l'Union Internationale de Conservation pour la Nature (UICN), toutes les mesures d'évitement ou les solutions alternatives devraient être envisagées afin d'éliminer les impacts négatifs appréhendés. Si dans des cas « impératifs d'intérêt public majeurs » ou encore de « circonstances impérieuses, liées à l'intérêt national » et en l'absence de solutions alternatives, l'initiateur procède aux travaux et que cela résulte en un déclassement ou une réduction de l'aire protégée, que ce soit en milieu continental ou en milieu marin, l'initiateur devrait mettre en place à des mesures de compensation (pour plus de détails, voir les commentaires en bas du document à ce sujet).

- Thématiques abordées :
- Référence à l'étude d'impact :
- Texte du commentaire :

#### Contaminants

##### 5.2.6. Sols et sédiments

Il est mentionné « À l'échelle de la zone d'étude, les sols de part et d'autre des infrastructures routières sont généralement considérés comme non contaminés en raison de l'absence d'activité anthropique susceptible de générer des contaminants. » Afin de s'assurer que les sols ne soient pas contaminés, **il sera important de regarder la présence d'activités anthropiques présentes actuellement, mais également passées** puisque les contaminants pourraient s'être accumulés dans le temps.

- Thématiques abordées :
- Référence à l'étude d'impact :
- Texte du commentaire :

#### Aires protégées

##### 5.3.12 Aires protégées et espaces d'intérêt particulier – Tableau 5-28

Le tableau 5-28 ne présente pas l'ensemble de l'information et de manière adéquate. La catégorie « Aire protégée légalement » devrait être remplacée par « **Aire protégée avec un statut légal** » afin de différencier les aires protégées avec un statut légal des outils administratifs utilisés et reconnus comme aires protégées au Registre des aires protégées au Québec.

Dans cette catégorie, plusieurs aires protégées sont manquantes. Il faudrait donc ajouter :

- La mention du « parc marin du Saguenay-Saint-Laurent » qui est une aire marine protégée mise en place par des lois *ad hoc* par les gouvernements du Québec et du Canada. Cette information sera d'autant plus importante que plusieurs réserves de territoires aux fins d'aires protégées dans l'estuaire du Saint-Laurent font actuellement partie du territoire proposé pour l'agrandissement du parc marin du Saguenay-Saint-Laurent et pour lequel la décision conjointe des gouvernements est prévue en 2025.
- La mention de « Territoire mis en réserve » qui est un statut mis en place en vertu de la LCPN.
- La Loi sur les parcs du Québec.
- La « Zone de protection marine (dans le golfe) » qui est un statut légal du fédéral. Le gouvernement du Québec œuvre à la conservation marine dans le Saint-Laurent dans le cadre de l'Entente de collaboration Canada-Québec pour l'établissement du réseau d'aires marines protégées (AMP) au Québec. Ainsi c'est parfois la superposition de deux statuts légaux distincts qui permet aux gouvernements de reconnaître certains secteurs comme aire marine protégée conjointe. C'est par exemple le cas pour l'AMP du Banc-des-Américain qui est à la fois une zone de protection marine fédérale et une réserve aquatique projetée québécoise.

Dans ce même tableau, il faudrait également ajouter une catégorie « **Autres aires protégées** » qui comprendrait les aires protégées qui n'ont pas de désignation légale. En effet, une aire protégée est un espace géographique, clairement défini, reconnu, consacré et géré par **tout moyen**

**efficace, juridique ou autre**, afin d'assurer à long terme la conservation de la nature, ainsi que les services écosystémiques et les valeurs culturelles qui lui sont associés. (Dudley, 2008).

Ainsi dans cette catégorie, il faudrait ajouter :

- Le « milieu naturel de conservation volontaire (MNCV) ». Le MNCV est reconnu sur la base de certains documents d'ordre légal, paralégal ou technique (lettres patentes d'organisme propriétaire, entente signée avec le MELCCFP, servitude réelle et perpétuelle de conservation). Il est donc important de noter que le MNCV inscrit au Registre est une aire protégée et non un espace d'intérêt particulier. En effet l'inscription d'un territoire audit Registre atteste que selon le Gouvernement, ledit territoire se qualifie comme aire protégée. Par conséquent tout MNCV inscrit audit Registre devrait donc être considéré et classé comme aire protégée.
- La « réserve de territoire aux fins d'aire protégée (RTFAP) » est un outil administratif qui a permis, entre autres, d'interdire toute forme d'activité associée à l'exploration et à l'exploitation des ressources naturelles (minières, gazières et pétrolières), au transport d'hydrocarbures par gazoduc et oléoduc, à l'exploitation des forces hydrauliques et à toute production commerciale ou industrielle d'énergie sur l'ensemble de ces territoires.

Enfin, il importe de noter que suivant l'appel à projets d'aires protégées en territoire public méridional dont la période de dépôt de projets s'est terminée en octobre 2024 des tables de concertation régionale seront mises en place en 2025. Ces tables de concertation permettront d'identifier de nouveaux secteurs à protéger afin d'atteindre la cible de 30% d'aires protégées et conservées d'ici 2030 en milieu continental et en milieu marin. Ainsi de nouvelles aires protégées pourraient être mises en place dans les prochaines années et devraient donc être prises en compte pour ces sites de travaux. Considérant cette démarche de concertation et que cette demande concerne un programme applicable sur 10 ans, il sera important d'ajouter dans ce tableau une catégorie de « **Potentiels autres statuts d'aires protégées et conservées** » afin d'indiquer ces statuts d'aires protégées qui ne sont pas actuellement touchés par les sites visés, mais qui pourraient l'être dans les prochaines années : « réserve de biodiversité », « aire protégée d'utilisation durable », « paysage humanisé », « aire protégée d'initiative autochtone », et « aire marine protégée selon des lois ad hoc ». De plus, dans la prochaine année, les lignes directrices des autres mesures de conservation efficaces (AMCE) au Québec seront rendues publiques et des AMCE commenceront à être reconnues et inscrites au registre des AMCE au Québec. Comme pour les aires protégées, les AMCE devront respecter certains critères afin d'assurer la conservation de la biodiversité.

**Il est donc essentiel que ce tableau soit bonifié, et que le titre de la section soit corrigé. Il sera également important de retirer la notion « d'espaces d'intérêt particulier ».**

- Thématiques abordées :
- Référence à l'étude d'impact :
- Texte du commentaire :

**Aires protégées et espaces d'intérêt particulier**

5.3.12.1. Bas St Laurent à 5.3.12.4. Îles-de-la-Madeleine

L'information mentionnée concernant les aires protégées à proximité des sites d'intervention dans les différentes sections n'est pas complète. Afin de s'assurer que la description est adéquate, il sera important de référer aux cartes adéquates des volumes 3 à 7 afin de visualiser la position des sites d'intervention par rapport aux différentes aires protégées. **Il est donc essentiel que toutes les sections concernant les aires protégées à proximité des sites d'intervention soient corrigées afin d'être complètes.**

Voici quelques exemples non exhaustifs d'information manquante :

\* Dans la section 5.3.12.1, les sites d'intervention sont également à proximité de la RTFAP du secteur du centre de l'estuaire et de la RTFAP du secteur Kamouraska (Carte 1). Les RTFAP en milieu marin vont jusqu'à la ligne des hautes eaux, et incluent donc les aires de concentration d'oiseaux aquatiques (ACOA) dans leur périmètre.

\* Dans la section 5.3.12.2, le TMR du Mont-Saint-Pierre ainsi que la RTFAP du Corridor-Mont-St-Pierre sont à proximité de sites d'intervention (Carte 2).

\* Dans la section 5.3.12.3, il est à noter que le secteur protégé par la réserve aquatique projetée du Banc-des-Américains bénéficie d'un double statut de protection. Il y a également une zone de protection marine mise en place par le gouvernement du Canada puisque c'est une AMP conjointe établie en vertu de l'Entente de collaboration Canada-Québec pour l'établissement du réseau d'aires marines protégées au Québec. Il serait donc important de rajouter cette information.

Dans cette section, la réserve marine de l'estuaire de la Rivière-Bonaventure est également à proximité d'un site d'intervention (Carte 3).

\* Dans la section 5.3.12.4, le MNCV de la Pointe-de-l'est, ainsi que le refuge faunique et la réserve nationale sont en bordure de sites d'intervention (Carte 4).

- Thématiques abordées :
- Référence à l'étude d'impact :
- Texte du commentaire :

**Archéologie**

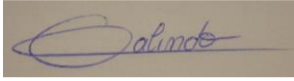

5.4.7.2. Principaux secteurs archéologiques et historiques côtiers

Considérant que des sites culturels et archéologiques peuvent faire partie des objectifs de conservation dans les aires protégées, il **serait nécessaire de fournir des cartes permettant de visualiser facilement l'information présentée dans le tableau 5-33 en lien avec les aires protégées et les sites d'intervention.**

- Thématiques abordées : **Archéologie**
- Référence à l'étude d'impact : 5.4.7.5. Patrimoine archéologique subaquatique et maritime
- Texte du commentaire : La direction principale des aires protégées (DPAP) a fait réaliser des portraits archéologiques subaquatiques (épaves, naufrages) dans plusieurs secteurs du Saint-Laurent où il y a un intérêt pour la protection de la biodiversité. Si d'intérêt, **le MELCCFP pourrait partager au promoteur ces revues afin qu'il en tienne compte dans la mise en place des travaux afin de s'assurer que cela ne détruise pas de potentiels sites archéologiques subaquatiques.**
  
- Thématiques abordées : **Variantes des mesures d'adaptation aux aléas côtiers**
- Référence à l'étude d'impact : 6.2.1.1. Catégories d'ouvrages de protection côtière
- Texte du commentaire : Il est connu que des structures rigides entraînent souvent un décalage de l'enjeu d'érosion. Selon les techniques envisagées aux différents sites, **est-ce qu'une analyse globale de l'évolution de l'érosion sera annuellement réalisée selon les sites choisis afin de s'assurer de la durabilité de l'ensemble des constructions et de ne pas décaler l'enjeu à un nouvel endroit ?**  
  
Concernant la section sur la végétalisation, il importe de mentionner que si ce type de techniques venaient à être employées dans une aire protégée, **il sera essentiel que ce soit avec des espèces indigènes au milieu.**
  
- Thématiques abordées : **Identification des composantes de projet**
- Référence à l'étude d'impact : 7.2.3.1. Composantes identifiées selon les phases du projet (p 221)
- Texte du commentaire : Dans les composantes du projet en phase de construction, **il semble manquer la potentielle mise en place de surveillance selon le type de travaux réalisés.** Par exemple, la mise en place de sondes de turbidité pourrait être nécessaire dans le cadre d'une recharge de plage.
  
- Thématiques abordées : **Outils développés pour faire le pont entre l'étude d'impact et les autorisations environnementales**
- Référence à l'étude d'impact : 8.1.1. Fiche descriptive de site
- Texte du commentaire : Considérant que le programme d'intervention pour la protection des infrastructures du ministère des Transports et de la mobilité durable face aux aléas côtiers serait sur une période de 10 ans, il peut y avoir de nombreux changements que ce soit par la mise en place de nouvelles aires protégées en milieu continental ou marin, une modification des caractéristiques physiques et écologiques du site dans un contexte de changement climatique, ainsi qu'une altération différente du site si d'autres travaux ont été réalisés à proximité et l'impactent. Ainsi les éléments particuliers du milieu, ainsi que les impacts potentiels, pourraient changer dans le temps. De plus, considérant le nombre d'ouvrages envisagés, il est impossible d'évaluer l'impact de l'ensemble de ces ouvrages pour chaque site. **Est-ce que le MTMD pourrait déjà indiquer les types d'ouvrages anticipés selon les types de sites ?**  
  
Le MTMD indique qu'il aura accès à l'ensemble des données colligées pour les 228 sites et qu'il pourra agir plus rapidement. Or avant d'effectuer des travaux, et tout particulièrement en bordure d'une aire protégée en milieu continental ou marin, il importe d'avoir des données écologiques à jour et fiable donc **est-ce que le MTMD envisage d'effectuer des caractérisations écologiques récentes (moins de 5 ans) pour chaque site avant d'effectuer les travaux ?**
  
- Thématiques abordées : **Outil d'aide à la décision**
- Référence à l'étude d'impact : 8.1.2.1. Algorithme
- Texte du commentaire : Dans la partie « Fonctionnement », il est indiqué que les données du module des services écologiques sont basées sur la documentation scientifique mondiale et les données de Résilience côtière. Or de la caractérisation terrain a permis de constater que les limites et l'identification des écosystèmes côtiers dans le cadre du projet Résilience côtière n'est pas toujours adéquate considérant qu'elle est principalement basée sur du traitement d'images aériennes. En effet, ces résultats se basent parfois sur des données datant déjà d'une dizaine d'années et donc n'étant plus à jour. **Est-ce que le MTMD envisage d'utiliser des données à jour (moins de 5 ans au moment des travaux) et appuyer par des données de caractérisation terrain pour faire fonctionner l'algorithme ?**  
  
Considérant qu'il est indiqué dans la section 5.3.3.2. Répartition dans les secteurs qu'il y a des bas estrans, des plages, des zones infralittorales au niveau des sites d'intervention, il semble que les éléments ci-dessous soient manquants dans l'écran d'accueil de l'algorithme présenté sur la figure 8-3:
  - Hotspot de biodiversité (dans la section Habitat et support)
  - Zones à macroalgues
  - Zones à herbiers de zostère
  
- **Pouvez-vous les ajouter dans l'algorithme ou justifier leur absence considérant que ce sont des écosystèmes essentiels pour les aires protégées en milieu marin, et qu'il est donc essentiel de limiter les impacts négatifs sur ces écosystèmes ?**

- Thématiques abordées : **8.3. Cheminement de réalisation des projets**
- Référence à l'étude d'impact : Tableau 8-4
- Texte du commentaire : Il est indiqué dans ce tableau le niveau d'effort à consentir et le niveau de détail recherché à chacune des étapes du cheminement du projet selon les scénarios proposés. **Il est important d'ajouter dans ce tableau que les constructions dans les aires protégées mises en place en vertu de la LCPN devront obtenir une autorisation ou un avis ministériel selon le cas quel que soit le risque environnemental. Pour les MNCV, que ce soit pour l'entretien ou la construction dans un MNCV, en raison des motifs évoqués dans la section précédente concernant les aires protégées, il est fortement recommandé de consulter la DPDC et donc d'ajouter cette étape dans le tableau.**  
  
Considérant que les demandes d'autorisation dans les aires protégées en vertu de la LCPN ne sont pas assujetties au REAFIE, **il serait pertinent d'indiquer une colonne générale sur les autorisations, permis, bail et droits à obtenir.**
- Thématiques abordées : **Cheminement de réalisation de projets**
- Référence à l'étude d'impact : Figure 8-5 – Scénario de construction
- Texte du commentaire : Afin de s'assurer que la réalisation des travaux est possible, **il est fortement recommandé d'ajouter dans la section d'avant-projet définitif la LCPN dans les échanges avec le MELCCFP.**
- Thématiques abordées : **Cheminement de réalisation de projets**
- Référence à l'étude d'impact : Figure 8-6 – Scénario d'entretien
- Texte du commentaire : Dans le cadre des aires protégées désignées en vertu de la LCPN, il est essentiel de vérifier dans le plan de conservation si l'entretien de telles infrastructures est permis. Actuellement, la réserve marine de l'Estuaire-de-la-Rivière-Bonaventure est la seule présentant un [Plan de conservation de la réserve aquatique de l'Estuaire-de-la-Rivière-Bonaventure](#) et « aucune autorisation n'est requise pour réaliser des travaux d'entretien » si les exigences du paragraphe 4.2° de l'Annexe 2 sont respectés, **il sera donc essentiel de s'assurer que ces éléments soient respectés par le MTMD.**  
  
Dans le cadre des MNCV, bien que l'on favorise idéalement une renaturalisation des portions anthropisées des MNCV, le maintien de ces infrastructures peut généralement être accepté s'il ne compromet pas l'atteinte des objectifs de conservation du MNCV. **Une consultation de la DPDC est fortement recommandée** en raison des motifs évoqués dans la section précédente concernant les aires protégées incluant, notamment, l'évaluation de l'acceptabilité des travaux d'entretien envisagés, de même que l'établissement et le suivi, le cas échéant de mesures particulières d'atténuation ou de modalités d'encadrement de ces travaux d'entretien.
- Thématiques abordées : **Conception**
- Référence à l'étude d'impact : 8.3.2.2. Avant-projet définitif
- Texte du commentaire : Comme mentionné précédemment (premier commentaire) ou par la suite (section compensation), les conditions à respecter dans le cadre des aires protégées diffèrent de ce qui est actuellement présenté. Dans ce contexte, **il sera important d'ajouter une nouvelle section propre aux aires protégées et inclure une nouvelle mesure de gestion dans le tableau 9-7 de la page 267/416** du pdf tenant compte des informations fournies afin de s'assurer qu'il n'y ait pas d'impact sur la superficie de territoire protégée. De plus, lorsque les lignes directrices sur les AMCE seront publiées et si des AMCE se situent en bordure des sites d'intervention, il sera essentiel de s'assurer des conditions à respecter pour ces territoires.
- Thématiques abordées : **Fiches de description de sites**
- Référence à l'étude d'impact : Volume 3 A
- Texte du commentaire : Une section « aire protégée et habitats fauniques » est présentée, par contre le terme « réserve naturelle reconnue » n'est pas le bon terme pour indiquer une « réserve de territoire aux fins d'aires protégées » en milieu marin (page 9 du pdf). **Il sera important de modifier les documents pour les bonnes appellations.**  
  
L'image du secteur 2 en page 17 est la même que celle du secteur 1. **Il sera essentiel d'ajouter cet élément qui devra être pris en compte pour la suite de l'analyse.**
- Thématiques abordées : **Fiches de description de sites**
- Référence à l'étude d'impact : Volume 5C
- Texte du commentaire : Sur la carte en page 29, la RTFAP du Corridor Mont-Saint-Pierre est présentée, par contre il manque le TMR du Mont-Saint-Pierre. **Il sera essentiel d'ajouter cet élément qui devra être pris en compte pour la suite de l'analyse.**

- Thématiques abordées : **Fiches de description de sites**
- Référence à l'étude d'impact : Volume 5D
- Texte du commentaire : Le TMR du Mont-Saint-Pierre est une aire protégée qui devrait être représentée sur les cartes des pages 21 et 23 pour le site C602-03 et les pages 17 et 19 pour le site 601-02. **Il sera essentiel d'ajouter cet élément qui devra être pris en compte pour la suite de l'analyse.**
- Thématiques abordées : **Fiches de description de sites**
- Référence à l'étude d'impact : Volume 6B
- Texte du commentaire : Sur les cartes aux pages 25 et 27 du volume 6B, la représentation des limites de la réserve marine de l'Estuaire-de-la-Rivière-Bonaventure est absente, alors que c'est un élément essentiel à prendre en compte pour ce site. **Il sera essentiel d'ajouter cet élément qui devra être pris en compte pour la suite de l'analyse.**
- Thématiques abordées : **Impacts sur l'enjeu d'assurer la protection de la biodiversité liée aux milieux côtiers**
- Référence à l'étude d'impact : Compensation (p277 du pdf)
- Texte du commentaire : Dans cette section, il est indiqué que des compensations par des réserves d'habitats seraient effectuées pour les empiétements permanents dans le littoral, tandis que des compensations financières seraient effectuées pour les empiétements en rive. **La compensation financière n'est pas acceptable dans le cas où cela aurait un impact dans une aire protégée, il sera donc essentiel d'apporter cette nuance dans le programme.**  
  
En effet, dans le cadre d'infrastructures entraînant un empiétement dans le littoral ou en rive dans une aire protégée, **l'initiateur devrait mettre en place des mesures de compensation visant à désigner des aires de substitution, nouvelles ou élargies, d'une valeur écologique au moins équivalente en matière de biodiversité** (Les lignes directrices pour la législation des aires protégées, page 170, paragraphes 161 et 162) **et de milieu similaire** (continental vs marin). Cette compensation s'appliquera à tous les statuts d'aires protégées inscrits au Registre afin de respecter les lignes directrices de l'UICN et de maintenir la superficie protégée. Cela permettra d'éviter tout retrait du Registre dans un contexte où le gouvernement du Québec s'est engagé à conserver 30% du milieu continental et 30% du milieu marin d'ici 2030. Lorsque les lignes directrices sur les AMCE seront publiées et si des AMCE reconnues se situent en bordure des sites d'intervention, il sera essentiel de s'assurer des conditions à respecter pour ces territoires. **Cette compensation spécifique aux aires protégées devrait être indiquée dans le programme.**
- Thématiques abordées : **Programme de compensation**
- Référence à l'étude d'impact : Projets de réserves d'habitat
- Texte du commentaire : Il est indiqué que le MTMD a développé plusieurs projets de réserves d'habitats afin de s'assurer que le programme décennal d'intervention présente un bilan d'aucune perte nette dans le littoral. Les réserves d'habitats seront utilisées comme des projets de compensation en dernier recours, après que les principes d'évitement et de minimisation d'impacts sur le milieu aient été appliqués. Dans le cadre d'infrastructures entraînant un empiétement dans l'aire protégée, le déclassement d'une aire protégée en partie ou dans sa totalité, **ce type de compensation ne pourrait pas s'appliquer.**  
  
Comme mentionné précédemment, **l'initiateur devrait mettre en place des mesures de compensation visant à désigner des aires de substitution, nouvelles ou élargies, d'une valeur écologique au moins équivalente en matière de biodiversité** (Les lignes directrices pour la législation des aires protégées, page 170, paragraphes 161 et 162) **et de milieu similaire** (continental vs marin). Cette compensation s'appliquera à tous les statuts d'aires protégées inscrits au Registre afin de respecter les lignes directrices de l'UICN et de maintenir la superficie protégée. Cela permettra d'éviter tout retrait du Registre dans un contexte où le gouvernement du Québec s'est engagé à conserver 30% du milieu continental et 30% du milieu marin d'ici 2030. Lorsque les lignes directrices sur les AMCE seront publiées et si des AMCE reconnues se situent en bordure des sites d'intervention, il sera essentiel de s'assurer des conditions à respecter pour ces territoires. **Cette compensation spécifique aux aires protégées devrait être indiquée dans le programme.**
- Thématiques abordées : **Volume 2 – Annexes**
- Référence à l'étude d'impact : Annexe A
- Texte du commentaire : Dans la section « Description biologique de la zone côtière ou riveraine » en page 40/126 du pdf, **il sera important d'ajouter également les "aires conservées"** puisque d'autres mesures de conservation efficace, entre autres, seront mises en place dans les prochaines années.

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Galindo Virginie	Coordonnatrice aux aires marines protégées		2025/01/13
Isabelle Tessier	Directrice générale		2025/01/20
Clause(s) particulière(s) :			

## 2 Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?	Choisissez une réponse		
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Thématiques abordées :</li> <li>Référence à l'addenda :</li> <li>Texte du commentaire :</li> </ul>			
Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Clause(s) particulière(s) :			

### ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

## 3 Avis d'acceptabilité environnementale du projet

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?	Choisissez une réponse
---	------------------------

**AVIS D'EXPERT**  
**PROCÉDURE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT**

Justification :

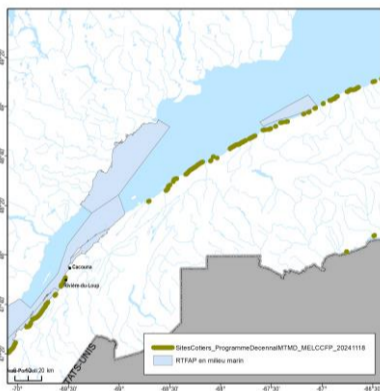
**Signature(s)**

Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

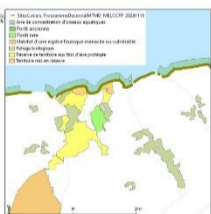
**Clause(s) particulière(s) :**

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des figures

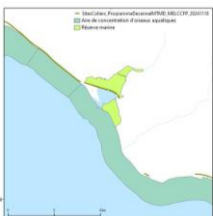
Carte 1 – RTFAP dans l'estuaire du Saint-Laurent en bordure des sites d'intervention



Carte 2 – Territoire mis en réserve du Mont-Saint-Pierre et RTFAP du Corridor-Mont-St-Pierre en bordure des sites d'intervention



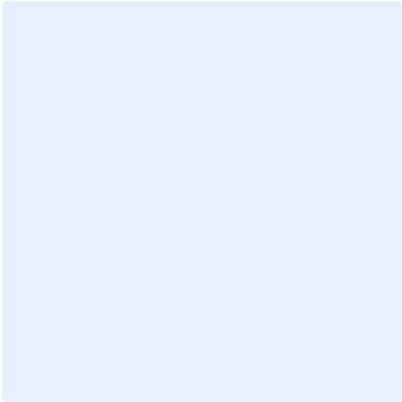
Carte 3 – Réserve marine de l'Estuaire-de-la-Rivière-Bonaventure en bordure d'un site d'intervention



Carte 4 – Milieu naturel de conservation volontaire en bordure d'un site d'intervention



Titre de la figure



**Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux**

Titre du tableau

Insérer un tableau au besoin en format image.

Titre du tableau

Insérer un tableau au besoin en format image.

Titre du tableau

Insérer un tableau au besoin en format image.

Titre du tableau

Insérer un tableau au besoin en format image.

Titre du tableau

Insérer un tableau au besoin en format image.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	<b>PROGRAMME D'INTERVENTION POUR LA PROTECTION DES INFRASTRUCTURES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE FACE AUX ALÉAS CÔTIERS</b>	
Initiateur de projet	<b>MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE</b>	
Numéro de dossier	3211-02-322	
Dépôt de l'étude d'impact	2024/12/09	
<p>Présentation du projet : Étant donné leur proximité avec le fleuve ou le golfe Saint-Laurent, les infrastructures routières du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine sont très vulnérables aux aléas côtiers, notamment à l'érosion et à la submersion. Dans le contexte de changements climatiques actuel, les zones côtières sont de plus en plus exposées aux vagues et tempêtes maritimes. Les conséquences des aléas côtiers sur les infrastructures routières, déjà importantes à l'heure actuelle, seront donc amplifiées dans le futur. Au fil des années, le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) a mis en place plusieurs structures afin de protéger son réseau routier. Par ailleurs, ce ministère est régulièrement en mode réaction quant à la gestion de ses infrastructures. Ce constat s'explique, notamment par l'augmentation de la fréquence et de l'intensité des tempêtes et la capacité de réalisation des travaux de réparation. Ce mode réactif ne permet pas la planification et la mise en œuvre d'une stratégie concertée d'adaptation aux aléas côtiers qui viserait davantage la prévention plutôt que la réparation (action plutôt que réaction). Le MTMD souhaite, avec le programme d'intervention en milieu côtier qu'il propose, mettre en place un mécanisme d'intervention souple permettant une prise de décision rapide et éclairée, en accord avec les exigences environnementales. Les travaux prévus dans le programme d'intervention en milieu côtier représentent 300 kilomètres linéaires de berge répartis dans 46 municipalités côtières. L'ampleur du territoire couvert par le programme ainsi que le nombre important de sites visés par celui-ci rend ce programme complexe, obligeant le MELCCFP à adapter l'approche d'évaluation environnementale tout en s'assurant de répondre aux exigences légales et réglementaires en vigueur. Ceci complexifie le traitement du dossier, car celui-ci devra être à la fois complet et satisfaisant pour répondre aux exigences de la directive émise par le ministre et aux exigences des experts gouvernementaux, mais aussi compréhensible pour le public.</p>		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	
Direction ou secteur	Direction principale de l'expertise hydrique	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région	Vous devez choisir une région administrative	
Numéro de référence	3211-02-322	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

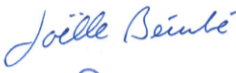

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

## 1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	L'étude d'impact est recevable et je ne souhaite plus être reconsulté sur sa recevabilité
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Thématiques abordées : Hydrologie et hydraulique des cours d'eau naturels</li> <li>• Référence à l'étude d'impact : Sections 5.2.3, 6.1, 6.2 et 8.3.2</li> <li>• Texte du commentaire :</li> </ul>	L'information relative à l'hydrologie et l'hydraulique, les champs d'expertise de notre direction, se trouvent dans les sections : <ul style="list-style-type: none"> <li>- 5.2.3 Conditions hydrologiques (p.78/416 du pdf)</li> <li>- 6.1 Scénarios d'intervention envisagés (p.189/416 du pdf)</li> <li>- 6.2 Variantes de mesures d'adaptation aux aléas côtiers (p.190/416 du pdf)</li> </ul>
La section 6.1 indique que l'ensemble des 228 sites vulnérables ont été répartis en deux groupes de scénarios d'intervention : entretien ou construction. Ensuite, la section 6.2 décrit les différentes mesures d'adaptation aux aléas côtiers envisagées, soit les ouvrages de protection côtière et les	

mesures de gestion du territoire. Puis, la section 6.2.2 Mesures de gestion du territoire (p.212/416 du pdf) indique que le déplacement de tronçons de route ou leur rehaussement figurent au nombre des interventions possibles. Dans le cas où ces mesures seraient retenues, le site concerné serait alors traité par un processus d'autorisation distinct du programme décennal d'intervention.

Les détails de conception des ouvrages ne sont pas présentés à cette étape de la procédure. Les étapes de la phase de conception à venir sont décrites à la section 8.3.2 Conception. Ainsi, nos questions et commentaires pourront être émis ultérieurement à propos des ouvrages individuels, lesquels seront conçus sur la base de données terrain et de résultats de modélisation hydraulique. Nous regarderons alors, notamment, le calcul des niveaux d'eau, des vagues et le choix du calibre d'enrochement et de l'élévation de la crête de l'ouvrage.

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Joëlle Bérubé	Ingénieure		2025/01/20
Jean Francoeur	Directeur principal		2025/01/21
Clause(s) particulière(s) :			

## 2 Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?	Choisissez une réponse		
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Thématiques abordées :</li> <li>Référence à l'addenda :</li> <li>Texte du commentaire :</li> </ul>			
Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Clause(s) particulière(s) :			

**ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET**

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

<h3>3 Avis d'acceptabilité environnementale du projet</h3>			
Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?			Choisissez une réponse
Justification :			
<b>Signature(s)</b>			
Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.	[Signature]	Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.	[Signature]	Cliquez ici pour entrer une date.
<b>Clause(s) particulière(s) :</b>			
[Empty space for additional clauses]			

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des figures  
 Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	<b>PROGRAMME D'INTERVENTION POUR LA PROTECTION DES INFRASTRUCTURES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE FACE AUX ALÉAS CÔTIERS</b>	
Initiateur de projet	<b>MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE</b>	
Numéro de dossier	3211-02-322	
Dépôt de l'étude d'impact	2024/12/09	
<p>Présentation du projet : Étant donné leur proximité avec le fleuve ou le golfe Saint-Laurent, les infrastructures routières du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine sont très vulnérables aux aléas côtiers, notamment à l'érosion et à la submersion. Dans le contexte de changements climatiques actuel, les zones côtières sont de plus en plus exposées aux vagues et tempêtes maritimes. Les conséquences des aléas côtiers sur les infrastructures routières, déjà importantes à l'heure actuelle, seront donc amplifiées dans le futur. Au fil des années, le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) a mis en place plusieurs structures afin de protéger son réseau routier. Par ailleurs, ce ministère est régulièrement en mode réaction quant à la gestion de ses infrastructures. Ce constat s'explique, notamment par l'augmentation de la fréquence et de l'intensité des tempêtes et la capacité de réalisation des travaux de réparation. Ce mode réactif ne permet pas la planification et la mise en œuvre d'une stratégie concertée d'adaptation aux aléas côtiers qui viserait davantage la prévention plutôt que la réparation (action plutôt que réaction). Le MTMD souhaite, avec le programme d'intervention en milieu côtier qu'il propose, mettre en place un mécanisme d'intervention souple permettant une prise de décision rapide et éclairée, en accord avec les exigences environnementales. Les travaux prévus dans le programme d'intervention en milieu côtier représentent 300 kilomètres linéaires de berge répartis dans 46 municipalités côtières. L'ampleur du territoire couvert par le programme ainsi que le nombre important de sites visés par celui-ci rend ce programme complexe, obligeant le MELCCFP à adapter l'approche d'évaluation environnementale tout en s'assurant de répondre aux exigences légales et réglementaires en vigueur. Ceci complexifie le traitement du dossier, car celui-ci devra être à la fois complet et satisfaisant pour répondre aux exigences de la directive émise par le ministre et aux exigences des experts gouvernementaux, mais aussi compréhensible pour le public.</p>		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	
Direction ou secteur	Direction de l'aménagement et des milieux hydriques	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région	03 - Capitale-Nationale	
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact



Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Thématiques abordées :</li> <li>Référence à l'étude d'impact :</li> <li>Texte du commentaire :</li> </ul>	<p>Objectifs environnementaux pertinents Section 2.6, p.52 du PDF</p> <p>Deux des trois objectifs dits environnementaux ne sont pas axés sur l'environnement. En effet, les objectifs dits « environnementaux » sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>« - Obtenir une vision globale et intégrée du territoire et de ses enjeux environnementaux et sociaux en impliquant les communautés côtières et insulaires ainsi que les Premières Nations dans le processus de réalisation de l'ÉIE ;</li> <li>- Permettre la prise de décision éclairée et l'adoption d'une vision stratégique et intégrée à l'égard des options d'interventions à privilégier à plus long terme pour protéger les infrastructures gérées par la DGBGI selon les particularités régionales ;</li> <li>- Dialoguer en continu avec les intervenants du milieu (MRC, municipalités, communautés et Premières Nations) afin de favoriser l'acceptabilité sociale du programme.»</li> </ul>

Nous sommes d'avis que les deux derniers objectifs ne visent pas spécifiquement l'environnement. L'initiateur de projet doit préciser clairement quels sont les objectifs environnementaux du programme et les expliquer.

- Thématiques abordées : Mesures de gestion particulières
- Référence à l'étude d'impact : Section 9.5.2, Tableau 9.7, p. 267-269 du PDF
- Texte du commentaire : On ne retrouve pas de mesures de gestion particulière en lien avec la végétalisation. La végétalisation est abordée comme ouvrage de stabilisation côtière à la section 6.2.1.1 (Catégories d'ouvrages de protection côtière), nous sommes toutefois d'avis que la végétalisation est aussi une mesure de gestion particulière en ce sens qu'elle ajoute des services écosystémiques à un ouvrage de protection côtière. L'initiateur du projet doit bonifier ses explications sur les combinaisons d'ouvrages possibles soient des combinaisons entre les techniques végétales et d'autres types d'ouvrage de protection côtière. Une référence à jour qu'il serait bon de consulter à cet effet est [Infrastructures fondées sur la nature pour la gestion des risques d'inondation et d'érosion côtières : guide canadien de conception du CNRC](#).
  
- Thématiques abordées : Arrimage entre les projets d'aménagements et de développement des sites
- Référence à l'étude d'impact : Section 5.4.6, p. 170 du PDF
- Texte du commentaire : L'initiateur doit préciser comment ces projets d'intervention s'arrimeront avec les projets d'aménagement et de développement des régions visées, il doit notamment présenter la démarche prévue pour valider cet arrimage.
  
- Thématiques abordées : Approche Éviter-Minimiser-Compenser
- Référence à l'étude d'impact : Chapitre 9, p. 251 du PDF
- Texte du commentaire : En général dans ce chapitre, aucun exemple type n'est donné pour illustrer l'approche Éviter-Minimiser-Compenser comme demandé à la section 3.12 de la directive. L'annexe C doit inclure des exemples types montrant comment l'approche éviter-minimiser-compenser a été intégré dans le choix de la solution. De façon générale, il est aussi nécessaire de fournir des explications supplémentaires concernant l'intégration de l'approche éviter-minimiser-compenser dans l'outil d'aide à la décision.
  
- Thématiques abordées : Mesures de gestion particulière
- Référence à l'étude d'impact : Section 9.5.2, Tableau 9.7, p. 267-269 du PDF
- Texte du commentaire : Il est nécessaire que l'initiateur de projet identifie, pour chaque site le cas échéant, les zones où des habitats ont déjà été créés ou restaurés dans les fiches correspondantes. Ces zones doivent être prises en compte dans les mesures de gestion spécifiques, afin d'éviter la destruction d'écosystèmes.
  
- Thématiques abordées : Effets cumulatifs
- Référence à l'étude d'impact : Section 9.7, p. 290 du PDF
- Texte du commentaire : Les impacts cumulatifs ont été analysés en fonction des enjeux particuliers aux secteurs notamment les effets socio-économiques. Cependant les impacts cumulatifs sur l'environnement des projets ne semblent pas avoir été analysés. Or, il est certain que le programme aura des impacts cumulatifs importants sur l'environnement (artificialisation de la côte, perte d'herbiers aquatiques, prélèvement de matériel, quantité de sédiments disponibles à proximité, etc.). Ces éléments doivent être discutés dans l'étude d'impact comme demandé à la section 3.15 de la directive.
  
- Thématiques abordées : Indicateurs de suivi des objectifs
- Référence à l'étude d'impact : Chapitre 10, p. 299 du PDF
- Texte du commentaire : Aucun indicateur pour suivre l'atteinte des objectifs et des cibles du programme ne semble proposé. Il faudrait cibler des indicateurs de suivi afin de valider l'atteinte des objectifs du programme.
  
- Thématiques abordées : Outil d'aide à la décision et exemple
- Référence à l'étude d'impact : Section 8.1.2.2, p. 231 du PDF et Annexe C du volume 2
- Texte du commentaire : Dans l'annexe C, étant donné l'importance de l'analyse multicritère 1 qui détermine la catégorie d'action à envisager (entretien OPC, rehaussement de la route avec OPC, construction OPC ou déplacement de la route), et qui influence ainsi la solution à adopter, il serait nécessaire d'obtenir davantage de détails et de justifications concernant la méthode utilisée pour cette analyse multicritère 1. En effet, dans les exemples présentés dans l'annexe C, cette analyse multicritère 1 n'est abordée que de manière superficielle, rendant la procédure à suivre difficile à comprendre. L'analyse multicritère doit être davantage expliquée tout comme l'ensemble du processus représenté au schéma de la figure 8.2. Les explications doivent notamment permettre de clarifier s'il est possible ou non d'obtenir comme solution retenue le déplacement de la route à la fin du cheminement de l'outil d'aide à la décision. Il est nécessaire que l'étude d'impact sur l'environnement explicite bien le fonctionnement de l'outil d'aide à la décision et les figures et les tableaux associés. De plus, les raisons menant au choix des mesures d'adaptation aux aléas côtiers retenues doivent être justifiées.

- Thématiques abordées : Méthodes développées pour éviter les travaux en eaux ou en rive
- Référence à l'étude d'impact : Section 9.6.1, p. 270 du PDF
- Texte du commentaire : Le demandeur mentionne à la page 270 du PDF «que pour le scénario visant l'entretien d'un ouvrage de protection côtière déjà existant, [...] le MTMD a développé une série de méthodes de construction lui permettant d'éviter les travaux en eau ou en rive.» Ces méthodes doivent être nommées et expliquées.
  
- Thématiques abordées : Processus de sélection des sites
- Référence à l'étude d'impact : Section 3.1.3, p 55 du PDF
- Texte du commentaire : L'étude d'impact sur l'environnement doit décrire la démarche ayant mené aux choix des 273 sites intégrés au programme d'intervention décennal. Elle doit aussi préciser si ces 273 sites ont été sélectionnés en éliminant d'office les sites propices au déplacement de la route.
  
- Thématiques abordées : Éléments de l'algorithme
- Référence à l'étude d'impact : Section 8.1.2, figure 8-3, p. 233 du PDF
- Texte du commentaire : Il n'y a pas de description détaillée de chaque élément utilisé dans l'algorithme. L'étude d'impact sur l'environnement doit décrire et expliquer chaque élément. Elle doit notamment décrire de façon détaillée chacun des ouvrages de protections côtières proposés dans l'algorithme afin de clarifier les différences entre chacun des ouvrages et établir un vocabulaire commun. Par exemple, la différence entre la recharge de plage et la méga-recharge doit être explicitée.
  
- Thématiques abordées : Reforestation des fonds marins
- Référence à l'étude d'impact : Section 11.2.2 p. 289 du PDF
- Texte du commentaire : L'étude d'impact sur l'environnement mentionne que depuis 1950, le nombre de projets de reforestation des fonds marins avec des laminaires qui ont réussi est plus élevé que ceux qui ont échoué. Cependant, il est nécessaire que l'étude d'impact sur l'environnement aborde les facteurs de réussites et les raisons des échecs de certains projets. Ces explications permettront d'éviter de reproduire les mêmes erreurs et de se baser sur les meilleures pratiques. De plus, le site potentiel de reforestation choisi est situé dans la Baie-des-Chaleurs, mais aucun détail n'est fourni sur les facteurs ayant pu mener à la dégradation des forêts de laminaires dans ce secteur. L'étude d'impact sur l'environnement doit discuter des causes de cette dégradation afin de vérifier si ces facteurs sont toujours présents. Cela influencera sans aucun doute le succès de la restauration. Finalement, il serait pertinent de mettre à jour la méthode de plantation à la lumière des dernières avancées dans le domaine, notamment celles présentées dans le [guide canadien de conception du CNRC sur les Infrastructures fondées sur la nature pour la gestion des risques d'inondation et d'érosion côtières](#). On y suggère par exemple que des plongeurs aillent porter les plants de laminaires sur le fond marin, contrairement à ce qui est proposé dans l'étude, soit de jeter à l'eau à partir d'une embarcation les plants qui sont accrochés à des galets.
  
- Thématiques abordées : Nettoyage de sites maricoles abandonnés
- Référence à l'étude d'impact : Section 11.2.3 p. 328 du PDF
- Texte du commentaire : L'initiateur de projet doit détailler la méthode de calcul des superficies restaurées avec ce concept. De plus, il est mentionné que les ancrages de béton seront laissés dans le fond de l'eau. Ces ancrages constituent un empiètement dans le littoral, la possibilité de les retirer devrait être discutée dans l'étude d'impact sur l'environnement.
  
- Thématiques abordées : Récupération d'engins de pêche fantômes
- Référence à l'étude d'impact : Section 11.2.4 p. 337 du PDF
- Texte du commentaire : Les références citées mentionnent différents effets négatifs du cordage, soit un type d'engins de pêche fantôme. La référence citée de Stelfox et al. (2016) parle, notamment, du risque d'empêtrement pour les cétacés que représentent les cordes dans les engins fantômes. En revanche, les principaux engins de pêche fantômes qui seront retirés sont des cages à homard qui n'ont plus de corde pour leur récupération. Ainsi, selon la littérature citée, tous les types d'engins de pêche fantômes semblent plus néfastes que bénéfiques pour les écosystèmes aquatiques. L'initiateur du projet doit justifier pour quelles raisons il souhaite se concentrer sur la récupération de cages à homard par rapport aux autres engins de pêche fantômes. Selon nous, il serait judicieux de récupérer tous les engins de pêches fantômes qui seront situés dans les zones ciblées. De plus, aucune méthode de calcul des superficies restaurées avec ce concept n'est détaillée. Il sera très difficile de quantifier les superficies associées à ce type de compensation, selon le type d'engin ou d'équipement. L'initiateur du projet doit détailler la méthode de calcul des superficies restaurées. Finalement, l'engin de récupération de cages à homard montré à la figure 11-20, à la page 341 du PDF semble comporter des risques similaires à ceux d'un chalut de fond par exemple. Un dessin plus détaillé de l'engin doit être fourni pour vérifier son innocuité ainsi qu'une explication sur le procédé de récupération d'engins de pêche fantôme à l'aide d'un engin de récupération circulaire.
  
- Thématiques abordées : Restauration d'un herbier de zostère marine et d'un marais à spartine alterniflore à la Grève-Morency, Notre-Dame-des-Neiges
- Référence à l'étude d'impact : Section 11.2.5 p. 345 du PDF

- Texte du commentaire : Il est nécessaire de mettre à jour les méthodes de plantation à la lumière des dernières avancées dans le domaine, notamment celles présentées dans le [guide canadien de conception du CNRC sur les Infrastructures fondées sur la nature pour la gestion des risques d'inondation et d'érosion côtières](#).
- Thématiques abordées : Recherche de projets de réserve d'habitat
- Référence à l'étude d'impact : Section 11.1 p. 304 du PDF
- Texte du commentaire : L'initiateur doit présenter davantage de projets de compensation compte tenu des pertes importantes envisagées par la réalisation des interventions. S'il n'est pas en mesure de le faire dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement, celle-ci doit minimalement présenter les démarches qui seront entreprises au fil du temps de la durée du programme pour rechercher des projets de compensation novateurs. L'initiateur devrait notamment inventorier l'ensemble des projets de désartificialisation de la côte à envisager (démantèlement d'enrochement, de quai, de structure abandonnée, etc.).
- Thématiques abordées : Restauration d'un marais maritime endigué à Saint-André-de-Kamouraska Est
- Référence à l'étude d'impact : Section 11.2.1 p. 306 du PDF
- Texte du commentaire : Il est mentionné à la page 308 du PDF que l'aboiteau sera retiré. À l'inverse, à la page 310 du PDF, il est mentionné que l'aboiteau sera laissé en place pour ne pas déranger les espèces floristiques s'y étant établies. L'initiateur doit évaluer les impacts positifs et négatifs du retrait complet de la structure, notamment sur l'hydrodynamique et les espèces végétales présentes. L'hydrodynamique du secteur est déterminante pour s'assurer de l'établissement et du maintien d'un marais maritime. L'initiateur du projet doit clarifier si l'aboiteau sera complètement retiré ou non et justifier sa décision en expliquant les avantages et les inconvénients de celle-ci. L'initiateur doit aussi préciser en quoi l'aménagement d'un seuil enroché permettrait que le site soit plus inondé par rapport au retrait complet de l'aboiteau.

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Clara Pelletier-Boily	Spécialiste en gestion des milieux hydriques		2025/01/17
Renée Plamondon	Directrice de l'aménagement et des milieux hydriques		2025/01/17
Clause(s) particulière(s) :			

Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires	
Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?	Choisissez une réponse

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Thématiques abordées :</li> <li>Référence à l'addenda :</li> <li>Texte du commentaire :</li> </ul>			
<b>Signature(s)</b>			
Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
<b>Clause(s) particulière(s) :</b>			

**ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET**

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

<b>3 Avis d'acceptabilité environnementale du projet</b>			
Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?			Choisissez une réponse
Justification :			
<b>Signature(s)</b>			
Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
<b>Clause(s) particulière(s) :</b>			

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des figures  
 Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	<b>PROGRAMME D'INTERVENTION POUR LA PROTECTION DES INFRASTRUCTURES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE FACE AUX ALÉAS CÔTIERS</b>	
Initiateur de projet	<b>MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE</b>	
Numéro de dossier	3211-02-322	
Dépôt de l'étude d'impact	2024/12/09	

Présentation du projet : Étant donné leur proximité avec le fleuve ou le golfe Saint-Laurent, les infrastructures routières du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine sont très vulnérables aux aléas côtiers, notamment à l'érosion et à la submersion. Dans le contexte de changements climatiques actuel, les zones côtières sont de plus en plus exposées aux vagues et tempêtes maritimes. Les conséquences des aléas côtiers sur les infrastructures routières, déjà importantes à l'heure actuelle, seront donc amplifiées dans le futur. Au fil des années, le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) a mis en place plusieurs structures afin de protéger son réseau routier. Par ailleurs, ce ministère est régulièrement en mode réaction quant à la gestion de ses infrastructures. Ce constat s'explique, notamment par l'augmentation de la fréquence et de l'intensité des tempêtes et la capacité de réalisation des travaux de réparation. Ce mode réactif ne permet pas la planification et la mise en œuvre d'une stratégie concertée d'adaptation aux aléas côtiers qui viserait davantage la prévention plutôt que la réparation (action plutôt que réaction). Le MTMD souhaite, avec le programme d'intervention en milieu côtier qu'il propose, mettre en place un mécanisme d'intervention souple permettant une prise de décision rapide et éclairée, en accord avec les exigences environnementales. Les travaux prévus dans le programme d'intervention en milieu côtier représentent 300 kilomètres linéaires de berge répartis dans 46 municipalités côtières. L'ampleur du territoire couvert par le programme ainsi que le nombre important de sites visés par celui-ci rend ce programme complexe, obligeant le MELCCFP à adapter l'approche d'évaluation environnementale tout en s'assurant de répondre aux exigences légales et réglementaires en vigueur. Ceci complexifie le traitement du dossier, car celui-ci devra être à la fois complet et satisfaisant pour répondre aux exigences de la directive émise par le ministre et aux exigences des experts gouvernementaux, mais aussi compréhensible pour le public.

Présentation du répondant	
Ministère ou organisme	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs
Direction ou secteur	Direction de l'expertise en décarbonation et efficacité énergétique
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.
Région	Vous devez choisir une région administrative
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.

**RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT**

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

## 1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	L'étude d'impact est recevable et le projet est acceptable dans sa forme actuelle, donc je ne souhaite plus être reconsulté sur ce projet
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	
<p>L'initiateur de projet ne présente pas de quantification à proprement dit, puisque les projets ne sont pas encore connus. Toutefois, la méthodologie qui sera utilisée pour les quantifications à venir est décrite et le MTMD a procédé à une estimation sommaire des émissions de GES à l'échelle du programme décennal d'intervention.</p> <p>Le MTMD mentionne que, pour les projets dont l'envergure aurait entraîné l'assujettissement à la Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, une quantification des émissions de GES sera produite et déposée à l'étape de l'autorisation environnementale.</p>	

Pour ce qui est des estimations sommaires des émissions effectuées par le MTMD, voici la liste des sources d'émission (directes et indirectes) identifiées :

- i. La planification et préparation du site;
- ii. L'excavation;
- iii. Le transport des matériaux;
- iv. La gestion des matières résiduelles et, finalement;
- v. La remise en état du site.

Le tableau suivant présente les estimations à l'échelle du programme.

Tableau 1 : Estimations des émissions de GES à l'échelle du programme décennal d'intervention par secteur

Secteur	N <sup>bre</sup> de sites inclus au programme avec un scénario de construction	N <sup>bre</sup> de sites planifiés avec un scénario de construction	Nombre de kilomètres de rive associés aux sites planifiés	Ordre de grandeur des émissions totales de GES pour les sites planifiés (t CO <sub>2</sub> eq)
Bas-Saint-Laurent	37	18	11,6	4 524
Gaspésie - Rive nord	55	27	9,9	3 861
Gaspésie - Baie-des-Chaleurs	28	13	9,5	3 705
Îles-de-la-Madeleine	45	21	13,0	5 070
Total pour le programme décennal d'intervention	165	79	44,0	17 160

Voici quelques observations :

- Il est positif de constater que le MTMD prend en compte le déboisement et l'excavation dans les milieux humides dans son calcul (en plus des sources d'émission mentionnées ci-dessus);
- Les calculs utilisent les bons facteurs d'émission de CO<sub>2</sub> équivalents; ces calculs ne concernent que les travaux liés aux changements climatiques (ex. : stabilisation de berge), et ce, uniquement pour le réseau routier du MTMD;
- Il aurait été souhaitable que le détail des calculs soit indiqué, et ce, afin de mieux les apprécier.

Selon l'analyse proposée, les estimations des émissions de GES, telles que décrites dans l'étude, sont satisfaisantes. Nous comprenons que ce ne sont que des évaluations préliminaires, selon des travaux hypothétiques, et que les vrais calculs seront faits à l'étape de l'autorisation ministérielle, soit lorsque les solutions finales en termes de travaux auront été décidées.

**Mesures d'atténuation et plan de surveillance des émissions**

Quelques mesures de réduction des émissions de GES sont présentées :

- Limiter le déboisement ou le débroussaillage de la végétation au minimum requis et dans les aires identifiées aux plans;
- Permettre à la machinerie de circuler uniquement dans les endroits déterminés et identifiés sur le chantier;
- Éviter de laisser tourner inutilement les moteurs des engins de chantier et des camions, lorsque ces derniers ne sont pas utilisés;
- Maintenir la machinerie lourde et autre équipement en bon état de fonctionnement, et effectuer les entretiens nécessaires ;
- Limiter la vitesse des véhicules sur le chantier à 15 km/h, afin de réduire le soulèvement de la poussière, lors du passage des véhicules;
- Utiliser de la machinerie bien entretenue, de préférence munie de chicanes et de système de silencieux en bon état, afin de minimiser l'émission de contaminants atmosphériques, d'échappement et de couvercles de moteur.

L'initiateur mentionne également que d'autres mesures pourraient être envisagées à l'étape des projets, pour limiter davantage les émissions de GES. Parmi les exemples de mesures qui pourraient être envisagées, se trouvent :

- S'assurer que chaque voyage de matériaux et débris soit effectué de façon optimale avec des camions remplis selon les capacités optimales;
- S'assurer que les matériaux récupérables au chantier le soient, afin de minimiser les déplacements des camions;
- Voir la possibilité de se brancher sur un réseau électrique pour les petits équipements, afin d'éviter de faire fonctionner des génératrices pour toute la durée des travaux.

Étant donné les faibles émissions de GES projetées par projet et pour l'ensemble du programme, ces mesures sont jugées satisfaisantes par la DEDEE.

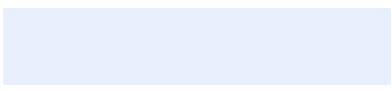

**Conclusion et recommandations**

Au regard de notre analyse, le DEDEE juge que l'étude est recevable et acceptable avec ce qui est proposé dans le Programme décennal d'intervention pour la protection des infrastructures du MTMD face aux aléas côtiers, en ce qui concerne l'estimation des émissions de GES.

Conformément au champ d'expertise de la DEDEE, les commentaires portent uniquement sur le volet des émissions de GES du projet et celle-ci ne souhaite pas être consultée pour la suite du dossier.

**Signature(s)**

Nom	Titre	Signature	Date
-----	-------	-----------	------

Guillaume Paré	Conseiller stratégique en mobilité		2025/01/23
Carl Dufour	Directeur		2025/01/23
<b>Clause(s) particulière(s) :</b>			

## 2 Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?

Choisissez une réponse

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées :
- Référence à l'addenda :
- Texte du commentaire :

### Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

**Clause(s) particulière(s) :**

### ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

## 3 Avis d'acceptabilité environnementale du projet

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?

Choisissez une réponse

Justification :

### Signature(s)

**AVIS D'EXPERT**

**PROCÉDURE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT**

Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
<b>Clause(s) particulière(s) :</b>			

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des figures

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	<b>PROGRAMME D'INTERVENTION POUR LA PROTECTION DES INFRASTRUCTURES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE FACE AUX ALÉAS CÔTIERS</b>	
Initiateur de projet	<b>MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE</b>	
Numéro de dossier	3211-02-322	
Dépôt de l'étude d'impact	2024/12/09	

Présentation du projet : Étant donné leur proximité avec le fleuve ou le golfe Saint-Laurent, les infrastructures routières du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine sont très vulnérables aux aléas côtiers, notamment à l'érosion et à la submersion. Dans le contexte de changements climatiques actuel, les zones côtières sont de plus en plus exposées aux vagues et tempêtes maritimes. Les conséquences des aléas côtiers sur les infrastructures routières, déjà importantes à l'heure actuelle, seront donc amplifiées dans le futur. Au fil des années, le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) a mis en place plusieurs structures afin de protéger son réseau routier. Par ailleurs, ce ministère est régulièrement en mode réaction quant à la gestion de ses infrastructures. Ce constat s'explique, notamment par l'augmentation de la fréquence et de l'intensité des tempêtes et la capacité de réalisation des travaux de réparation. Ce mode réactif ne permet pas la planification et la mise en œuvre d'une stratégie concertée d'adaptation aux aléas côtiers qui viserait davantage la prévention plutôt que la réparation (action plutôt que réaction). Le MTMD souhaite, avec le programme d'intervention en milieu côtier qu'il propose, mettre en place un mécanisme d'intervention souple permettant une prise de décision rapide et éclairée, en accord avec les exigences environnementales. Les travaux prévus dans le programme d'intervention en milieu côtier représentent 300 kilomètres linéaires de berge répartis dans 46 municipalités côtières. L'ampleur du territoire couvert par le programme ainsi que le nombre important de sites visés par celui-ci rend ce programme complexe, obligeant le MELCCFP à adapter l'approche d'évaluation environnementale tout en s'assurant de répondre aux exigences légales et réglementaires en vigueur. Ceci complexifie le traitement du dossier, car celui-ci devra être à la fois complet et satisfaisant pour répondre aux exigences de la directive émise par le ministre et aux exigences des experts gouvernementaux, mais aussi compréhensible pour le public.

Présentation du répondant	
Ministère ou organisme	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP)
Direction ou secteur	Direction de l'adaptation aux changements climatiques/Direction adjointe des risques climatiques et de la transition juste
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.
Région	Vous devez choisir une région administrative
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes
--	---

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées : Adaptation aux changements climatiques, méthodologies d'intégration du climat futur dans la gestion des risques climatiques
- Référence à l'étude d'impact :
- Texte du commentaire :

L'étude sectorielle portant sur la résilience climatique présente une démarche de l'appréciation du risque multi-aléas climatiques conforme aux bonnes pratiques et dans l'esprit de la norme ISO 14091 : 2021. Les horizons temporels 2041-2070 et 2071-2100 ont été privilégiés pour l'analyse, selon les scénarios SSP2-4.5 et SSP3-7.0, lorsque disponibles. Les scénarios SSP2-4.5 et SSP5-8.5 ont été utilisés pour la projection de la hausse du niveau de la mer aux horizons 2050 et 2100. Aucun scénario climatique n'est associé aux tendances documentées pour les indicateurs relatifs à la projection de l'aléa érosion côtière. La revue de littérature qui y est présentée brosse un portrait général et à haut niveau des tendances en lien avec les aléas côtiers, ainsi que pour d'autres aléas climatiques tels que les précipitations ou la chaleur extrêmes pour les régions concernées. Les aléas côtiers (érosion et niveau de la mer) ressortent parmi les risques les plus importants pour ces régions. L'approche de l'étude de résilience se veut holistique, afin de favoriser la cohérence de la vision d'ensemble sur le territoire.

Comme aucune solution d'adaptation n'est actuellement connue pour chacun des sites, il n'est pas possible d'évaluer la résilience d'un ouvrage précis dans un milieu donné.

Cependant, l'étude de résilience climatique ne permet pas de comprendre comment les changements climatiques actuels et futurs ont été pris en compte dans l'évaluation du risque pour les infrastructures et dans la sélection ainsi que la priorisation des sites exposés aux risques d'érosion et de submersion côtières. L'échelle régionale et multi-aléas utilisée afin d'établir les scores de probabilité ne permet pas de situer la probabilité d'occurrence des aléas côtiers sur le territoire et dans le temps.

Par exemple, il n'est pas possible pour l'analyste de connaître la position projetée du trait de côte à l'horizon 2100, pour un secteur donné, ou l'étendue et la profondeur des zones submergées lors d'un événement de récurrence 0-100 ans à l'horizon 2050. En effet, un secteur qui n'est pas considéré à risque actuellement pourrait être à risque imminent en 2050, par exemple. Ce manque de précision et de visibilité rend difficile une juste appréciation de l'exposition du réseau routier et de ses composantes ainsi que de sa vulnérabilité (sensibilité et capacité d'adaptation) aux aléas côtiers en contexte de changements climatiques et, ultimement, de son risque. Le choix d'une solution d'adaptation pour un site donné, intégrée à l'échelle du territoire et durable dans le temps, est ainsi compromis et peut conséquemment mener à de la maladaptation.

La raison d'être du programme décennal d'intervention est de « réduire, de manière efficace, intégrée et durable, la vulnérabilité du réseau routier du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine face aux aléas côtiers, dans un contexte climatique en changement (vol. 1, p. III) ». En ce sens, il apparaît crucial d'apprécier les risques d'érosion et de submersion côtières et leur évolution à l'échelle du territoire sur des horizons temporels conséquents avec la durée de vie des infrastructures nécessaires à la pérennité du réseau routier.

#### **Afin d'être jugée recevable, l'étude d'impact doit démontrer :**

1. Comment les changements climatiques actuels et futurs sont intégrés dans la méthodologie d'appréciation des risques d'érosion et de submersion côtières utilisée lors de l'identification et de la priorisation des 228 sites à risque.
2. Comment les résultats issus de cette appréciation du risque sont intégrés à l'étape du choix de la solution d'adaptation pour chacun des sites.
3. Les mécanismes par lesquels le climat futur sera intégré à l'étape de la conception de la mesure d'adaptation.

#### **Détailler l'intégration des changements climatiques actuels et futurs dans la méthodologie d'appréciation des risques d'érosion et de submersion côtières utilisée lors de l'identification et de la priorisation des 228 sites à risque**

La section 3.7 de la directive précise que « le programme et les projets qui en découlent doivent être planifiés et mis en œuvre en tenant compte des risques engendrés par les effets actuels des changements climatiques et des risques potentiels des effets anticipés de ces changements ».

Certains éléments de réponse semblent se retrouver dans les fiches descriptives de site (ex. : figure 8-1 du Volume 1) qui présentent une valeur d'intensité de l'exposition du réseau routier à la submersion. Or, il n'est pas clair si cette valeur est en climat actuel ou futur, sur quel scénario climatique est basé la projection de l'aléa le cas échéant, quelle méthodologie a été utilisée afin d'arriver à une valeur d'intensité d'exposition, et si l'aléa submersion a été projeté sur l'ensemble du territoire couvert par le programme d'intervention à des fins d'appréciation du risque. De plus, cette représentation cartographique de l'intensité de l'aléa submersion ne semble pas être étendue à l'aléa érosion.

À la section 8.2 du volume 1 de l'étude d'impact, il est mentionné :

« Dans le cadre du programme décennal d'intervention, l'évaluation de la vulnérabilité des 228 sites est basée sur les données géomorphologiques disponibles, les indices de priorisation développés pour l'érosion et la submersion, les photographies obliques des sites, les données provenant des suivis terrain des sites naturels et des ouvrages de protection (p. ex. enrochements et murs de protection) selon les protocoles établis (Ponsart et Paré, 2022) ainsi que le jugement professionnel. »

La référence citée (Ponsart et Paré, 2022) n'est pas listée dans la section 14 (Bibliographie) et la méthode utilisée pour l'évaluation de la vulnérabilité n'est pas présentée en détail dans l'étude d'impact.

Les indicateurs relatifs aux aléas côtiers pour lesquels la prise en compte du climat futur est nécessaire sont minimalement les suivants :

- Couverture de glace - étendue et saisonnalité (hypothèse d'absence de glace en climat futur);
- Niveaux marin relatif (niveau eustatique et ajustement isostatique régional);
- Période de retour des niveaux d'eau extrêmes relatifs aux ondes de tempête (vagues et surcotes).

#### **Intégrer les résultats issus de l'appréciation des risques d'érosion et de submersion côtières utilisée lors de l'identification et de la priorisation des 228 sites à l'étape du choix de la solution d'adaptation pour chacun des sites**




Quoiqu'il soit compris et accepté que les solutions d'adaptation pour chacun des 228 sites ne soient pas encore connues à ce stade, les mécanismes assurant l'intégration de l'appréciation des risques en climat futur aux étapes du choix et de la conception de la solution d'adaptation ne sont pas explicités. Les outils développés pour faire le pont entre l'étude d'impact et les autorisations environnementales, et en aide à la décision présentés à la section 8.1, n'intègrent pas, de façon explicite, l'impact projeté des changements climatiques sur le milieu d'implantation et sur la mise en œuvre du programme. Le promoteur doit expliquer comment les changements climatiques sont intégrés aux outils d'aide à la décision. De plus, vu la durée décennale du programme d'intervention, il importe de spécifier comment cette intégration sera actualisée en fonction des méthodologies et des données les plus récentes disponibles au moment du choix et de la conception des solutions d'adaptation.

L'ajout de l'information relative à l'exposition et à l'intensité des aléas érosion et submersion côtières sur les fiches descriptives de site est jugée nécessaire, afin de répondre aux exigences des sections 2.4 et 3.7 ainsi que l'annexe B de la directive. En plus de permettre une appréciation des risques côtiers pour le réseau routier sur le territoire couvert par le Programme d'intervention en climat actuel et futur, cet ajout permettra d'informer le choix de la solution d'adaptation et d'intégrer la prise en compte du climat futur dans les outils développés pour faire le pont entre l'étude d'impact et les autorisations environnementales (section 8.1).

**Détailler les mécanismes par lesquels le climat futur est intégré à l'étape de la conception de la mesure d'adaptation**

Afin de bien répondre à la section 3.4 de la directive, il est demandé qu'une section détaillant les mécanismes d'intégration du climat futur soit ajoutée à la section 6.2.1.2 Principes généraux de conception des ouvrages de protection côtière ou à toute autre section jugée pertinente. Cette section pourrait référer, notamment, aux normes du ministère des Transports et de la Mobilité durable pour la conception des ouvrages et à la Directive sur l'appréciation et le traitement des risques liés aux changements climatiques émise par le MELCCFP.

**Signature(s)**

Nom	Titre	Signature	Date
Dominique St-Hilaire	Spécialiste en adaptation aux changements climatiques		2025/01/20
Julie Veillette	Coordonnatrice des avis d'experts		2025/01/20
Virginie Moffet	Directrice adjointe des risques climatiques et de la transition juste		2025/01/20

**Clause(s) particulière(s) :**

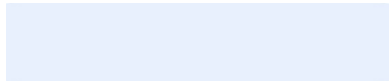
**2 Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires**

<p>Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?</p>	<p>Choisissez une réponse</p>
--	-------------------------------

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées :
- Référence à l'addenda :
- Texte du commentaire :

**Signature(s)**

Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

**Clause(s) particulière(s) :**

**ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET**

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

<b>3 Avis d'acceptabilité environnementale du projet</b>			
Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?			Choisissez une réponse
Justification :			
<b>Signature(s)</b>			
Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
<b>Clause(s) particulière(s) :</b>			

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des figures

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	<b>PROGRAMME D'INTERVENTION POUR LA PROTECTION DES INFRASTRUCTURES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE FACE AUX ALÉAS CÔTIERS</b>	
Initiateur de projet	<b>MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE</b>	
Numéro de dossier	3211-02-322	
Dépôt de l'étude d'impact	2024/12/09	

Présentation du projet : Étant donné leur proximité avec le fleuve ou le golfe Saint-Laurent, les infrastructures routières du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine sont très vulnérables aux aléas côtiers, notamment à l'érosion et à la submersion. Dans le contexte de changements climatiques actuel, les zones côtières sont de plus en plus exposées aux vagues et tempêtes maritimes. Les conséquences des aléas côtiers sur les infrastructures routières, déjà importantes à l'heure actuelle, seront donc amplifiées dans le futur. Au fil des années, le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) a mis en place plusieurs structures afin de protéger son réseau routier. Par ailleurs, ce ministère est régulièrement en mode réaction quant à la gestion de ses infrastructures. Ce constat s'explique, notamment par l'augmentation de la fréquence et de l'intensité des tempêtes et la capacité de réalisation des travaux de réparation. Ce mode réactif ne permet pas la planification et la mise en œuvre d'une stratégie concertée d'adaptation aux aléas côtiers qui viserait davantage la prévention plutôt que la réparation (action plutôt que réaction). Le MTMD souhaite, avec le programme d'intervention en milieu côtier qu'il propose, mettre en place un mécanisme d'intervention souple permettant une prise de décision rapide et éclairée, en accord avec les exigences environnementales. Les travaux prévus dans le programme d'intervention en milieu côtier représentent 300 kilomètres linéaires de berge répartis dans 46 municipalités côtières. L'ampleur du territoire couvert par le programme ainsi que le nombre important de sites visés par celui-ci rend ce programme complexe, obligeant le MELCCFP à adapter l'approche d'évaluation environnementale tout en s'assurant de répondre aux exigences légales et réglementaires en vigueur. Ceci complexifie le traitement du dossier, car celui-ci devra être à la fois complet et satisfaisant pour répondre aux exigences de la directive émise par le ministre et aux exigences des experts gouvernementaux, mais aussi compréhensible pour le public.

Présentation du répondant	
Ministère ou organisme	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs
Direction ou secteur	Direction de la gouvernance et de l'évaluation de programmes
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.
Région	Vous devez choisir une région administrative
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

## 1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Thématiques abordées : Analyse multicritère</li> <li>• Référence à l'étude d'impact : 8.1.2 et annexe C</li> <li>• Texte du commentaire :</li> </ul> <p><b>Contexte</b>                      L'initiateur présente une étude d'impact environnemental dont la variante finale est encore à déterminer. Ainsi, les répercussions du projet seront connues plus tard. Pour déterminer la variante finale, l'initiateur a mandaté un chercheur de l'Université du Québec à Rimouski (UQAR). En effet, il a développé un outil pour identifier les mesures d'adaptation pour protéger les infrastructures de transports face aux aléas côtiers.                      L'outil se décline en trois étapes : l'utilisation d'un algorithme d'évaluation des impacts de chaque variante et la réalisation de deux analyses multicritères réalisées à des moments différents dans le processus de prise de décision de la variante. L'algorithme serait</p>	

développé à partir d'une revue de littérature internationale entre 1970 et 2019. En outre, les critères d'analyse sont répartis entre cinq catégories : le contexte environnemental, l'expertise pour la réalisation du projet, les caractéristiques techniques, le coût du projet, la qualité de vie et le récréotourisme.

Par la suite, l'analyse multicritère est divisée en deux parties : l'attribution d'une pondération et la notation. La pondération attribue un poids relatif à chacune des cinq catégories de critères, ainsi qu'à chaque critère à l'intérieur des catégories. La pondération est un travail multidisciplinaire réalisé par plusieurs parties prenantes, soit le Ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD), le monde municipal et les organismes non gouvernementaux à caractère environnemental. Finalement, une note est attribuée à chaque variante du projet en fonction de la pondération attribuée par chaque partie prenante. L'initiateur présente des exemples de résultats de son algorithme en annexe C.

### Analyse

Selon Gunton et coll. (2020), l'analyse multicritères dans le cadre des évaluations environnementales a plusieurs avantages :

- Elle est une méthode éprouvée pour les décisions planifiées ;
- Elle inclut les préférences des parties prenantes dans le processus décisionnel ;
- Elle permet d'inclure des éléments qualitatifs et quantitatifs ;
- Elle permet d'identifier les différences et les similarités dans les préférences des parties prenantes ;
- Elle est transparente et révèle les meilleures solutions de rechange pour chaque partie prenante.

Cependant, elle comporte quelques limites :

- Elle ne permet pas généralement la comparaison avec l'absence d'intervention. Elle n'inclut généralement pas réellement l'ensemble des variantes du projet.
- Les préférences de l'ensemble des parties prenantes sont difficiles à réellement intégrer. En effet, les parties prenantes doivent avoir l'ensemble de l'information pour réellement révéler leur préférence. Également, leurs préférences peuvent changer dans le temps.

Gunton et coll. (2020) mentionne que l'outil le mieux adapté dans le cadre des évaluations environnementales est l'analyse avantages-coûts avec des comptes multiples. En effet, cette dernière présente les avantages et les coûts pour chaque partie prenante. Cette approche permet de bien identifier les effets d'une décision sur chaque partie impliquée.

En effet, cet outil est le plus approprié pour déterminer si le projet est justifié et offre l'assurance que le projet est réalisé dans l'intérêt public. D'ailleurs, le MTMD utilise habituellement l'analyse avantages-coûts à l'interne (MTMD, 2023, P.4) pour soutenir la prise de décision concernant certains projets.

### Recommandations



Les limites de l'analyse multicritères quant à la révélation des préférences des parties prenantes peuvent être réelles dans ce cas. Gunton et coll. (2020) mentionne que le meilleur outil dans le cadre des évaluations environnementales est l'analyse avantages-coûts avec des comptes multiples. En conséquence, l'initiateur devra faire la comparaison entre l'outil utilisé pour soutenir la prise de décision et les autres outils disponibles, notamment l'analyse avantages-coûts. Ainsi, il devra faire ressortir les avantages et les inconvénients des différents outils disponibles. Finalement, il devra faire la démonstration que le projet retenu est le meilleur projet pour la société québécoise, peu importe l'outil d'aide à la décision.

Cette démonstration pourrait prendre différentes formes. Par exemple,

- L'initiateur pourrait réaliser une AAC avec des comptes multiples pour chaque variante d'un projet à l'annexe C. Ainsi, il pourrait être en mesure de démontrer que le même résultat est obtenu, peu importe l'outil utilisé. Pour ce faire, il pourrait utiliser le *Guide de l'analyse avantages-coûts des projets publics en transport routier* publié par le MTMD.
- Une démonstration que l'analyse multicritère est appropriée pour un projet de transport routier.

Gunton et coll. 2020. *Evaluating Methods for Analyzing Economic Impacts in Environmental Assessment*. En ligne. [https://rem-main.rem.sfu.ca/papers/gunton/sshrcc\\_cea\\_Report\\_Final\\_March\\_31\\_2020.pdf](https://rem-main.rem.sfu.ca/papers/gunton/sshrcc_cea_Report_Final_March_31_2020.pdf)

Ministère des Transports et de la Mobilité durable. 2023. *Guide de l'analyse avantages-coûts des projets publics en transport routier*. En ligne. <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/entreprises-partenaires/entreprises-reseaux-routier/guides-formulaires/documents-gestionprojetsroutiers/guideaac-methodologie.pdf>

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Patrice Vachon	Économiste		2025/01/21
Marie-Claude Bourget	Directrice		2025/01/21
Clause(s) particulière(s) :			

## 2 Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?	Choisissez une réponse		
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Thématiques abordées :</li> <li>Référence à l'addenda :</li> <li>Texte du commentaire :</li> </ul>			
Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Clause(s) particulière(s) :			

**ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET**

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

## 3 Avis d'acceptabilité environnementale du projet

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?	Choisissez une réponse
Justification :	

<b>Signature(s)</b>			
<b>Nom</b>	<b>Titre</b>	<b>Signature</b>	<b>Date</b>
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
<b>Clause(s) particulière(s) :</b>			

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des figures

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	<b>PROGRAMME D'INTERVENTION POUR LA PROTECTION DES INFRASTRUCTURES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE FACE AUX ALÉAS CÔTIERS</b>	
Initiateur de projet	<b>MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE</b>	
Numéro de dossier	3211-02-322	
Dépôt de l'étude d'impact	2024/12/09	

Présentation du projet : Étant donné leur proximité avec le fleuve ou le golfe Saint-Laurent, les infrastructures routières du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine sont très vulnérables aux aléas côtiers, notamment à l'érosion et à la submersion. Dans le contexte de changements climatiques actuel, les zones côtières sont de plus en plus exposées aux vagues et tempêtes maritimes. Les conséquences des aléas côtiers sur les infrastructures routières, déjà importantes à l'heure actuelle, seront donc amplifiées dans le futur. Au fil des années, le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) a mis en place plusieurs structures afin de protéger son réseau routier. Par ailleurs, ce ministère est régulièrement en mode réaction quant à la gestion de ses infrastructures. Ce constat s'explique, notamment par l'augmentation de la fréquence et de l'intensité des tempêtes et la capacité de réalisation des travaux de réparation. Ce mode réactif ne permet pas la planification et la mise en œuvre d'une stratégie concertée d'adaptation aux aléas côtiers qui viserait davantage la prévention plutôt que la réparation (action plutôt que réaction). Le MTMD souhaite, avec le programme d'intervention en milieu côtier qu'il propose, mettre en place un mécanisme d'intervention souple permettant une prise de décision rapide et éclairée, en accord avec les exigences environnementales. Les travaux prévus dans le programme d'intervention en milieu côtier représentent 300 kilomètres linéaires de berge répartis dans 46 municipalités côtières. L'ampleur du territoire couvert par le programme ainsi que le nombre important de sites visés par celui-ci rend ce programme complexe, obligeant le MELCCFP à adapter l'approche d'évaluation environnementale tout en s'assurant de répondre aux exigences légales et réglementaires en vigueur. Ceci complexifie le traitement du dossier, car celui-ci devra être à la fois complet et satisfaisant pour répondre aux exigences de la directive émise par le ministre et aux exigences des experts gouvernementaux, mais aussi compréhensible pour le public.

Présentation du répondant	
Ministère ou organisme	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs
Direction ou secteur	Direction générale de l'évaluation environnementale et stratégique (DGÉES) Pôle d'expertise sur les impacts sociaux (PEIS)
Avis conjoint	
Région	
Numéro de référence	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

# 1

## Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Thématiques abordées :</li> <li>Référence à l'étude d'impact :</li> <li>Texte du commentaire :</li> </ul>	<p><b>Démarche d'information et de consultation publique</b></p> <p>Chapitre 4 de l'étude d'impact sur l'environnement (ÉIE)</p> <p>Dans le cadre de la présente étude d'impact sur l'environnement (ÉIE), l'initiateur de projet a mis en œuvre une démarche d'information et de consultation des parties prenantes et du public ayant pour « objectif de présenter le programme décennal et sa vision globale des interventions possibles pour réduire la vulnérabilité des actifs du MTMD face aux aléas côtiers » (MTMD, 2024a : 28). Depuis le printemps 2021, plusieurs parties prenantes auraient été rencontrées et différents moyens de communication ont été mis en œuvre afin de recueillir les préoccupations et les commentaires des parties prenantes concernées et de bonifier l'ÉIE. Le tableau 4-3 de la page 35 de l'ÉIE présente les parties prenantes rencontrées et recense les principaux commentaires et préoccupations recueillis dans le contexte du programme décennal d'intervention. Toutefois, le tableau ne présente pas de quelles façons l'initiateur en a tenu compte dans le cadre de l'élaboration et la bonification du programme décennal d'intervention. L'initiateur doit présenter</p>

clairement dans le tableau 4-3 de quelles façons il a pris en compte les préoccupations et les commentaires reçus dans ses efforts d'optimisation du programme décennal d'intervention.

- Thématiques abordées :
- Référence à l'étude d'impact :
- Texte du commentaire :

**Démarche d'information et de consultation publique**

Chapitre 4 de l'ÉIE

L'initiateur propose un programme décennal d'intervention pour protéger des aléas côtiers ses infrastructures se trouvant sur le territoire du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine. Il appuie le programme décennal d'intervention par une seule étude ÉIE, d'une portée globale et régionale, prévoyant plusieurs sites d'intervention potentielle sur un vaste territoire. Au total, ce sont 228 sites qui sont inclus au programme décennal d'intervention, dont près d'une centaine de projets (97) devrait être effectivement réalisés au cours de la période de dix ans. Selon l'initiateur, cette approche serait plus agile et permettrait de faire d'abord autoriser par le gouvernement un programme d'intervention lequel définit un cadre global de gestion environnementale du réseau de transport situé en milieu marin côtier. Par la suite, il en résulterait un travail descriptif plus important au moment des autorisations environnementales, prévues à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE).

Considérant que les travaux d'intervention (entretien ou construction) retenus nécessitant ultérieurement des autorisations ministérielles en vertu de l'article 22 de la LQE ne sont pas connus à ce moment-ci, mais qui pourraient néanmoins engendrer divers impacts sociaux (dérangement, modification temporaire ou permanente de l'utilisation du territoire et de la pratique d'activités récréotouristiques ou économiques, etc.) et susciter des préoccupations importantes des citoyens et des groupes (sentiment d'insécurité, perception de la modification du paysage, etc.), l'initiateur doit présenter un plan d'information et de consultation des parties prenantes et de la population en général pour les sites d'intervention au cours de son programme décennal d'intervention.

Les éléments de réponse fournis sur ce plan d'information et de consultation viendront compléter ce qui est indiqué à la page 216 de l'ÉIE, à savoir que, pour les projets non assujettis à la Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement (PÉIE), « une évaluation des enjeux en lien avec les différentes parties prenantes sera faite pour déterminer si de l'information sur le projet doit être diffusée » et préciser les mesures de gestion particulières pour atténuer les impacts potentiels du programme d'intervention – volet communication, présentées dans le tableau 9-7 de la page 237 de l'ÉIE.

Il importe de souligner qu'un tel plan d'information et de consultation vise à informer de façon continue, transparente et rigoureuse la population sur les interventions qui seront réalisées, mais aussi de tenir compte de leurs préoccupations et de leurs commentaires au regard de ces interventions et des impacts potentiels, d'autant que « l'intervention à un site donné n'est pas connue à l'étape de l'ÉIE » (MTMD, 2024a : 195). Enfin, rappelons que l'information et la consultation du public a été l'un des principaux enjeux soulevés par la population lors de la consultation sur les enjeux menée par le MELCCFP, du 25 août au 24 septembre 2021 (MELCC, 2021).

- Thématiques abordées :
- Référence à l'étude d'impact :
- Texte du commentaire :

**Programmes de surveillance et de suivi environnementaux**

Chapitre 10 de l'ÉIE

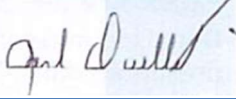

L'initiateur propose deux types de programmes de surveillance et de suivi dans le contexte du programme décennal d'intervention, soit l'un à l'échelle du programme décennal d'intervention et l'autre à l'échelle d'un projet d'intervention spécifique à un site planifié. Pour l'un et l'autre des programmes de surveillance et de suivi, l'initiateur doit préciser si le volet des perceptions recueillies auprès des parties prenantes et de la population en général sera intégré aux programmes, particulièrement en ce qui concerne le déroulement du programme décennal d'intervention dans son ensemble, ainsi que sur les projets d'intervention spécifiques, ses impacts perçus et vécus et les mesures de gestion environnementale appliquées.

**Références consultées :**

MELCC (octobre 2021). Compilation des enjeux soumis dans le cadre de la consultation sur les enjeux que l'étude d'impact devrait aborder pour le Programme décennal d'intervention pour la protection des infrastructures du ministère des Transports et de la Mobilité durable face aux aléas côtiers dans le contexte des changements climatiques sur le territoire du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine.

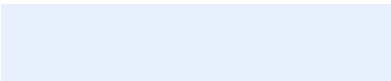
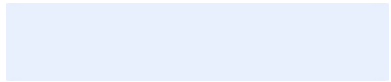
MTMD (novembre 2024a). *Programme décennal d'intervention pour la protection des infrastructures du ministère des Transports et de la Mobilité durable face aux aléas côtiers dans le contexte des changements climatiques sur le territoire du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine*. Étude d'impact à portée régionale – volume 1. ÉIE préparée par Englobe pour le Ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD).

MTMD (novembre 2024b). *Programme décennal d'intervention pour la protection des infrastructures du ministère des Transports et de la Mobilité durable face aux aléas côtiers dans le contexte des changements climatiques sur le territoire du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine*. Étude d'impact à portée régionale – volume 2 – Annexes. ÉIE préparée par Englobe pour le Ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD).

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Carl Ouellet, B.A. Sociologie	Conseiller en évaluation des impacts sociaux		2025/01/17
Ian Courtemanche, directeur général	Direction générale de l'évaluation environnementale et stratégique et Pôle d'expertise sur les impacts sociaux		2025/01/20
Clause(s) particulière(s) :			

## 2 Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

<p>Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?</p>	<p>Choisissez une réponse</p>
<p>Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Thématiques abordées :</li> <li>• Référence à l'addenda :</li> <li>• Texte du commentaire :</li> </ul>	

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Clause(s) particulière(s) :			

### ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

## 3 Avis d'acceptabilité environnementale du projet

## AVIS D'EXPERT

### PROCÉDURE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?			Choisissez une réponse
Justification :			
<b>Signature(s)</b>			
Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
<b>Clause(s) particulière(s) :</b>			

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des figures

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux