

## REQUÊTES DE CONSULTATION PUBLIQUE OU DE MÉDIATION

**Nom du 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

COTE	REQUÉRANT
PR 8.4.1	M. Jean-Philippe Lepage, Directeur général, comité ZIP des IDLM
PR 8.4.2	Mme Hélène Chevrier, citoyenne
PR 8.4.3	M. Antoine Bonhomme, Directeur général, comité ZIP Gaspésie
PR 8.4.4	M. Patrick Morin, Directeur général, CRE Bas-Saint-Laurent
PR 8.4.5	M. Yv Bonnier Viger, citoyen
PR 8.4.6	Mme Maxime Esther Bouchard, citoyenne
PR 8.4.7	M. Jean-Claude Plourde, Solidarité Gaspésie
PR 8.4.8	Mme Madeleine Nadeau, Attention fragiles
PR 8.4.9	M. Alexandre Richard, citoyen
PR 8.4.10	M. Mario Heppell, citoyen

2026-04-09

Jonathan Roger, M.Sc.

**De :** Jean-Philippe Lepage <[lepage@zipdesiles.org](mailto:lepage@zipdesiles.org)>

**Envoyé :** 25 mars 2026 11:26

**À :** Ministre MELCCFP <[ministre@environnement.gouv.qc.ca](mailto:ministre@environnement.gouv.qc.ca)>

**Objet :** Demande de tenue d'un examen public – Programme décennal de protection des infrastructures (Bas-Saint-Laurent, Gaspésie et Îles-de-la-Madeleine)

À l'attention du ministre,

Par la présente, je vous transmets une demande formelle pour la tenue d'un examen public concernant le projet suivant : **Programme décennal de protection des infrastructures du ministère des Transports face aux aléas côtiers au Bas-Saint-Laurent, en Gaspésie et aux Îles-de-la-Madeleine.**

Voici les informations requises pour le traitement de cette demande :

Notre demande s'appuie sur les préoccupations suivantes concernant la nature générique du programme :

- **Incertitude sur les techniques d'intervention :** Le fait que les interventions spécifiques ne soient pas encore précisées sur quels sites elles seront réalisées, soulève des questions sur le choix des solutions (enrochement, solutions douces ou autres) et leur efficacité à long terme.
- **Impacts sur les écosystèmes côtiers :** Nous craignons que les travaux prévus ne perturbent de manière irréversible la biodiversité locale, notamment les zones de reproduction d'espèces marines et la dynamique sédimentaire naturelle.
- **Expertise territoriale :** Puisque notre organisme a comme mission de promouvoir la connaissance du Saint-Laurent et de favoriser la mise en œuvre d'initiatives locales de protection, de restauration, de conservation et de mise en valeur des usages et des ressources, nous portons un intérêt direct à la protection de l'intégrité écologique des littoraux et à la gestion durable des risques naturels.

Je demeure à votre disposition pour fournir tout renseignement complémentaire nécessaire à l'analyse de cette demande.

Dans l'attente de votre réponse, je vous prie d'agréer, l'expression de mes salutations distinguées.



**Jean-Philippe Lepage**

Directeur

**Comité ZIP des Îles-de-la-Madeleine**

209-330 ch. Principal • Cap-aux-Meules (QC) • G4T 1C9

(418) 986-6633

[lepage@zipdesiles.org](mailto:lepage@zipdesiles.org)



Havre-aux-Maisons, le 1<sup>er</sup> avril 2026

Monsieur Benoit Charette, ministre  
Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des  
Parcs (MELCCFP)  
Édifrice Marie-Guyart  
675, boul. René-Lévesque Est, 30<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 5V7  
[ministre@environnement.gouv.qc.ca](mailto:ministre@environnement.gouv.qc.ca)

**OBJET : Programme décennal de protection des infrastructures du ministère des Transports  
face aux aléas côtiers au Bas-Saint-Laurent, en Gaspésie et aux Îles-de-la-Madeleine /  
Demande d'examen public**

Monsieur le Ministre,

Dans le cadre de la démarche en cours (art. 31.3.5 de la LQE) sur le **Programme décennal de protection des infrastructures du ministère des Transports face aux aléas côtiers au Bas-Saint-Laurent, en Gaspésie et aux Îles-de-la-Madeleine (le Programme)**, je vous prie de recevoir la demande pour que soit tenu un examen public de ce projet de Programme.

Je suis originaire des Îles-de-la-Madeleine et, formée en sciences sociales, j'y ai travaillé à titre d'organisatrice communautaire pendant près de 40 ans. Consciente de la richesse de la nature en général, j'ai été fondatrice du Mouvement pour la valorisation du patrimoine naturel des Îles (aujourd'hui Attention Fragîles) à la fin des années 1980, et du Centre de recherche sur les milieux insulaires et maritimes (CERMIM), affilié à l'UQAR, au tournant des années 2000. La richesse, la fragilité et la dynamique des milieux dunaires m'ont, de tout temps, interpellée.

Le 12 mars dernier, j'ai assisté à la présentation du Programme offerte par l'Initiateur, la Direction régionale du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine (DGBGI) du ministère des Transports et de la mobilité durable (MTMD). Cette séance d'information publique était tenue aux Îles-de-la-Madeleine, à votre demande, par le Bureau d'audience publique sur l'environnement (BAPE). Il s'agissait, pour les citoyens (public), d'une première communication sur le Programme décennal. J'ai, par la suite, jeté un coup d'œil à la documentation. Il me faut dire ici que la documentation sur le Programme est très lourde et de lecture ardue (plus de 65 documents totalisant plus de 3 000 pages + des cartes et fiches descriptives pour les 4 territoires à l'étude). De plus, la documentation m'a été difficile d'accès, n'étant disponible qu'en ligne.

Malgré son ampleur, l'étude d'impact environnemental (ÉIE) du Programme est silencieuse sur les impacts environnementaux des 228 interventions de protection projetées, de même que sur les impacts collatéraux ou cumulatifs de celles-ci. Lors de la séance d'information, les questions relatives à la résilience des interventions passées ou en cours ont été reçues comme *ne faisant pas partie du Programme*, et les questions posées relatives à l'une ou l'autre des interventions prioritaires à venir (54 projets / 228 projets sont situés aux Îles) ont été

reléguées à *plus tard* : « Comme aucune solution d'intervention 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 ». Réponses pour le moins frustrantes, d'autant plus que la DGBGI souhaite se soustraire à l'obligation de mener quelque autre ÉIE ou activité d'information-consultation publique. Le Programme a, écrit-elle, pour avantage : « Requérir une seule ÉIE, à portée régionale, qui permet d'obtenir un décret couvrant l'ensemble des projets d'intervention ... » (PR 3.1, Étude d'impact. Volume 1).

Sans prétendre à une lecture fine du Programme, mais avec le temps qui m'a été imparti, j'estime que le Programme présente des limites majeures.

- L'énoncé de la raison d'être du Programme, « Leur prise en compte [des changements climatiques] est donc nécessaire pour **assurer la pérennité des infrastructures routières côtières** gérées par le MTMD sur le territoire du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine afin de **réduire leur vulnérabilité aux aléas côtiers** et pour **proposer des solutions durables** ». (PR 3.1 Résumé, mon soulignement), m'apparaît ambitieuse et difficilement réaliste.
- La période de 10 ans (décennal) n'est pas déterminée. Au flou s'ajoute l'idée qu'au bout de la décennie, il sera simple de prolonger le Programme.
- D'autres limites, incertitudes et suppositions sont présentées par le consultant (Englobe Corp) au Programme, notamment « Les solutions de chaque projet n'étant pas encore connues, l'évaluation se base sur des hypothèses prudentes reconnues dans le domaine. Il n'y a pas eu de visite du site, ce qui peut poser une limite pour la description du projet ou pour l'anticipation de certaines interactions entre composante de projet et aléa climatique [...] La présente évaluation n'a pas pu bénéficier de résultats d'étude géophysique portant sur la stabilisation du roc ou la stabilisation des sols meubles [pensons ici aux milieux dunaires où se situeront 80 % des interventions aux îles] » (PR 3.1, Étude d'impact. Volume 1, p. 326 (358 en ligne).
- Les données utilisées dans le Programme sont-elles à jour? Depuis le début de la démarche, en 2021, il s'est passé 5 ans. Pendant ce temps, la fréquence augmentée d'événements climatiques a nécessité des travaux d'urgence et le recours à des mesures d'adaptation nouvelles, conduites sans études d'impact environnemental préalables; les résultats ont-ils été pris en compte? Une modélisation des changements prévisibles du littoral dunaire (Ex. : 2040, 2070) dans le contexte des changements climatiques est-elle disponible?
- L'évaluation générale du coût des projets est faite en dollars de 2012. Un calcul à partir des dépenses récentes (5 à 10 dernières années) et une projection de celles en cours et à venir permettrait de mesurer et de discuter du réalisme financier du Programme.

Particulièrement, pour l'archipel des Îles-de-la-Madeleine, le Programme est inquiétant :

- Le réseau routier, dans les années 1950-60, pour permettre la circulation d'île en île, a fait barrière à la mer par des jetées, ou traversé la mer par des ponts. (Ex. : Les jetées du

Havre-aux-Basques et de la Martinique, sont-elles des erreurs, comme le pensent des citoyens?) Ces ouvrages ont ensuite été prolongés, en bonne partie, par la construction de routes sur des cordons dunaires, ces milieux de sables plus ou moins fixés, étroits et très dynamiques. La route, structure fixe, a un effet important de *coastal squeeze*<sup>1</sup>; elle fait obstacle à la dynamique naturelle de la dune. L'encochement du littoral dunaire, la fixation du trait de côte et autres mesures rigides, peuvent-ils être considérés comme des solutions durables ? La question est devenue d'actualité dans le milieu, particulièrement pour les cordons Havre-aux-Basques et Dune-du-Nord, L'analyse doit être partagée avec la population et ses organismes, et les réponses (solutions ou interventions) envisagées sur un horizon convenable, de moyen et long terme.

- Pour l'instant, au regard du principe de « Respect de la capacité de support des écosystèmes », le Programme s'attarde davantage à protéger la route que le milieu dunaire littoral qui la supporte.
- Le Programme ne prend pas appui sur les résultats des interventions menées, ces dernières années, à titre expérimental et/ou en situation d'urgence;
- Le Programme ne présente pas ni ne cherche de nouveaux moyens d'intervention. Il ne semble pas non plus avoir vérifié si d'autres milieux, ailleurs, présentaient des besoins, des expériences et des interventions comparables, notamment CLIMAtlantic (Canada), CEREMA (France) ;
- La mesure d'adaptation par le rehaussement de la route n'est pas traitée dans le Programme, alors que la question se pose à plusieurs endroits aux Îles-de-la-Madeleine. La composante « rupture de la route » n'est pas non plus prise en compte;
- L'acceptation d'un Programme « théorique » ne devrait pas faire office d'acceptabilité sociale d'une ÉIE de l'ensemble de 228 projets (54 aux Îles) à venir au cours des 10 prochaines années (et davantage puisqu'il serait simple de prolonger le Programme) alors que seules des localisations approximatives de ces interventions sont connues de la population;
- Au chapitre 3.2 de l'Étude d'impact « Solutions de remplacement et leurs impacts », l'exercice de comparaison des solutions de rechange apparaît peu objectif et incomplet.

En exemple, si la SOLUTION no 3, *Intervention ciblée à des sites prioritaires*, s'appliquait, non pas site par site mais par segment réunissant plusieurs sites d'un même écosystème, cette solution pourrait présenter des avantages, voire peut-être déclasser, ou tout au moins largement améliorer, le Programme décennal. Dans le cas des Îles de la Madeleine, l'ensemble des 54 sites vulnérables concernent une seule MRC (2 municipalités). L'ensemble des sites de la Dune du Nord, ceux du Havre-aux-Basques, ceux le long de la lagune de Grande-Entrée, ou de la baie de Grosse-Île pourraient certes faire l'objet d'une analyse commune et d'une recherche de solutions résilientes. Cette solution, nommons-la **SOLUTION 3 améliorée**, pourrait avoir des avantages écologiques, économiques et sociaux, il me semble.

---

<sup>1</sup> Voir l'étude de Bernatchez P., et al. 2016, p.79 et 97 sur le site d'Ouranos :

<https://www.ouranos.ca/sites/default/files/2022-07/proj-201419-emart-savard-rapportfinal.pdf>

- Au regard du Programme décennal, il m'apparaît imprudent, voire périlleux :
- De s'aventurer dans une démarche avant d'avoir suffisamment questionné les impacts écologiques provoqués par les ouvrages routiers mis en place par le passé, ou mis à l'essai ces dernières années;
  - De se priver des connaissances locales, de faire fi de l'importance de la participation (information et consultation) citoyenne;
  - D'entraîner les autorités publiques dans une escalade vertigineuse de besoins récurrents de protection, aux coûts écologiques, matériels, financiers... démesurés?
  - De repousser de dix ans (en 2036?) la réflexion pourtant nécessaire aujourd'hui sur l'avenir de nos routes construites sur d'étroits cordons dunaires dynamiques.

Je reconnais que l'initiateur a fait preuve de leadership et d'un travail colossal en regroupant les données physiques, biologiques et humaines disponibles concernant le littoral côtier de nos grandes régions, et de faire connaître la localisation des secteurs du réseau routier les plus mis à risques d'érosion ou de submersion marine. Ce large exercice résulte en une vue d'ensemble fort justifiée.

Un examen public, impartial, en exposant les ambitions de l'Initiateur, les contraintes géophysiques du réseau routier et en favorisant les échanges de connaissances entre experts, acteurs et citoyens, un tel exercice permettra, j'ose le croire, de porter un jugement plus éclairé sur le Programme décennal et d'amorcer une véritable réflexion de long terme, sur l'adaptation aux aléas côtiers dans le contexte des changements climatiques.

Pour toutes les préoccupations ci-haut mentionnées, je vous prie de répondre favorablement à ma **demande d'examen public du Programme décennal de protection des infrastructures du ministère des Transports face aux aléas côtiers au Bas-Saint-Laurent, en Gaspésie et aux Îles-de-la-Madeleine.**

Recevez, monsieur le Ministre, ma collaboration et l'expression de mes sentiments les meilleurs.

*Hélène Chevrier*

---

Hélène Chevrier

c.c. Monsieur Alain R.Roy, président BAPE  
[programme-aleas-cotier@bape.gouv.qc.ca](mailto:programme-aleas-cotier@bape.gouv.qc.ca)

**De :** Antoine Bonhomme <[direction@zipgaspesie.org](mailto:direction@zipgaspesie.org)>

**Envoyé :** 4 avril 2026 10:32

**À :** Ministre MELCCFP <[ministre@environnement.gouv.qc.ca](mailto:ministre@environnement.gouv.qc.ca)>

**Cc :** Louana Silvy <[lsilvy@zipgaspesie.org](mailto:lsilvy@zipgaspesie.org)>

**Objet :** Demande pour la tenue d'un examen public par le BAPE

Bonjour,

Notre organisation se spécialisant sur la protection et la mise en valeur des milieux marins et côtiers de la Gaspésie fait la demande pour la tenue d'une audience publique pour le projet du programme décennal de protection des infrastructures du ministère des Transports face aux aléas côtiers au Bas-Saint-Laurent, en Gaspésie et aux Îles-de-la-Madeleine.

L'intérêt pour le milieu touché est au niveau des écosystèmes marins et côtiers de la Gaspésie.

Les motifs principaux sont en lien avec les multiples impacts négatifs que peut avoir la mise en place de structures de protection sur les milieux côtiers et marins se trouvant tout au long de la 132 en Gaspésie.

Il s'agit officiellement d'une demande au ministre responsable de l'Environnement la tenue d'un examen public du projet par le BAPE.

Merci & bonne journée,

**Antoine Bonhomme**

*Directeur général*

*(418) 534-2121 poste 101*

*506 route 132 Est,*

*Bonaventure, QC G0C 1E0*

[www.zipgaspesie.org](http://www.zipgaspesie.org) | Suivez-nous sur [Facebook](#) !





Rimouski, le 7 avril 2026

**PAR COURRIER ÉLECTRONIQUE**

Monsieur Benoît Charette  
Cabinet du ministre  
Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les  
changements climatiques, de la Faune et des Parcs  
Édifice Marie-Guyart  
675, boulevard René-Lévesque Est, 30e étage  
Québec (Québec) G1R 5V7  
ministre@environnement.gouv.qc.ca

**Objet : Demande d'examen public par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) – Programme décennal d'intervention pour la protection des infrastructures du ministère des Transports 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**

Monsieur le Ministre,

Comme vous le savez, les Conseils régionaux de l'environnement (CRE) du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine sont des organismes à but non lucratif dont les mandats portent notamment sur la protection de l'estuaire et du golfe du Saint-Laurent, ainsi que sur l'adaptation des communautés côtières et des écosystèmes aux changements climatiques. Plusieurs enjeux concernant le Saint-Laurent présentent une portée interrégionale, des répercussions similaires dans les régions et dépassent bien souvent les frontières administratives. Dans ce contexte, ces organismes collaborent régulièrement afin d'assurer une cohérence des actions et de favoriser le développement de solutions aux défis rencontrés. À ce titre, les trois CRE ont travaillé en étroite collaboration à l'organisation du *Forum interrégional sur les risques côtiers*, tenu en 2024, qui a réuni plus de 200 participant(e)s.

Les projets menés ces dernières années par les CRE en matière d'adaptation aux changements climatiques confirment une conviction déjà largement partagée par les acteurs et actrices des zones côtières : l'adoption d'une approche concertée, multi-palier et intersectorielle constitue une réelle valeur ajoutée pour la recherche et l'analyse des solutions, et ce, tout au long du processus décisionnel. Pour les CRE, une telle approche est essentielle, puisqu'elle permet d'intégrer et de valoriser les dimensions environnementales et sociales au même titre que les considérations économiques et techniques, tout en favorisant la coconstruction de solutions avec des représentant(e)s de l'ensemble des secteurs concernés, y compris de la société civile.

À la suite de l'examen du dossier en ligne et de leur participation à la séance d'information tenue sur leur territoire respectif, les Conseils régionaux de l'environnement du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine conviennent de l'importance de la tenue d'un examen public du *Programme décennal d'intervention pour la protection des infrastructures du ministère des Transports 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*. Le CRE du Bas-Saint-Laurent demande que cet examen soit réalisé sous forme de consultation ciblée menée sous l'égide du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE).

Bien que la zone d'étude soit vaste, les organismes reconnaissent que le Programme décennal porte principalement sur une démarche d'analyse des solutions. La théorie qui sous-tend l'approche privilégiée est certes scientifiquement rigoureuse et les impératifs liés au contexte des changements climatiques semblent y être adéquatement pris en compte. Toutefois, selon la solution retenue par le ministère des Transports, des enjeux ou des questionnements pourraient émerger à l'égard de certains projets ou tronçons routiers spécifiques, rendant nécessaire la tenue d'audiences publiques du BAPE. Il apparaît également essentiel qu'un mécanisme participatif d'analyse des solutions soit réfléchi et élaboré conjointement avec les acteurs-ices concerné(e)s, afin d'éviter des solutions arrêtées en dehors d'un processus inclusif intégrant les parties directement touchées.

Par ailleurs, on craint que le Programme décennal, tel que proposé, n'oriente trop rapidement les interventions vers des solutions rigides (murs, enrochements), au détriment de solutions souples (recharge de plages, végétalisation, génie écologique). Or, plusieurs organisations, dont le CREBSL, travaillent actuellement au développement des solutions souples émergentes qui, bien que pas encore au point, pourraient l'être au cours de la mise en œuvre du Programme décennal.

Le CRE du Bas-Saint-Laurent tient à préciser que la présente demande d'examen public sous forme de consultation ciblée du Programme décennal ne constitue en aucun cas un désaveu du travail réalisé à ce jour. Cette demande s'appuie plutôt sur le constat que, les interventions pour chaque site n'étant pas définies en amont du processus d'évaluation environnementale, il demeure essentiel de préserver la possibilité de recourir à des mécanismes participatifs, incluant le BAPE, afin de favoriser l'identification de solutions davantage écologiques et adaptées à la réalité des territoires.

Nous vous prions de recevoir, Monsieur le Ministre, nos salutations cordiales.

Le directeur général,



Patrick Morin  
patrick.morin@crebsl.com  
(418) 721-5711 #202 (bureau) | (418) 732-9137 (cellulaire)

Gaspé, le 7 avril 2026

Cabinet du ministre  
Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune  
et des Parcs  
[ministre@environnement.gouv.qc.ca](mailto:ministre@environnement.gouv.qc.ca)

Objet : demande de la tenue d'un examen public du **Programme décennal de protection des infrastructures du ministère des Transports face aux aléas côtiers au Bas-Saint-Laurent, en Gaspésie et aux Îles-de-la-Madeleine.**

Bonjour Madame, Monsieur,

Je suis un citoyen de la Gaspésie. J'habite à Gaspé tout près de la MRC de Percé.

J'aimerais tout d'abord manifester mon appui au Programme décennal de protection des infrastructures. Il permettra au MTMD de réparer, et de construire au besoin, des ouvrages de protection des liens routiers le long des côtes du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine avec célérité et flexibilité.

Comme vous le savez, sans doute, l'un des nombreux déterminants de la santé et du bien-être est la cohésion sociale. Cette cohésion découle d'une conversation soutenue et ouverte entre les citoyens, les citoyennes et leurs communautés, ainsi qu'avec les institutions qui interviennent sur le territoire où ils et elles vivent. C'est la raison d'être du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) que de favoriser cette cohésion face à des changements anticipés. La participation de la population aux décisions à travers l'information et la consultation permet de la rassurer sur les meilleures méthodes à utiliser lorsque des changements doivent survenir.

À ce titre, le Programme décennal a deux composantes. La première en est une d'entretien des infrastructures existantes. La deuxième est la construction de nouvelles infrastructures pour répondre à de nouvelles problématiques d'érosion ou de submersion.

Les travaux d'entretien ne posent généralement pas de problèmes. Les mécanismes d'information et de consultation proposés par le promoteur me semblent tout à fait adéquats. En effet, on parle ici d'un dérangement temporaire pour permettre les travaux d'entretien mais la situation redeviendra ensuite telle qu'elle était au moment de la construction initiale ou à peu près.

Il en est autrement avec les travaux de construction qui peuvent avoir un effet sur le paysage, la configuration du territoire, son aménagement et sa sécurité. Cela donne lieu parfois à des déplacements d'autres infrastructures ou constructions existantes. Dans ce cas, la proposition de méthode de consultation du MTMD me semble insuffisante. Elle ne permet pas une véritable conversation et discussion au sein de la communauté touchée. Les mécanismes par sondage ou par questionnaire, principalement sur le web, risquent de

ne pas permettre à la communauté de s'approprier les changements envisagés et d'adopter les attitudes adéquates en conséquence. La description qui en a été faite lors des séances d'information n'était pas rassurante. Plusieurs de mes voisins et voisines n'utilisent pas internet de cette façon. En revanche, elles et ils participeraient volontiers à une discussion sur le sujet si on les invitait à le faire au Centre communautaire, une soirée ou un après-midi de fin de semaine.

Une autre chose qui ne m'a pas rassuré lors des séances d'information, c'est le refus assez clair du MTMD de faire un bilan des travaux réalisés au cours de chaque année et la projection de ceux à venir dans l'année qui vient. C'est quelque chose qui nous préoccupe que de savoir si ces travaux importants ont pu se réaliser comme prévu et d'anticiper les travaux qui se réaliseront près de chez nous ou sur la route que nous utilisons toutes et tous pour entrer ou sortir de la région.

C'est pourquoi je pense que cette question de la consultation citoyenne doit être débattue lors d'un examen public pour nous assurer d'explorer les méthodes de consultation les plus adéquates dans ces circonstances. Un tel examen public permettrait d'entendre et de considérer les points de vue variés de plusieurs types de personnes et de communautés, comme le BAPE a l'habitude de le faire.

Je vous remercie de considérer cette demande.



Yv Bonnier Viger



**De :** [REDACTED]

**Envoyé :** 7 avril 2026 12:20

**À :** Ministre MELCCFP <[ministre@environnement.gouv.qc.ca](mailto:ministre@environnement.gouv.qc.ca)>

**Objet :** Route du vrai Portage, km 910 jonction 132 à La Martre en Haute-Gaspésie

Bonjour M. le ministre de l'environnement Benoit Charrette,

J'aimerais un examen public sur la vraie route du Portage, km 910 jonction de la route nationale 132 à La Martre en Haute-Gaspésie

suite au passage du BAPE le 25 mars pour nous informer sur le projet décennal de la remise à niveau des infrastructures dans ce secteur j'ai posé quelques questions sur la vraie route du Portage et j'aimerais que vous preniez en considération de mes demandes pour sa primaire réfection en même temps des travaux qui seront dans ce secteur précis plus ou moins quand le décret devrait avoir lieu en 2027....

- Premièrement cette route d'accès de la vraie route du Portage qui se fait à partir de la 132 depuis la construction de la route nationale au début 1980 et qui a toujours été le seul chemin de contournement en cas de bri de la route 132 entre La Martre et Marsoui cette route qui fait 500 mètres du nord au sud soit de la route 132 au nord vers l'ancienne route 6 (ancien chemin Perron) elle appartient en partie au MTQ ayant aussi dans ce secteur de la route de la vraie Portage été exproprié par le MTQ lors de la construction de la 132 en 1980.... Sur cette vraie route du Portage il y a aussi le ruisseau du Portage avec un mur de soutènement qui passe ou les ponceaux y sont présents et se jettent ensuite vers le fleuve au nord en passant sous la 132 , des travaux depuis dix ans se font souvent par le MTQ dans ce secteur et plus haut sur l'ancienne route 6 (travaux en collaboration avec le MTQ la dernière fois en 2021) cette vraie route du Portage sur 500 mètres reçoit depuis 1992 une subvention par le MTQ étant côté de niveau 2 par le ministère du transport et cette subvention est toujours émise par contre les fonds sont détournés depuis 2014 vers l'ancienne route 6 ... Depuis mon entreprise 4 saisons récréotouristique et moi vivons de nombreux désagréments vue l'accès difficile pour accéder à mon entreprise et domicile!!! De plus l'ancienne route 6 qui fait 3.5 km se nomme depuis 2014 (fausse route du Portage ) et cette ancienne route 6 était côté niveau 3 par le MTQ donc avec 0 subvention! Alors la subvention que la municipalité reçoit toujours et bien cet argent est détournée vers une ancienne route qui avant 2014 avait jamais été entretenue.... Sur mes documents et cadastres je borne au nord à 132 et au sud à l'ancienne route 6 comme tout les autres propriétaires!!! J'aimerais avoir enfin une attention, une écoute pour enfin remédier à la situation qui perturbe mon entreprise et moi-même depuis toutes ces années difficile....

En espérant le tout conforme

Mes salutations distinguées et merci de votre attention et aide M. Le Ministre Benoit Charette!

\*\*\*\*AU besoin je peux fournir de nombreux documents avec les sujets plus haut!

Mlle Maxime Esther Bouchard

Citoyenne à cet endroit depuis 21 ans et PDG Entre Deux Maximes Inc. depuis 17 ans

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[www.entredeuxmaximes.com](http://www.entredeuxmaximes.com)



**Objet : Demande d'audience publique – Projet de modification routière**

Madame, Monsieur,

En tant que groupement citoyen préoccupé par les impacts des changements climatiques sur les infrastructures routières, Solidarité Gaspésie La Côte-de-Gaspé souhaite exprimer ses inquiétudes concernant le programme décennal d'intervention pour les secteurs routiers vulnérables aux aléas côtiers du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine.

Le ministère des Transports a soumis une seule étude d'impact environnemental pour les 228 sites suivis où des travaux de protection pourraient être nécessaires. Un unique décret gouvernemental sera nécessaire pour agir sur l'ensemble des sites sans que les citoyens qui vivent à proximité des sites ne soient impliqués dans les discussions des modifications qui seront apportées au milieu de vie. Je trouve que c'est difficile d'avoir une idée de ce qui s'en vient .

Ce projet soulève des enjeux importants liés notamment à la sécurité des citoyens ainsi qu'à la protection des milieux naturels. Les informations actuellement disponibles ne nous permettent pas d'évaluer adéquatement les impacts à long terme qui auront lieu dans notre MRC

En conséquence, nous demandons la tenue d'une audience publique afin de permettre un examen rigoureux et une participation citoyenne élargie.

Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

Jean-Claude Plourde  
Pour Solidarité Gaspésie La Côte-de-Gaspé  
Courriel: [solidaritegaspesie@gmail.com](mailto:solidaritegaspesie@gmail.com)  
Téléphone (418) 360-4863



L'Étang-du-Nord, le 7 avril 2026

**PAR COURRIER ÉLECTRONIQUE**

Monsieur Benoît Charette  
Cabinet du ministre  
Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements  
climatiques, de la Faune et des Parcs  
Édifice Marie-Guyart  
675, boulevard René-Lévesque Est, 30e étage  
Québec (Québec) G1R 5V7  
ministre@environnement.gouv.qc.ca

**Objet : Demande d'examen public par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) – Programme décennal d'intervention pour la protection des infrastructures du ministère des Transports 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**

Monsieur le Ministre,

Comme vous le savez, les Conseils régionaux de l'environnement (CRE) du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine sont des organismes à but non lucratif dont les mandats portent notamment sur la protection de l'estuaire et du golfe du Saint-Laurent, ainsi que sur l'adaptation des communautés côtières et des écosystèmes aux changements climatiques. Plusieurs enjeux concernant le Saint-Laurent présentent une portée interrégionale, des répercussions similaires dans les régions et dépassent bien souvent les frontières administratives. Dans ce contexte, ces organismes collaborent régulièrement afin d'assurer une cohérence des actions et de favoriser le développement de solutions aux défis rencontrés. À ce titre, les trois CRE ont travaillé en étroite collaboration à l'organisation du *Forum interrégional sur les risques côtiers*, tenu en 2024, qui a réuni plus de 200 participant(e)s.

Les projets menés ces dernières années par les CRE en matière d'adaptation aux changements climatiques confirment une conviction déjà largement partagée par les acteurs et actrices des zones côtières : l'adoption d'une approche concertée, multi-palier et intersectorielle constitue une réelle valeur ajoutée pour la recherche et l'analyse des solutions, et ce, tout au long du processus décisionnel. Pour les CRE, une telle approche est essentielle, puisqu'elle permet d'intégrer et de valoriser les dimensions environnementales et sociales au même titre que les considérations économiques et techniques, tout en favorisant la coconstruction de solutions avec des représentant(e)s de l'ensemble des secteurs concernés, y compris de la société civile.

À la suite de l'examen du dossier en ligne et de leur participation à la séance d'information tenue sur leur territoire respectif, les Conseils régionaux de l'environnement du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et des



Îles-de-la-Madeleine conviennent de l'importance de la tenue d'un examen public du *Programme décennal d'intervention pour la protection des infrastructures du ministère des Transports 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*. Attention Fragiles - CRE des Îles-de-la-Madeleine demande que cet examen soit réalisé sous forme de consultation ciblée menée sous l'égide du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE).

Bien que la zone d'étude soit vaste, les organismes reconnaissent que le Programme décennal porte principalement sur une démarche d'analyse des solutions. La théorie qui sous-tend l'approche privilégiée est certes scientifiquement rigoureuse et les impératifs liés au contexte des changements climatiques semblent y être adéquatement pris en compte. Toutefois, selon la solution retenue par le ministère des Transports, des enjeux ou des questionnements pourraient émerger à l'égard de certains projets ou tronçons routiers spécifiques, rendant nécessaire la tenue d'audiences publiques du BAPE. Il apparaît également essentiel qu'un mécanisme participatif d'analyse des solutions soit réfléchi et élaboré conjointement avec les acteurs-ices concerné(e)s, afin d'éviter des solutions arrêtées en dehors d'un processus inclusif intégrant les parties directement touchées.

Attention Fragiles - CRE des Îles-de-la-Madeleine tient à préciser que la présente demande d'examen public sous forme de consultation ciblée du Programme décennal ne constitue en aucun cas un désaveu du travail réalisé à ce jour. Cette demande s'appuie plutôt sur le constat que, les interventions pour chaque site n'étant pas définies en amont du processus d'évaluation environnementale, il demeure essentiel de préserver la possibilité de recourir à des mécanismes participatifs, incluant le BAPE, afin de favoriser l'identification de solutions davantage écologiques et adaptées à la réalité des territoires.

Nous vous prions de recevoir, Monsieur le Ministre, nos salutations cordiales.

La présidente du CA,

Madeleine Nadeau  
conseiladministration@attentionfragiles.org  
(418) 986-6644 (bureau) | [REDACTED] (cellulaire)

Cabinet du ministre  
Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs  
Édifice Marie-Guyart  
675, boul. René-Lévesque Est, 30<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 5V7

La présente est une demande de consultation publique concernant le **Programme décennal de protection des infrastructures du ministère des Transports face aux aléas côtiers au Bas-Saint-Laurent, en Gaspésie et aux Îles-de-la-Madeleine**

Suite à une révision partielle du dossier, les motifs de ma requête sont :

Tel que stipulé dans le document PR14, bien que le programme d'intervention soumis au public vise exclusivement les segments du réseau routier sous sa responsabilité et qui sont directement touchés par l'érosion, la submersion ou les glissements de terrain, les interventions projetées sur les sites prioritaires sont susceptibles d'engendrer des répercussions environnementales sociales et économique dites extraterritoriales sur les autres routes et/ou territoires public/privé. Cette route est une infrastructure qui influe inévitablement les modes d'utilisation des routes qui ne sont pas sous la responsabilité du ministère.

L'étendue du projet implique également de nombreux villégiateurs, qui, en haute saison occupent les territoires à l'étude. Ce territoire collectif, à mes yeux comparable à l'île d'anticosti comporte de nombreux patrimoines matériels et immatériels dont la proposition de l'initiateur risque de d'altérer si l'état des lieux n'est pas complété avant les autorisations.

Pour ces motifs, il est crucial qu'une consultation publique élargie accessible à l'ensemble des Québécois assure une voie d'accès au savoir tout en permettant l'accès à une participation dynamique pour les occupants et les villégiateurs qui sont susceptible d'occuper le territoire et d'être impacté par le projet qui s'étend sur une longue période.

De plus, Il est très important, en tant que fiduciaire de multiples infrastructures en voie d'obsolescence, que vos recommandations concernant la tenue d'audiences publiques respectent les dispositions de la LQE avant d'entreprendre quelque orientation et/ou décisions, ce qui implique une justification préalable et convenablement documenté de la compatibilité du projet avec les orientations citoyennes qui sont dans les faits les bénéficiaires ultimes de vos décisions.

En tant qu'utilisateur saisonnier de cette route, J'ai un intérêt particulier pour le milieu touché.

Je suis préoccupé par le peu d'options de mobilités durable disponible à même l'infrastructure visée par le programme. Je me pose plusieurs questions dont l'initiateur ainsi que les différents experts du milieu pourraient répondre lors d'une éventuelle audience.

En appui à ces propos, je vous soumet que les routes ainsi que son corollaire, la prothèse motorisée a historiquement pris beaucoup de place dans l'espace publique et je me questionne sérieusement sur la pertinence d'investir des sommes colossales afin de prioriser systématiquement différent modes de déplacement énergivore sous-optimaux.

Quel est la place du projet dans le Plan Québécois des Infrastructures ?

Quel est sa proportion par rapport aux autres priorités incluant, sans s'y limiter, la revitalisation des infrastructures d'éducation ?

Les sommes historiquement investies sont-elles transférées vers des instances privés qui privatisent les gains tout en communalisant les risques ou sont-elles confiées à des instances publiques qui ont pour objectif d'affecter les sommes ainsi que les ressources de façon la plus optimale ?

Quel est la méthodologie utilisée ?

La méthode comptable utilisée se base t-elle sur une analyse du cycle de vie complète des infrastructures ?

Le MTMD utilise t-elle les meilleures méthodes comptables compatibles avec les objectifs de décarbonation ?

Le projet tel que proposé par l'initiateur est un l'équivalent l'égislatif d'un chèque en blanc signé par les contribuables. Au risque de me répéter, une audience publique s'impose de facto.

En lien avec le projet , le MTMD, notre fiduciaire de confiance a commandé des études à des firmes privées. L'initiateur est-il en mesure de réaliser lui même ces travaux à moindre coût pour les bénéficiaires ?

Lors de l'élaboration et de l'implantation des projets routiers, des instances à buts non-lucratifs et/ou des universités disposent-elles d'expertises variées qui permettrait de réduire significativement les fuites de pécule public vers des instances à buts lucratives ?

Dans l'affirmative, les contribuables pourraient peut-être réussir à construire plus lentement et sûrement des infrastructures durables fondé sur des bases subsidiaires.

Leurs contributions potentielles seraient-elles pertinentes afin que les occupants du territoire puissent profiter de projets et de programmes conçu sur des bases subsidiaires et durables qui concordent avec les objectifs du développement durable ?

Les occupants du territoire peuvent-ils contribuer activement à la définition des infrastructures ?

Le MTMD et le MTQ sont-ils nécessairement contraint de passer par des parties prenantes qui structurent l'inflation ?

La croissance actuelle de l'utilisation du réseau ainsi que l'état des infrastructures couplé à l'augmentation du trafic de véhicule lourd exerce une pression importante et je doute sérieusement que nous avons, jusqu'à présent, construit des actifs appropriés qui risquent de constituer un fardeau intergénérationnel qui mérite au moins un exercice démocratique qui est compatible avec l'ampleur des enjeux.

Sur les plan économiques et environnementaux, lors des audiences, l'initiateur pourrait nous éclairer concernant les sommes projetés concernant les dites zones prioritaires afin de les comparer avec différentes solutions de rechanges au projet et surtout, de valider, en première partie de l'audience, que globalement le projet décénal est :

A- compatibles avec les objectifs de décarbonation pour 2050, incluant la concordance de l'infrastructure actuelle avec les plans climats.

B- arrimé avec la vision zéro concernant la sécurité routière.

C-concordant avec les objectifs fédéraux, extra-territoriaux, régionaux et locaux.

Autrement dit, avant d'implanter le programme proposé, la route tel qu'elle est conçu peut-elle répondre aux besoins réel projeté ?

Advenant une modification structurante des modes de déplacements et/ou une limitation éventuelle des intrants énergétiques disponibles, les interventions du programme proposé risquent t-elles de constituer des actifs échoués ?

Quels sont les risques de ne pas modéliser le déplacement de certaines parties des routes avant d'autoriser le programme ?

Quels est le niveau de risque par rapport aux investissements ?

En plus des répercussions concernant la biodiversité liée aux milieux côtiers, à la qualité des sols agricoles ainsi que des répercussions à l'accès aux commerces et aux services, la présente comporte de nombreux enjeux sociaux, environnementaux, économique et opérationnel susceptible d'impacter de façon soutenue et ce à très long terme l'ensemble des occupants du Québec.

Je vous invite alors respectueusement à les transmettre à un organe impartial reconnu afin qu'elle vous guide vers des choix plus éclairés.

Ces nombreuses questions de fond intriquent des enjeux à débattre collectivement avant d'investir dans le pavage bitumé ainsi que l'aménagement à grand frais des berges et des routes.

Dans les circonstances, le BAPE est définitivement l'instance approprié afin d'éclairer vos éventuelles décisions.

Veillez agréer mes salutations distinguées.

Alexandre Richard

note au ministre: afin d'alléger votre fardeau de gestion des renseignements personnels une copie de la présente requête a été transmise au BAPE. Pour toute communication de renseignements supplémentaires ,veuillez contacter ces derniers.

Québec, le 7 avril 2026

**À l'attention de Monsieur le Ministre de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs**

**OBJET : Demande d'enquête et d'audience publique concernant le Programme décennal d'adaptation des routes 132 et 199 aux aléas côtiers dans l'Est du Québec (Projet n° 3211-02-322)**

Monsieur le Ministre,

En vertu de l'article 31.3 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, je sollicite par la présente la tenue d'une enquête et d'audiences publiques par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) concernant le programme mentionné en rubrique.

Ce programme représente le plus important investissement du Québec en matière d'adaptation climatique, engageant potentiellement des **milliards de dollars de fonds publics** pour plus de 200 sites d'intervention. À ce titre, les contribuables québécois sont en droit de s'attendre à ce que les autorités conçoivent les interventions les plus optimales, minimisant les impacts sur les milieux naturels et humains. Or, l'étude d'impact actuelle présente des lacunes critiques qui justifient un examen public.

### **1. Risques biologiques et fragmentation des habitats**

L'étude d'impact utilise des données parfois datées pour caractériser le milieu biologique, ce qui compromet l'évaluation des impacts sur des espèces à statut précaire comme le **satyre fauve des Maritimes**. L'enrochement massif prévu sur des centaines de kilomètres risque de condamner ces habitats par l'effet de « **compression côtière** » (**coastal squeeze**), un enjeu majeur soulevé par les experts lors de l'analyse de la recevabilité du dossier.

### **2. Lacunes méthodologiques et effets cumulatifs**

Le programme est présenté comme une « démarche de planification stratégique » (Rapport principal, p. 4), mais il échoue à modéliser les effets cumulatifs globaux de la minéralisation du littoral sur la dynamique sédimentaire régionale. L'absence d'une véritable analyse interministérielle intégrant le **retrait stratégique** ou des **solutions hybrides** innovantes suggère une validation par défaut de l'enrochement rigide, au détriment de solutions plus durables.

### **3. Préjudices socio-économiques et territoriaux**

Le **Dossier de participation du public (Annexe B)** confirme les craintes vives des associations de pêcheurs et des municipalités. L'artificialisation du littoral menace la productivité des gisements coquilliers et dégrade de façon irrémédiable les paysages emblématiques qui constituent le socle de l'économie touristique de la Gaspésie, du Bas-Saint-Laurent et des Îles-de-la-Madeleine.

### **4. Opacité foncière et droits des citoyens**

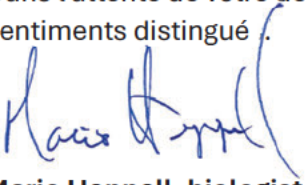
L'absence de cartographie à l'échelle parcellaire maintient les propriétaires riverains dans l'incertitude quant aux expropriations ou servitudes de chantier. Le report de ces précisions techniques à l'étape des autorisations ministérielles ultérieures (soustraites au débat public) lèse le

droit fondamental des citoyens à une participation publique éclairée sur des projets qui modifieront leur milieu de vie pour les décennies à venir.

### **Conclusion**

Considérant l'ampleur historique de cet investissement et les incertitudes majeures sur la résilience écologique de nos côtes, une audience publique est impérative. Seul le BAPE permettra d'assurer une transparence totale et de garantir que l'adaptation aux changements climatiques ne se fasse pas au détriment de l'intégrité de notre patrimoine naturel et du respect de nos concitoyens de l'Est du Québec.

Dans l'attente de votre décision, je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.



**Mario Heppel, B.Sc., P.Eng., -aménagiste**

**Expert retraité en Études d'impact (ÉIE) et Évaluations environnementales stratégiques (EES)**

**Gaspésien d'origine**

