

Audience publique

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

Première partie de l'audience

Deuxième séance

Étaient présents : Antoine Morissette, président
Stéphanie Dufresne, commissaire
Linda St-Michel, commissaire

Séance tenue le 21 mai 2026 en après-midi

Lieu de l'audience publique

Club de golf l'Empress
365, rue du Golf Adresse
Rimouski (Québec)
et via webdiffusion

Autres lieux de participation en direct

Salle le Moussaillon de l'Auberge du Port	Salle Mathurin-Bourg de l'église Saint-Joseph	Hôtel de ville de Petite- Vallée
40, chemin Principal Cap-aux-Meules (Québec)	764, boulevard Perron Carleton-sur-Mer (Québec)	45, rue Principale Petite-Vallée (Québec)

Le présent texte est une transcription des échanges et interventions qui se sont tenus lors de la séance publique. En cas de disparité entre cette transcription et l'enregistrement audiovisuel, ce dernier prévaut.

Table des matières

Mot de la présidence	1
Période de questions	2
Lucie D'Amours, citoyenne.....	5
Hélène Chevrier, citoyenne	15
Silvy Louana, pour le Comité ZIP Gaspésie.....	32
Sandrine Papias, pour le Conseil régional de l'environnement de la Gaspésie	46
Joël Marquis, citoyen.....	52
Mot de la fin	55

Mot de la présidence

Antoine Morissette

Alors bonjour à toutes et à tous. Je vous souhaite la bienvenue à la première partie de l'audience publique 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. Pour commencer, j'inviterais la porte-parole de l'initiateur à nous dire s'il y a de nouveaux documents déposés ou si vous avez un suivi sur certaines questions qui auraient été prises en délibéré hier.

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Non. Pour le moment, on n'a pas encore de retour sur les points qui ont été évoqués hier.

Antoine Morissette

Parfait, merci beaucoup. Je vais me tourner aussi du côté des personnes-ressources. Madame Duluc de Pêches et Océans Canada, est-ce que vous avez un suivi par rapport à des questions qu'on vous avait adressées hier?

Céline Duluc

Bonjour, monsieur le président. Céline Duluc, Pêches et Océans Canada. Oui, vous aviez posé une question sur les autorisations qu'on délivrait nous autres à propos des sites d'immersion. On a vérifié avec nos collègues de Environnement Canada. En fait, pour répondre à la question, c'est Environnement Canada qui délivre les permis pour les sites d'immersion, ça inclut à la fois les substances et la localisation, dans le fond, au niveau de l'immersion. Ça se fait en collaboration avec nous, le MPO, et avec Transports Canada, donc les permis vont être émis, mais nous, on doit être en collaboration avec eux. Il y a des consultations autochtones aussi qui sont faites à ce sujet-là. Nous au MPO, particulièrement ce qu'on autorise, c'est uniquement, dans le fond, tout l'impact qu'il y a sur l'habitat du poisson, la détérioration, perturbation, destruction, la mortalité du poisson. À ce sujet-là, je pense que si les personnes ont plus de questions, ils pourraient communiquer directement avec Environnement Canada. Ils nous ont donné une adresse générique si jamais les personnes veulent leur écrire puis ils nous ont aussi informé qu'il y avait des... un guide qui avaient été mis à disponibilité pour le promoteur si jamais, justement, ils veulent demander des demandes pour faire des permis de site d'immersion.

Antoine Morissette

Excellent. Merci beaucoup pour ce complément d'information qui était d'ailleurs très complet, je vous en remercie beaucoup.

Période de questions

Antoine Morissette

Donc maintenant, je déclare que le registre est ouvert. Vous pouvez vous inscrire dès maintenant, vous pouvez vous inscrire ici en salle à la table d'accueil ou dans les salles à Cap-aux-Meules, à Carleton et à Petite-Vallée. Si vous suivez la séance en ligne, je vous invite à vous connecter au site web et aller remplir le formulaire à cet effet. Vous pouvez également participer par téléphone. Le numéro, je le nomme, mais il est affiché régulièrement à l'écran, donc c'est le 1 800 463-4732, poste 6. Aujourd'hui je permettrai deux questions par intervention, toutefois vous pouvez vous réinscrire si le temps le permet. Je vous rappelle que, à la fin de cette séance-ci, donc la séance se terminera à 16 heures et que nous avons prévu, l'initiateur, en fait, a prévu une visite publique d'un site. Il reste encore une quinzaine de places, vous pouvez aller vous inscrire à la table d'accueil ou vous pouvez consulter le site web également où il y a un formulaire pour s'inscrire à la visite publique du site. D'ailleurs, je tiens à remercier également l'initiateur d'avoir accepté notre demande.

Je vous rappelle qu'afin d'assurer le bon déroulement des séances publiques, les échanges doivent se faire dans le respect et la courtoisie. Toutes les questions et les réponses me sont adressées. Lorsque vous vous adressez à mes collègues commissaires, vous échangez directement avec eux, donc il n'y a pas d'interaction directement entre les intervenants, l'initiateur et/ou les personnes-ressources. Pour les... Je vous demande d'éviter également les préambules pour les questions qui sont posées, allez directement au but et on évite de commenter également la réponse obtenue. Comme toutes les séances sont enregistrées et retranscrites, je demanderai aux personnes appelées à intervenir de se nommer chaque fois qu'elles prennent la parole. Donc nous allons débiter sans attendre avec une question de la commission. Je vais laisser la parole à ma collègue, madame Stéphanie Dufresne.

Stéphanie Dufresne

Oui, bonjour. Ma question s'adresse à l'initiateur. Donc, vous avez prévu des activités de consultation et d'information dans le cas où les projets auraient été assujettis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Votre programme prévoit 97 sites sur 10 ans à l'heure actuelle. On comprend que ça pourrait bouger. Là-dessus, il y en a 18 que vous avez identifié comme étant un scénario d'entretien qui n'aurait pas été assujetti à la procédure, et 79 dans un scénario de construction. Hier soir, vous nous avez parlé d'une vingtaine de sites... de projets qui auraient été assujettis à la procédure. Est-ce que c'est 20 sites d'intervention ou 20 projets? Comment est-ce que vous faites une distinction entre projet assujetti et site d'intervention? Est-ce qu'un projet regroupe plusieurs sites?

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Bien, d'abord, faut comprendre que quand hier, j'ai dit qu'il y aurait pu avoir une vingtaine de projets qu'auraient nécessités une étude d'impact, à partir du moment où on est passés dans le cadre du programme, tout ce qui a été comptabilisé, dans le fond, ça se fait par Municipalité. Fait que là, on serait rendu à 47 études d'impact parce qu'il y a 47 municipalités incluses dans le programme. Ça, c'est le premier point. Puis, ça se pourrait que il y ait des interventions, que, par exemple, sur un site, il pourrait y avoir deux projets. Ce

serait faisable dans le futur. Ça se pourrait aussi que un projet regroupe plusieurs sites. Ça, c'est quelque chose. On en a qui sont en train de se développer actuellement. Fait que oui, les deux cas sont possibles. Je sais pas si ça répond bien à votre question.

Stéphanie Dufresne

Mais, à l'heure actuelle, sur les 97 sites, combien il y a de projets assujettis? Vous avez parlé d'une vingtaine, mais on dirait que là, vous dites qu'un site peut regrouper plus d'un projet et plusieurs sites peuvent être à l'intérieur d'un projet.

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Mais dans le fond, je ne veux pas vous dire de bêtises, j'ai pas le chiffre exact sur les 97. Comme on mentionnait, c'était une vingtaine de sites qui auraient été assujettis. Entre-temps, les seuils ont été rehaussés, fait que déjà, on serait plus à une vingtaine, mais là, on n'a pas fait l'exercice de recalculer puisque, comme je le mentionne, pour le ministère de l'Environnement, il y a 47 municipalités, fait ça revient à 47 études d'impact.

Stéphanie Dufresne

J'irais vers le ministère, donc votre calcul de 45 projets assujettis, donc cela au départ regroupait les 228 sites. Avec le changement des seuils d'assujettissement, on sera combien?

Jonathan Roger

Jonathan Roger, ministère de l'Environnement. Je vais donner la parole à mon collègue Vincent Villeneuve.

Vincent Villeneuve

Oui, Vincent Villeneuve, ministère de l'Environnement. Bien, effectivement là, si je fais une petite rétroactive de tout ça, effectivement au moment du dépôt de l'avis de projet du programme du MTMD, les seuils d'assujettissement étaient de 500 mètres linéaires, par exemple, 5 000 mètres carrés d'empiètement, sous la limite d'inondation de récurrence 0-2 ans, là, du fleuve ou du golf. Ce faisant, cet article de règlement là, l'article 2 de l'annexe 1, partie 2 du règlement relatif à l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets. Pour l'application de cet article-là, dans le cas d'interventions qui visent des infrastructures routières ou ferroviaires, l'assujettissement se fait pas à la notion de site forcément, mais plus un cumul par municipalité. Ce qui veut dire que pour une municipalité donnée, qu'il y a un site qui déclenche les seuils du 500 mètres ou du 5 000 mètres carré, la municipalité finalement est assujettie, mais il pourrait aussi y avoir 35-50 sites dans une municipalité qui permettrait l'atteinte des seuils et donc cette municipalité-là serait également, là, assujettie à la procédure.

Dans le contexte, 47 municipalités ont été ciblées, là, à l'époque, pour l'assujettissement, pardon, du programme. Ces seuils-là ont été révisés l'année dernière. Je pourrais vous ressortir la date exacte... en vigueur le 4 décembre 2025. Ces seuils-là, l'article a été revu avec différentes modalités, maintenant on vise plus les travaux par exemple pour le... dans le cas du programme d'intervention, travaux visant la stabilisation des berges ou des rives, encore une fois sous la limite, là... d'inondation de récurrence 0-2 ans. Les seuils ont été rehaussés à

1 000 mètres linéaires cumulatifs puis en 15 000 mètres carrés cumulatifs, encore une fois, en empiétement. Par contre, dans la révision du règlement, il y a eu un article transitoire qui disait que les projets ou programmes qui étaient assujettis en vertu des anciens seuils... et dont les travaux visaient l'entretien ou la stabilisation d'infrastructures routières aux ferroviaires demeuraient assujettis en regard des anciens seuils, donc le 500 mètres puis le 5 000 mètres carré à l'époque.

Donc, dans le cas du programme du MTMD, les 47 municipalités, alors assujetties, demeuraient assujetties dans la procédure, puis là, bien finalement le programme englobe une étude d'impact pour les 47 municipalités. Au final, en regard, si on appliquait aujourd'hui, là, sans mesures transitoires, les nouveaux seuils pour le programme, il y aurait 9 municipalités qui ne seraient plus assujetties. Mais au final, avec la mesure transitoire, l'article 3 du règlement modifiant le règlement d'assujettissement, finalement, l'ensemble des 47 municipalités demeure dans la procédure.

Stéphanie Dufresne

Est-ce que c'est dire que, dans le fond, les mécanismes de consultation qui sont prévus par l'initiateur devront s'appliquer quand même aux 47 municipalités?

Vincent Villeneuve

Oui, Vincent Villeneuve, ministère de l'Environnement. Effectivement, l'analyse qu'on en fait concerne ces 47 municipalités-là. La décision du gouvernement, là, va devoir reposer sur l'ensemble de ces 47 municipalités-là. C'est 47, au final, projets ou programmes assujettis à la procédure. Donc, le cadre qui va être prévu dans l'autorisation gouvernementale, le décret, là, si le programme est autorisé, bien toutes les activités qui en découlent parmi les 228 sites répartis dans les 47 municipalités vont être divisés par l'encadrement prévu, les balises, conditions, restrictions, interdictions prévues dans le décret qui pourrait être délivré.

Stéphanie Dufresne

Mais, ce qui m'intéresse, c'est dans le fond, c'est le mécanisme de consultation dans la question. Donc, finalement, dans les ampleurs de projets, là, le tableau, j'ai un tableau devant moi. Celle nécessitant une autorisation ministérielle, il y aurait pas la partie consultation. Mais finalement, est-ce qu'il y en a, des sites qui nécessiteraient qu'une autorisation ministérielle? Des projets, entre autres.

Vincent Villeneuve

Oui, Vincent Villeneuve, ministère de l'Environnement. Ce qu'il faut savoir c'est que, là on va tomber dans du jargon réglementaire, mais au final, toutes les interventions qui représentent finalement du déblai-remblai dans un milieu humide ou hydrique suivant des interventions qui découleraient d'une autorisation gouvernementale, d'un décret émis par le gouvernement, est assujetti à une autorisation ministérielle en vertu de l'article 22 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*. Cette disposition-là, ce sont les articles 45 et 46 du RAFI. On évite les acronymes. Je vous reviendrai avec le nom complet du règlement encadrant les activités en fonction de leur impact sur l'environnement. Il me semble. C'est-tu ça? Oui. On me fait signe que oui. Donc, c'est ça, ces deux articles-là, 45-46 du RAFI déclenchent finalement la nécessité

d'une autorisation ministérielle pour tous ces travaux... différents travaux, que ce soit du déboisement, par exemple, ou même travaux de remblais-déblais, là, dans des milieux humides ou hydriques pour un projet ou programme autorisé par le gouvernement.

Stéphanie Dufresne

Et puis, est-ce que c'est possible d'inclure les activités de consultation à l'intérieur de ça?

Vincent Villeneuve

Oui, Vincent Villeneuve, ministère de l'Environnement. Effectivement, dans le fond, le décret devient une autorisation, entre guillemets, autoportante, qui vit par elle-même, en regard des lois et règlements applicables, bien évidemment. Toutes les normes qu'au ministère on peut appliquer, ces normes-là de demeurent applicables dans l'analyse qu'on va en faire en autorisation ministérielle, mais tous les éléments qu'on pourrait prévoir dans l'autorisation gouvernementale, que ce soit par exemple une démonstration de prise en compte des préoccupations sociales ou l'obligation de réaliser une activité de consultation de type X dans un contexte Y, bien finalement le MTMD doit agir en conformité de ces balises-là dans l'autorisation gouvernementale dans la réalisation de ses activités qui découleraient de la mise en œuvre de son programme, s'il est autorisé. Donc, ces éléments-là, on peut prévoir des points de dépôt, des points de contact, là, pour un rendu de ces obligations-là, au niveau du ministère de l'Environnement. Généralement, on essaie de les associer aux autorisations ministérielles qui sont associées à l'intervention concernée, là, qui déclenche ces processus-là.

Antoine Morissette

Merci beaucoup.

Lucie D'Amours, citoyenne

Antoine Morissette

On va revenir avec des questions de la commission au cours de l'après-midi, mais on a déjà deux inscriptions à Cap-aux-Meules, donc je vais inviter madame Lucie D'Amours à poser ses questions. On vous écoute, madame D'Amours. Et on m'informe également que le registre est complet pour cet après-midi, donc je vais dès maintenant fermer le registre, puis ensuite, je vous cède la parole, madame D'Amours. Bienvenue.

Lucie D'Amours

Merci, monsieur le président. Ça me fait bien plaisir de vous voir vous occuper de cet important dossier qui semble en de très bonnes mains.

Antoine Morissette

Merci, madame D'Amours.

Lucie D'Amours

Je vais avoir deux questions, effectivement. En passant, je trouve qu'il est grand temps qu'on s'en occupe, puis je vais revenir un petit peu sur ce qui a été dit hier soir, je vous écoutais de chez moi, mais je pense qu'il y a quelque chose qui passe entre les craques. Mais ma première question de cet immense projet, si je peux dire, que j'ai regardé, j'ai survolé les études d'impact, le résumé de l'étude d'impact principale et les études, je dirais plus sectorielles. J'essayais de voir aussi ce que vous aviez dit hier soir sur les critères, les multicritères, comment un peu tout ça était ficelé. J'ai trouvé que ça manquait de couleur locale. À tel point que, il y a des milieux très importants aux Îles qui ne figurent pas dans les études régionales, comme par exemple le PR3.22, le 5.27 aussi sur le site, l'étude régionale qui est une des études qui concerne les Îles-de-la-Madeleine, où on décrit les types de milieux côtiers. Je...

Dans les types de milieux côtiers, les milieux dunaires ne figurent pas. Quand on parle des lagunes, on dit, je vais vous le dire textuellement, parce que c'est assez surprenant : « Les lagunes sont également appelées "barachois" ». Peut-être en Gaspésie, mais aux Îles, nos lagunes et les barachois, c'est deux milieux complètement différents. J'ai cru comprendre, en regardant tout ça, que les milieux dunaires, qui sont un tiers de notre territoire sur lesquels il y a énormément de routes et de projets prévus, on les appelle des plages. Mais la petite description qu'on en fait tient pas du tout compte de la dynamique des dunes. Est-ce que c'est une dune mobile, une dune semi-fixée, une dune fixée, dans laquelle on va insérer ce projet-là? Alors je voulais savoir d'où ça sort ces descriptions de milieux côtiers et pourquoi on n'a pas pu mieux s'insérer au portrait territorial des Îles?

Antoine Morissette

Merci pour votre question et vos explications, madame D'Amours, ce qui rend la question très claire. Je vais adresser la question à madame Moisset.

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Oui, la description des écosystèmes côtiers, elle a été faite à partir des informations disponibles dans le projet de recherche de l'UQAR, l'Université du Québec à Rimouski, le projet Résilience, qui a déjà classé les écosystèmes dans le fond. Fait que là, je me rappelle pas exactement comment sont inscrites là-dedans les dunes, mais c'est sûr que ça en fait partie puis que ça a été cartographié. Puis, au moment de l'étude d'impact, il n'y a pas eu de sortie sur le terrain.

Par contre, c'est sûr que pour chacun des projets qui va être réalisés, il va y avoir des sorties sur le terrain avec des caractérisations qui vont être faites. Fait que, tous ces aspects-là vont être documentés comme dans un projet classique-là. Puis tout ça devra être déposé auprès du ministère de l'Environnement pour qu'il s'assure qu'on a couvert l'entièreté. Puis, si par hasard, dans ses caractérisations, on aurait manqué quelque chose, bien évidemment que le ministère de l'Environnement va nous le mentionner puis que, si besoin, on retournera à prendre la donnée. Fait que, juste pour rassurer, c'est évidemment qu'il va y avoir plus de détails rendus au moment des projets avec des caractérisations qui vont être réalisées sur le site, que ce soit aux Îles-de-la-Madeleine ou ailleurs sur le territoire.

Antoine Morissette

Mais, madame D'Amours citait spécifiquement deux documents, je pense que c'était 3.22 et 5.27, deux documents ou l'inverse. Mais, ceci dit, la question était aussi pourquoi elle ne voit pas la couleur locale des Îles-de-la-Madeleine transparaître dans ces documents-là en termes de type de milieu d'une part, mais aussi peut-être des caractérisations de ces milieux-là qui sont propres aux Îles-de-la-Madeleine.

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Bien, là, j'ai pas bien compris à quels... les deux documents, là. Je sais pas à quoi on fait référence, est-ce que c'est des documents fournis dans l'étude d'impact?

Antoine Morissette

Bien, assurément, c'est deux documents qui sont associés à l'étude d'impact et... les documents 5, c'est les documents, là, de réponses aux questions puis de complément. Le document 3, c'est les documents qui sont associés effectivement à l'étude d'impact. Mais, madame D'Amours va nous faire un plaisir de préciser de quel document elle parlait, elle est avec nous. Donc, madame D'Amours, peut-être répéter, là. J'avais pris en note les numéros, mais je pense que j'ai fait des amalgames.

Lucie D'Amours

Oui, le document PR3.2, il y en a quelques-uns, mais celui sur les Îles, c'est le PR3.22. C'est une étude sectorielle sur les milieux naturels terrestres et écosystèmes côtiers. Et les études, après ça, à portée régionale, c'est les parties 5, puis la 5.27 décrit les types d'écosystèmes côtiers.

Antoine Morissette

Parfait. Merci beaucoup pour cette précision. Donc, madame Moisset, maintenant que vous avez la précision, je vous réitère la question.

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Oui, bien là, je comprends mieux de quoi on parle. Donc, en effet, il y a pas forcément de détail qui est porté plus spécifiquement à un secteur qu'à un autre, fait que tous les secteurs ont été décrits avec le même milieu. Là, je connais pas les fiches par cœur, fait qu'on pourra faire quelques vérifications avec mes collègues à distance qui pourront faire ça pendant qu'on poursuit pour valider la notion que les dunes n'apparaissent pas sur les fiches.

Antoine Morissette

Parfait. Puis peut-être aussi il y avait un complément d'information de la part de madame D'Amours que vous pourriez vérifier en même temps. Comment se fait-il que pour les plans milieux humides ou milieux hydriques qu'elle évoquait là, barachois et lagune semblent être associés alors que ce sont des milieux différents comme madame le mentionnait? Donc, j'imagine, vous allez compléter cette information-là exacte aussi.

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Oui, en effet, je vais laisser mes collègues chercher en arrière pendant qu'on continue.

Antoine Morissette

Mais, c'est très bien. Donc madame D'Amours, vous comprenez que l'initiateur fait des recherches de son côté. S'il nous revient pas en séance cet après-midi, il nous reviendra peut-être ce soir ou peut-être un peu plus tard, mais assurément vous aurez votre réponse. Donc, je vous laisse aller avec votre deuxième question.

Lucie D'Amours

Oui. C'est un peu en lien, là. Moi comme enseignante de biologie au Cégep des Îles, je disais souvent à mes étudiants : « si on connaît pas les milieux dans lesquels on intervient, on risque de mal intervenir », de pas faire ce qu'il faudrait faire. C'est un peu dans ce sens-là que ça m'a inquiété. Puis hier, il y a une dame, je pense que c'est Francine Lapierre, si je me trompe pas, hier soir, qui a posé une question sur le gros secteur de Havre Aubert, où on a fait un dépôt d'agrégats. De même que, il y en a un pas loin de chez moi à la Dune-du-Sud dans le secteur les Sillons, les Sillons qui est un autre type de milieu côtier dont on ne fait pas mention nulle part aussi. Les Sillons qui sont un agrégat, encore une fois un dépôt d'agrégats qui est entouré de sites floristiques soit dit en passant, qui sont à peu près morts maintenant à cause des poussières qui s'en échappent. Ces gros agrégats-là, on a dit que ça faisait pas partie de l'étude d'impact. Pourtant, on en a parlé beaucoup de sable, de dragage, de comment le sable viendrait pour servir à refaire les dunes et tout ça. C'est la base de ces projets-là. C'est là qu'on va aller chercher les matériaux aux Îles. On peut pas les inventer puis les faire venir rapidement. Il faut qu'il y ait des sites pour les accumuler, les mettre pour qu'on y ait accès.

Puis je pense que c'est un mal nécessaire, mais c'est quelque chose qui passe complètement entre les craques. Moi, je faisais partie d'un comité municipal où on s'occupait des terres publiques, puis on n'avait même pas été informés de cet aspect-là. Je pense que c'est des sites industriels qui sont pour une sablière ou pour une éolienne et qui sont convertis en autre chose et agrandis, grandement agrandis. Alors moi, je me demande et j'aimerais... Je vous demande pourquoi on n'inclut pas, d'ailleurs ça fait partie vraiment du secteur de projet à Havre Aubert, pourquoi on n'inclut pas ces sites d'agrégat là dans l'étude d'impact, puis pourquoi on peut pas en faire un genre de consultation? Moi j'aurais eu beaucoup d'autres sites à proposer à la Dune-du-Sud, à part le site qui a été choisi, que entre vous et moi, si on avait voulu choisir un site plus sensible, on n'aurait pas fait mieux. Fait que c'est des fois, il y a des choses qu'on ne voit pas, mais j'aimerais que ça soit soumis à la consultation, qu'on soit... que ça fasse partie du projet et qu'on soit au courant puis qu'on puisse décider ensemble où on fait ces sites d'agrégat là qui font partie de ce projet-ci.

Antoine Morissette

Madame D'Amours, merci encore pour votre question avec un préambule assez imposant, mais ceci dit, j'espère que vous allez nous soumettre un mémoire sur ce programme dans le cadre de la deuxième partie de l'audience. On reviendra pas spécifiquement sur les deux sites parce que la réponse a été donnée hier comme vous l'avez mentionné, c'était effectivement une question

de madame Lapierre. Par contre, votre question sur le pourquoi ces sites-là n'ont pas été inclus dans les limites du programme, là, je vais aller vers le ministère des Transports, puis ensuite je vais me retourner du côté du ministère d'Environnement pour avoir un éclairage sur cette question-là.

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Pour cette question, je vais laisser la parole à mon collègue Jonathan.

Jonathan St-Laurent

Oui, Jonathan St-Laurent, ministère des Transports. Comme mentionné hier, le programme d'intervention en milieu côtier regroupe principalement les ouvrages de protection qu'on veut mettre en place pour protéger les infrastructures routières. Donc, je peux comprendre, effectivement, que l'installation de sites d'entreposage est... une installation accessoire à la réalisation de certains projets. Toutefois, on n'est pas systématiquement en milieux côtiers et c'est pas nécessairement relié directement à la réalisation de ces travaux-là. Donc, certains sites, on est en prévention.

D'un autre côté, on est en proactivité pour être mieux outillés pour réaliser et s'approvisionner en matériaux. Toutefois, c'est pas une activité qui est obligatoire dans le cheminement de projet. Exemple, je pourrais prendre d'autres exemples qu'en Gaspésie, si on fait une recharge de plages de gravier, exemple, on va pas aller inclure toutes les sites de bancs d'emprunt dans le programme d'études d'impact. Donc, je comprends qu'il y a une saveur locale qui est désirée par les Îles-de-la-Madeleine. Toutefois, faut comprendre que le programme... fait l'ensemble de la couverture du territoire bossant en Gaspésie les Îles et on essaie d'avoir une compréhension, une mécanique commune sur qu'est-ce qui est inclus ou non dans le processus d'étude d'impact, d'évaluation des examens des impacts.

Donc, on va pas inclure l'ensemble des bancs d'emprunt ou les bancs d'approvisionnement en matériaux granulaires ou autre, parce que dans certains cas, l'approvisionnement peut être laissé à l'entrepreneur. Donc, ça dépend, c'est projet par projet. Encore une fois, il faut comprendre qu'on est à l'étape d'un programme qui encadre une mécanique de réalisation de projet. On n'est pas dans un cadre d'une étude d'impact qui est projet par projet où est-ce qu'il y a déjà des situations, des solutions déjà d'établies. Et donc les besoins en matériaux ne sont pas encore ciblés projet par projet pour l'ensemble de la durée du décret de 10 ans.

Fait que, à ce niveau-là, on n'a pas jugé qu'il était adapté d'inclure la mise en place de sites d'entreposage puisque ça fait pas partie du milieu côtier. C'est pas dans la même zone d'étude, c'est pas soumis aux mêmes aléas côtiers non plus, donc on n'est pas face aux mêmes enjeux systématiquement que un ouvrage côtier qui serait mis en place, que ce soit une méthode douce, souple ou rigide, peu importe. Donc, on a vraiment deux types d'ouvrages complètement différents avec des objectifs différents qui sont complémentaires, on le comprend bien, mais qui servent pas la même chose et qui ont pas les mêmes enjeux sur le milieu. Donc c'est pour ça qu'on n'a pas inclus dans l'étude d'impact.

Antoine Morissette

Monsieur St-Laurent, pour bien comprendre, vous dites que c'est des sites accessoires, donc qui sont nécessaires pour la réalisation des ouvrages de protection, donc ça peut être de l'entreposage temporaire. Dans une perspective d'optimisation, j'imagine que vous allez réutiliser des sites qui existent déjà. Donc les sites dont on a évoqué, celui à la Dune-du-Sud, celui également au Havre Aubert, avant d'arriver à l'île du Havre Aubert, qu'on a évoqué hier, sont déjà des sites qui sont utilisés actuellement et qui, j'imagine, de votre côté seraient utilisables dans un contexte où vous avez besoin d'aller entreposer temporairement des matériaux pour aller faire les travaux X ou Y, selon la localisation où ils seront. Si vous voulez optimiser, vous pourriez réutiliser ces sites-là, mais est-ce que aussi, par exemple, vous pourriez utiliser, et là, pas nécessairement aux Îles, mais plus globalement, des sites temporaires d'entreposage et auquel cas ces sites temporaires d'entreposage là seraient potentiellement inclus parce que là, ça devient une nécessité dans le cas du programme.

Je sais pas si vous suivez un peu mon raisonnement, c'est que ces sites-là existent, vous allez les utiliser en disant, bon, on peut ne pas les inclure au programme parce qu'ils existent déjà, mais si on était dans un contexte où ils n'existaient pas, on devrait les créer, ne serait-ce que temporairement pour pouvoir entreposer matériaux et/ou machineries et autres éléments, là, du... nécessaires aux travaux.

Jonathan St-Laurent

Oui, je comprends très bien votre question. Toutefois, je vais laisser la parole à mon collègue Thomas Chevalier qui a une réponse adaptée pour la question.

Thomas Fortin-Chevalier

Oui, Thomas Chevalier, ministère des Transports. Je tiens juste à mettre... Monsieur le président, je vais juste répondre à votre question d'abord, puis ensuite, je vais juste bonifier l'élément de réponse que Jonathan a fait à madame D'Amours. Effectivement, aux Îles, on a voulu... on a besoin de sites d'entreposage, pour nos besoins, pour les besoins de la Municipalité également. Donc, lorsque le site dans les Sillons, je crois que c'est le site de la Cormorandière, à moins que je me trompe... mais lorsque ce site-là a été désigné, il y a eu vraiment des grandes discussions avec le MRN, puis avec la Municipalité également, pour cibler vraiment les sites avec le plus de potentiel puis de faire le moins de dérangements possibles, disons compte tenu du milieu, il y avait des caractérisations qui avaient été faits, puis effectivement, je doute pas que ça... occasionne des dommages, mais c'était le moindre mal, disons, dans le contexte.

Après, aux Îles, on a vraiment besoin de sites d'entreposage parce que la plupart des matériaux, lorsqu'on intervient avec des ouvrages de protection en pierre, sont importés et donc pour les logistiques de chantier, c'est vraiment vraiment plus simple de pouvoir entreposer temporairement des pierres pour ensuite les acheminer au site, vraiment plus simple pour les entrepreneurs, puis il y a pas de place d'entreposage non plus aux droits des sites. Souvent, où on intervient, on est vraiment très très avancé dans le coincement côtier, on n'a pas de place pour entreposer quoi que ce soit ou très peu de matériaux puis souvent, ces matériaux... d'autres types de matériaux que de la protection. Après, sur le continent, si on voulait avoir des sites d'entreposages, je pense que je le verrais vraiment plus à l'étape des projets parce que,

pour l'instant, les solutions n'étant pas identifiées, on n'a pas des besoins pour chacun des sites puis il y a... une notion d'espace beaucoup plus importante sur le continent, avec beaucoup plus de latitude qu'aux Îles, où c'est vraiment plus restreint. Donc, j'aurais plus tendance à... l'inclure au sein des projets et donc que... la discussion ait lieu avec les acteurs, les parties prenantes, à l'échelle des projets.

Antoine Morissette

Je vais poursuivre dans cette direction-là. Madame D'Amours évoquait la possibilité de proposer d'autres sites, donc nécessairement il y a un aspect consultation publique derrière tout ça, c'est-à-dire que les gens du milieu peuvent... pourraient proposer des sites et également, ces sites-là pourraient donc servir dans un contexte du programme, mais aussi peut-être plus largement, là, à l'échelle, par exemple, des travaux juste pour régulier d'entretien ou autre. Dans quelle mesure la consultation publique a été, je dis consultation publiques, mais peut-être échanges avec les citoyens, on va dire ça pour que ça devienne non plus... je veux pas que ça se... vous voyez ça comme une grande démarche de consultation publique, on vas y aller avec échange avec les citoyens pour qu'ils proposent également, qu'ils vous aident dans la décision de choisir un site plutôt qu'un autre, par exemple.

Thomas Fortin-Chevalier

Oui. Thomas Chevalier, ministère des Transports. J'étais pas impliqué dans le site près de Havre Aubert, donc je peux pas vous répondre, c'est mon collègue qui était plus impliqué. Par contre, pour la Cormorandière, j'étais impliqué, puis avec la Communauté maritime des Îles, on a eu beaucoup de discussions. On n'a pas eu d'assemblée pour présenter aux citoyens la problématique, les besoins, les options, mais avec la CMI —la Communauté maritime des Îles— on eu plusieurs échanges et eux étaient favorables, l'utilisation du site le permettait et même eux, le site a été réparti en deux sections pour que eux puissent en faire une utilisation aussi parce qu'eux aussi avaient un besoin criant de site d'entreposage pour leurs propres besoins. Voilà. Donc il y a pas eu de consultation là, disons... En fait, les parties prenantes ont été consultées. Les parties prenantes étant principalement dans ce cas-ci, la CMI puis le propriétaire du site qui était le ministère des Ressources naturelles.

Antoine Morissette

Parfait, merci monsieur Fortin-Chevalier. Monsieur Roger, je vous avais informé que je me tournerais vers vous. Quelle est la mécanique, en fait, pour permettre d'inclure ou d'exclure des sites d'entreposage, qu'ils soient permanents ou temporaires, puis comme dans le cas là qui vient de nous être présenté, un site peut-être qui était déjà préexistant puis qui est utilisé dans le cadre du programme, comment fait-il pour en être exclu ou inclus?

Jonathan Roger

Oui. Jonathan Roger, ministère de l'Environnement. Donc, effectivement, on comprend la préoccupation de madame D'Amours. Donc, on en prend bonne note. Premièrement, dans le cadre de l'analyse l'environnementale, nous pourrons, là, considérer cet aspect-là. C'est important de comprendre là, dans un premier temps, je vais juste faire un petit pas de recul, comprendre que c'est pas un projet qui était assujéti à la procédure d'examen et d'évaluation des impacts, c'est un projet qui a été assujéti en vertu de l'article 22 de la *Loi sur la qualité de*

l'environnement. Donc, c'est un projet qui a été analysé par nos collègues, là, en région. Donc, je suis pas au fait, là, des fins détails de ce projet-là. Ça, c'est une première chose. Comment l'inclure maintenant dans le programme?

La directive dit qu'on doit considérer les projets connexes. Donc, pour qu'un projet soit considéré connexe, il y a des critères. Il y a un critère de connectivité spatiale. Il y a un critère aussi des connectivités temporelles, puis aussi un critère de connectivité fonctionnelle. Dans ce cas-ci, quand on parle de connectivité fonctionnelle, on parle que ça peut viser une fonction similaire, on pourrait parler de protection côtière, de stabilisation. Donc, dans ce cas-ci, j'entends que c'est un projet qui pourrait servir potentiellement en emmagasinant, entreposer du matériel qui pourrait servir à potentiellement faire de la recharge de plage ou de l'enrochement. Donc, dans ce contexte-là, puis dans le cadre de notre analyse, on va voir la nécessité de demander à l'initiateur peut-être d'inclure cet aspect-là à l'étude d'impact, puis on pourra traiter, analyser cet aspect-là, puis considérer entre autres les effets cumulatifs qui pourraient être liés à ce site-là. Donc on va le faire dans le cadre de l'analyse de l'acceptabilité environnementale, mais on va avoir besoin, avant ça, de valider certains aspects, dont les critères que je vous ai fait part par rapport au projet connexe.

Antoine Morissette

J'ai une question dans exactement dans ce même domaine-là, dans ce même sujet-là et là, je veux revenir sur les Îles parce que la question était plus vaste, là, à l'échelle de tout le programme, mais si je reviens sur les Îles, puis je pense au décret d'urgence, là, on a évoqué hier ce décret d'urgence là avec effectivement probablement des façons de faire qui accélèrent finalement la réalisation de certains projets. Est-ce que dans le cas d'un décret d'urgence, il peut avoir potentiellement des sites d'entreposage qui sont créés dans le contexte du décret d'urgence puis qu'éventuellement ces sites d'entreposage là deviennent, je vais dire permanents? Mais vous comprenez, la récurrence de l'utilisation fait en sorte que ce site-là devient tellement perturbé qu'on le choisit un peu par défaut, comprenez un peu la réalité. Puis est-ce que c'est le cas dans certains des sites aux Îles-de-la-Madeleine et là, pas nécessairement les deux sites qu'ont évoqué parce que monsieur Fortin-Chevalier nous a informés que ça avait... des deux sites qui ont été choisis et sélectionnés en collaboration avec la Communauté maritime des Îles, mais plus généralement, dans un contexte de décret d'urgence, sachant qu'aux Îles-de-la-Madeleine, c'est la réalité depuis plusieurs années.

Jonathan Roger

Oui. Jonathan Rogier, ministère de l'Environnement. Je vais donner la parole à mon collègue Vincent Villeneuve.

Vincent Villeneuve

Oui. Vincent Villeneuve, ministère de l'Environnement. Effectivement, dans un contexte d'urgence, d'intervenir dans le décret de soustraction de la procédure, en fait, un tel décret, là, peut prévoir différentes modalités, différents principes environnementaux, notamment là, à inclure dans la gestion, la réalisation des travaux qui en découleraient là, travaux d'urgence. L'entreposage peut être un élément qu'on encadre. Généralement, un lieu d'entreposage pour des travaux comme ça, une intervention ponctuelle, disons là, répondant à un besoin très

précis. S'il y a une nécessité d'avoir un lieu d'entreposage temporaire pour la réalisation des travaux, bien généralement, c'est cet entreposage-là temporaire est suivi d'une remise en état, là, finalement, du site utilisé.

Ensuite, selon les besoins du secteur, la récurrence, bien effectivement, peut-être que les instances du milieu ou les intervenants clés peuvent tendre vers... miser vers les mêmes sites puisqu'il y a un impact qui est récurrent sur ces sites-là. Mais en soi, pour répondre à votre question initiale, lors des travaux d'urgence, si il y a un entreposage temporaire, même en fait dans le cadre du programme, dès que pour un site d'intervention aux Îles ou ailleurs dans les 228 sites, s'il y a un entreposage temporaire nécessaire, la remise en état est exigée là, par la suite sinon on ne peut pas considérer l'impact comme étant temporaire, il devient un impact permanent. Donc le ministère de l'Environnement, tout ça fait partie de son analyse et finalement de l'encadrement et de la décision qui en découle.

Linda St-Michel

Ministère des Transports, je vais aller chercher auprès de vous une réponse à un questionnaire que j'ai, mais je vais surtout revenir auprès du ministère de l'Environnement. Je trouve que la question de madame D'Amours concernant les sites de dépôt de matériaux et le fait qu'elle soit pas consultée soit pour, par exemple, entretenir ce dépôt-là en amenant du remblais supplémentaire. Je me questionne à l'effet du type de travaux qui vont être associés aux Îles. Par exemple, on voit qu'il y a beaucoup de travaux d'entretien aux Îles-de-la-Madeleine. Puis ces sites-là, j'imagine qu'ils vont faire en sorte de pouvoir amener du matériel pour régler les travaux d'entretien, et si je regarde au niveau du cadre fonctionnel, au niveau autorisation, les travaux d'entretien ne demandent pas d'autorisation. Est-ce que je me trompe?

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Oui, dans le fond, ce qu'on a appelé entretien dans le cadre de l'étude d'impact, il n'y aurait pas d'autres autorisations à aller chercher, puisqu'il y aurait aucun empiètement supplémentaire sur le milieu. Ce serait vraiment un enrochement des roches qui auraient déboulé par exemple suite à une tempête puis qu'on viendrait juste replacer.

Linda St-Michel

OK, très bien. Alors auprès du ministère de l'Environnement, dans le cas, là je pense qu'on va aller rapidement, là, je veux pas m'éterniser là-dessus, mais dans le cas du règlement sur l'encadrement des activités de moindre impact, les travaux d'entretien, selon le ministère des Transports, sont associés justement à une exemption de, soit de déclaration de conformité ou d'autorisation ministérielle. Mais dans les cas où justement on a des impacts associés à une aire d'entreposage qui sert à de l'entretien d'un site qui est soustrait à toute forme d'autorisation, comment le ministère peut s'assurer qu'il y a pas d'impact sur le milieu parce que, je vais faire une petite parenthèse, pour moi, de dire qu'un site d'entreposage à pas nécessairement d'impact associé au programme, c'est un peu comme de dire, bien par exemple, le camionnage qui va être associé à l'entretien pourrait avoir des impacts, ça pourrait rentrer de façon accessoire, alors je me dis au niveau du ministère, est-ce que cet aspect-là est pris en compte lorsque vous faites vos évaluations comme là, on entend par projet, par exemple, dans votre

assiette de projet, il pourrait y avoir des cas où il y a de l'entretien. Alors comment que ça, cet élément-là, est pris en compte?

Jonathan Roger

Jonathan Roger, ministère de l'Environnement. Donc effectivement, les travaux d'entretien, là, dans le cadre d'un article 22, sont soustraits, là, à... peuvent bénéficier d'une déclaration de conformité, je crois, déclaration de conformité. Je suis pas certain exactement du régime, là, précis. Donc c'est pour nous, c'est pas un projet qu'on pourrait évaluer dans le cadre de la procédure d'évaluation environnementale. Toutefois, si les travaux d'entretien, je me répète un petit peu, si les travaux d'entretien nécessitaient la mise en place d'une aire d'entreposage, cet aspect-là serait considéré. On ne va pas seulement considérer les travaux d'entretien, mais on va considérer l'impact de l'aire d'entreposage. Donc, on va analyser l'impact que ça pourrait causer l'aire d'entreposage. On va pas simplement regarder les travaux d'entretien au sens propre, mais, on va aussi considérer l'aire d'entreposage, ça va faire partie l'analyse. Mais il faudrait, pour que ce soit assujéti à la procédure d'évaluation environnementale, que l'aire d'entreposage dépasse les seuils d'assujettissement qui sont prévus pour des projets dans la procédure.

Linda St-Michel

Donc, on reviendra un peu plus tard, peut-être cet après-midi, sur toute la... je dirais l'encadrement, puis là, toute forme d'autorisation, le ministère va compléter. Oui.

Sophie Moisset

Je veux juste préciser, comme le mentionne monsieur Roger... excusez, Sophie Moisset, ministère des Transports... dans le fond, au ministère des Transports aussi, si on fait de l'entretien qui nécessite de construire un nouveau site d'entreposage, pas d'utiliser un qui est déjà en place puis qui a déjà été autorisé, mais vraiment d'en faire un nouveau, ça rentrera pas dans la catégorie entretien pour l'étude d'impact. Ça va passer en dans l'autre scénario, dans le fond qu'on appelle construction, là. Fait que même nous, au sein du ministère des Transports, ça... On va pas juste tenir compte de la notion d'entretien si on sait qu'on doit construire un site d'entreposage pour être capable de le réaliser, là.

Linda St-Michel

Mais par contre, il y a déjà un site d'entretien existant, vous allez pouvoir puiser du matériel sur ce site-là pour faire de l'entretien?

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Oui, exactement.

Linda St-Michel

Très bien.

Jonathan St-Laurent

Jonathan St-Laurent, ministère des Transports. Je tiens quand même à rappeler, peut-être que je me suis mal exprimé tantôt... où est-ce qu'on mentionnait, au niveau des sites d'entreposage qui avaient le moins d'impact potentiel, mais je ne voulais pas mentionner qu'on a été soustrait de toute autorisation. Les sites d'entreposage actuels, qui sont présents aux Îles-de-la-Madeleine, ont suivi la démarche légale, actuellement, et ont subi une évaluation, pas dans le cadre de la procédure d'examen et d'évaluation des impacts, mais il y a quand même une évaluation environnementale qui a été faite et ont été soumises à des autorisations ministérielles de la part du ministère de l'Environnement. Donc les impacts de l'implantation de tels sites ont été évalués ainsi que l'utilisation à long terme. Donc, il ne faut pas penser que ça a été fait un choix à la légère et qu'on n'a pas pensé qu'il y avait d'enjeu ou d'impact de l'implantation. Ceci... ces sites-là, comme j'avais mentionné hier, ont été précisément bien choisis en raison de l'utilisation passée de ces sites-là pour minimiser l'impact sur les Îles-de-la-Madeleine tout en essayant de bénéficier d'une position la plus optimale à long terme. Il ne faut pas...

Ces sites d'entreposage là, non plus, sont pas spécifiques à un site faisant partie du programme lui-même, peuvent même servir à d'autres utilisations. Ils pourront servir, peut-être même, à la municipalité s'il y a des besoins, ils ont fait des partenariats de temps en temps. Ils peuvent servir à d'autres projets d'entretien du réseau routier autre que juste des projets qui sont sous l'égide du programme d'intervention. Donc, il faut comprendre aussi que, comme l'a un peu expliqué monsieur Roger, les sites d'entreposage ne font pas partie des... ne sont pas soumis au seuil d'assujettissement non plus en milieu humide et hydrique. Donc, c'est pour ça aussi que ces sites d'entreposage là n'ont pas fait partie d'une évaluation environnementale puisqu'ils ont pas fait de déclenchement des seuils prévus pour un tel programme. Par contre, ils ont soumis d'autres... ils ont déclenché d'autres seuils d'assujettissement, que c'est... dont les autorisations ministérielles ont découlé pour l'implantation de ces sites-là.

Antoine Morissette

Merci, monsieur St-Laurent, pour cette précision, mais je vous rassure là, c'était pas ce qu'on avait compris, mais merci pour la précision. Merci, madame D'Amours pour vos deux questions.

Hélène Chevrier, citoyenne**Antoine Morissette**

Je vois que madame Chevrier est pas tellement loin de vous donc ça serait à son tour à s'avancer pour venir poser des questions à la commission donc on va l'accueillir avec plaisir. Madame Chevrier c'est à votre tour.

Lucie D'Amours

Je vous remercie beaucoup.

Antoine Morissette

Merci à vous. Bonjour madame Chevrier.

Hélène Chevrier

Bonjour vous. Peut-être que j'ai deux questions minimum, d'accord.

Antoine Morissette

Non. C'est deux questions maximum, mais vous pourrez vous réinscrire, on est encore avec vous ce soir. Donc on va reprendre d'autres questions ce soir avec grand plaisir.

Hélène Chevrier

D'accord. Bon. D'abord c'est... j'ai été très surprise quand j'ai vu que on parlait de 50 à 54... travaux à faire, mais 54 sites aux Îles-de-la-Madeleine. Et je me demande pourquoi on a divisé autant la Dune du Nord, le Havre-aux-Basques et d'autres secteurs qui sont... qu'on peut constituer... qu'on peut considérer comme un écosystème dunaire, dans ces deux exemples-là. Pourquoi on les a distingués comme ça? Mais, ce que je veux rajouter là-dessus, c'est que on parle d'entretien, de construction, des projets qui ne sont pas compliqués parce que c'est simplement du prolongement d'une infrastructure.

Alors ma question est, est-ce que il serait possible de regarder un ensemble... qui considère, qui constitue un seul écosystème, un seul et même écosystème. Comme par exemple, est-ce que il est possible d'imaginer que, ayant déjà fait de l'enrochement, on peut rallonger un peu, rallonger encore, rallonger encore, et que finalement on se retrouve avec un gros projet, mais que, pour tout de suite, on n'a tellement pas décidé qu'est-ce qu'on allait faire, que on n'ira pas vite ou on sait pas? Il me semble que, en tout cas, j'ai des inquiétudes de ce côté-là, puis j'aimerais savoir pourquoi on ne fait pas... on ne considère pas un ensemble. Ça, c'est ma première question. Pourquoi, sans même préciser quels sont les sites? On peut se douter que, à la limite... Bien, en tout cas, ma question est comment est-ce que on va diviser la Dune du Nord et la Dune du Havre-aux-Basques, en combien de sections?

Antoine Morissette

Vous êtes très habile, madame Chevrier, pour une première question. Elle était complexe. On va y aller une question à la fois, puis je vais revenir vers vous, inquiétez-vous pas, mais il y avait plusieurs éléments dans votre première question. Je vais aller vers le ministère des Transports pour vraiment... deux aspects. D'une part comment une accumulation de petits sites d'intervention qui deviendrait un grand secteur sur un même écosystème, comment c'est considéré à l'échelle du programme, sans même savoir là le type d'intervention parce que le potentiel d'intervention, vous les connaissez, là, vous avez un tableau qui vous guide sur le type d'intervention selon le type des côtes ? Donc assurément le potentiel, puis hier on a appris aussi, on parle des Îles-de-la-Madeleine, mais on pourrait appliquer cette réflexion-là aussi ailleurs, par exemple la Rive-Nord de la Gaspésie où on a... vous avez très, vous avez été très clair hier que le potentiel d'intervention se dirige plutôt vers de l'empierrement que d'autres solutions... que des solutions plus souples, par exemple.

Donc, comment on fait pour intégrer ça dans le programme puis avoir cette vision d'ensemble là que madame Chevrier mentionne, tout en y allant par approche écosystémique, si on veut où, bon là, elle parlait la Dune du Nord, le Havre aux Basques aussi, donc... On peut peut-être commencer avec ce qui se passe aux Îles puis élargir peut-être un peu à l'échelle de tout le programme puis des différents secteurs qui le composent.

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Je vais passer la parole à mon collègue Jonathan.

Jonathan St-Laurent

Jonathan St-Laurent, ministère des Transports. Votre question, monsieur le président, est légèrement différente de celle de madame Chevrier, mais je vais essayer de combler l'ensemble des questions possibles. Je commencerais par peut-être un historique de la segmentation du territoire pour nous aider à mieux comprendre comment l'établissement des différents sites ont été faits. Il faut comprendre que ça fait plus de 25 ans que le ministère des Transports fait le suivi des différents sites d'érosion côtiers le long de son réseau routier. Les connaissances depuis 25 ans ont quand même considérablement augmenté, ce qui est nécessairement bien. Il y a plusieurs études supplémentaires qui ont été faites en collaboration avec certaines parties prenantes du milieu, dont l'Université du Québec à Rimouski, qui nous ont aidés à établir la vulnérabilité du réseau via plusieurs études qui ont été mandatées. Et la segmentation des sites tient compte de plusieurs, aussi, informations. Je peux comprendre que des fois on aime avoir une vue d'ensemble, mais c'est beaucoup plus facile de faire un suivi adéquat lorsqu'on a des sites bien balisés et chacun de ces sites-là sont même segmentés afin d'avoir une bonne compréhension du type de côte sur lequel il se situe, les problématiques, les ouvrages déjà présents, donc on fait une segmentation en fonction est-ce que la berge est naturelle ou est déjà artificialisée, fait que ça nous permet d'avoir une meilleure compréhension lorsqu'on fait nos inventaires de l'état du réseau et l'état de la côte, également, sur laquelle on veut intervenir. Donc, une meilleure compréhension des enjeux environnementaux et physiques du secteur.

Donc, c'est pour ça que je peux comprendre qu'on peut se poser une question pourquoi il y a autant de sites aux Îles-de-la-Madeleine alors que ça a l'air d'être des systèmes assez similaires de cordons dunaires ou littoraux toutefois, à l'échelle, on regarde beaucoup d'autres paramètres tels que les cellules hydrosédimentaires qui est un, si j'essaie de simplifier une cellule hydrosédimentaire, c'est un peu toute la dynamique physique, hydrodynamique physique, qui se passe à l'intérieur, où est-ce que les courants, le déplacement des sédiments à l'intérieur même d'un secteur. Si je prends la baie de Plaisance, il y a... on a séparé en plusieurs sites, donc en fonction de chacune des cellules hydrosédimentaires présentes. On est capable de bien segmenter ces sites-là pour les suivre. Ils ont toutes des évolutions différentes en fonction de l'exposition aux aléas côtiers également, donc c'est pour ça qu'on a bien segmenté. Je peux comprendre que on...

Antoine Morissette

Mais, en fait, tout est là dans votre réponse. La question de madame Chevrier c'est : tous ces petits segments-là, si on les met bout à bout puis qui deviennent des sites d'intervention là, l'un après l'autre, ils vont constituer éventuellement peut-être je vais dire de l'enrochement, mais ça

peut être autre chose, mais vous comprenez que tous ces petits sites-là, quand on a multiplié la segmentation de la côte au sein d'un même écosystème, dans le sens où, comme vous le mentionnez, la baie de Plaisance, le cordon dunaire du Havre aux Basques. Madame Chevrier exprime l'idée que on est au sein d'un même écosystème dans lequel on a mis tout plein de petits tronçons qui peuvent potentiellement devenir des petits tronçons d'intervention qui, une fois additionnés, deviendront un long tronçon au sein d'un même écosystème. Comment cette vision-là a été intégrée dans votre programme?

Jonathan St-Laurent

Oui. Très bonne question. Donc, je l'explique, c'est dans tout le même... le processus de l'aide... de l'outil d'aide à la décision qui aide à, justement, intégrer cette notion-là d'enjeu global de sur l'ensemble d'un secteur. Donc, c'est pour ça qu'on a mentionné dans l'outil d'aide à la décision qu'il y a deux études d'analyse multicritère ainsi que l'algorithme qui est fait pour les secteurs naturels. Donc, on a une première étape de bien comprendre la problématique. Est-ce qu'on doit faire une nouvelle l'intervention? Est-ce qu'on doit faire de l'entretien, un déplacement de route, etc. Donc, il y a plusieurs choses qui ont été déjà définies dans une analyse multicritère 1 pour comprendre la dynamique et dans l'analyse multicritère 2, il y a des paramètres tels que les conditions du milieu, les ouvrages existants, l'impact sur le milieu, le paysage, donc il y a plein d'autres paramètres qui sont tenus en compte pour éviter justement cette accumulation de petites choses... de petites interventions. J'aimerais peut-être juste... il n'y a pas de problème.

Et de plus en plus, on est conscient qu'il y a eu une accumulation d'allongements de certains ouvrages existants. Toutefois, les projets qui vont découler du programme, qui sont déjà peut-être même en cours, on essaie d'avoir une vision plus intégrée et globale de l'ensemble du secteur. C'est le but même du programme, en fait, c'est d'avoir une vision globale, on le mentionnait hier, d'avoir une plus sur les effets cumulatifs, mais d'avoir un programme d'érosion côtière, au lieu d'être avoir une vision tunnel projet par projet, nous permet d'avoir... on a établi dans le cadre du programme d'étude d'impact les enjeux par grands secteurs, donc on a fait déjà des grands regroupements par grands secteurs au lieu d'être site par site, c'est le but d'avoir des... d'être capable de cibler que les Îles-de-la-Madeleine ont leurs propres enjeux distincts de ceux de la Baie des Chaleurs, de ceux du Bas-Saint-Laurent. Donc, je pense que c'est une première étape dans l'élaboration d'une démarche qui tient compte des enjeux spécifiques à une région, mais d'une façon globale. Et ensuite, on... Je suis en train de perdre mon idée, je suis désolé. Mais ce que je veux dire, c'est que les... même nos études, on fait des fois des études hydrauliques qui regroupent plusieurs sites, même s'il va y avoir des projets qui vont en découler, qui vont être distincts, mais on essaie d'avoir une vision globale le plus possible. Donc, c'est le but du programme d'étude d'impact, c'est d'avoir cette vision-là à long terme de l'ensemble des interventions à réaliser.

Antoine Morissette

Mais, si je prends la question de madame Chevrier, plusieurs petits segments dans un secteur qui serait, par exemple, où il y aurait pas d'intervention actuellement, plusieurs petits segments sur un même écosystème, est-ce que le premier segment qui sera le segment, on va dire 1, d'une intervention va devenir l'élément déclencheur ou va décider les interventions potentielles pour tous les autres segments qui suivront dans la mesure où, ce que vous dites, c'est la réalité. On a commencé avec un petit secteur qui était probablement soumis à une érosion accélérée

puis éventuellement, on a prolongé l'enrochement parce que le secteur 1 a été décidé comme étant l'intervention qui a été choisie, c'est une intervention d'enrochement par exemple, je prends tout le temps cet exemple-là, mais on peut l'extrapoler à toutes les autres solutions. Est-ce que c'est ça qui va déterminer la suite des choses pour l'ensemble des tout petits segments qui sont au sein d'un même écosystème?

Jonathan St-Laurent

Jonathan St-Laurent, ministère des Transports. La réponse, c'est non. À chaque fois qu'il y a une intervention à réaliser, on regarde à nouveau l'ensemble des solutions possibles et les mieux adaptées à la problématique. C'est sûr qu'on n'a pas le choix de vivre avec les décisions du passé ou ce qui est en place présentement, toutefois, tous les nouveaux projets, on a, comme on a mentionné, on a une procédure dans le cheminement de projet pour vraiment déterminer la meilleure solution selon le milieu dans lequel s'insère l'ouvrage, le projet dans lequel on veut réaliser. Donc, à chaque fois, l'ensemble des interventions sont réévaluées pour voir, justement, quelle serait la meilleure option et de façon plus globale également. Donc on n'a pas juste une vision petit bout par petit bout.

C'est sûr que des fois, il y a des interventions qui vont être faites en entretien, à court terme, pour régler une problématique plus urgente. Mais le but même du programme c'est d'agir en prévention. Donc on comprend que dans le passé on a beaucoup agi en urgence, et en urgence, on a moins d'options dans nos mains que si on est en prévention. Donc le but du programme, c'est justement d'avoir cette vision globale là plus grande puis d'être capable d'analyser mieux les interventions à venir dans le futur pour être capable de déterminer quelle va être la meilleure option. Donc, non, on n'a pas l'intention de viser le 50 premier mètres, je fais un seuil d'empierrement, puis après ça, je peux faire 50 km d'empierrement. C'est pas comme ça que le programme est... on le dépose puis on veut vendre le projet.

Antoine Morissette

D'ailleurs, on parle beaucoup de petits segments, grands segments, peut-être pour donner un ordre de grandeur, les plus petits bouts de côtes ou bouts du segment qui sont analysés à l'échelle de votre outil d'aide à la décision, c'est quoi l'échelle en fait de ces segments-là?

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Dans le fond, les plus petits segments qu'on a fait, si je me trompe pas, là, c'est une cinquantaine de (inaudible) un bouquet naturel fait que, à chaque fois qu'il y a une variation, on a segmenté, mais je pense qu'on s'est jamais rendu en dessous de 50 mètres parce que après ça devient ingérable à l'échelle des 228 cycles, mais donc on peut être dans le très fin détail.

Antoine Morissette

Je vais poser probablement une question très naïve. Si on est à l'échelle de 50 m, est-ce possible que pour un 50 m, il y ait une solution X, puis le 50 m suivant ça soit une solution Y, puis le 50 m suivant, ça soit une solution Z?

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Dans les faits, ça serait une probabilité. C'est une possibilité, mais c'est pas comme ça qu'on vise à le faire, là. Quand on... Dans le fond, nos segments, nos sites sont (inaudible) à l'échelle du segment pour décider qu'est-ce qu'on va faire. On regarde la zone, puis si la zone où il y a une problématique à régler, il y a trois sites dedans qui totalisent neuf segments, bien on prend tout ça en compte là, puis l'intervention va être pensée pour toute la zone. Peut-être que ça sera deux interventions différentes selon le type de côte, mais on va s'assurer que les deux interventions se parlent dans le fond, puis que l'une et l'autre ne se nuisent pas entre elles.

Linda St-Michel

Si vous permettez, je pense qu'il nous manque un élément de compréhension qui est l'étude d'impact, avant que je me trompe, ne précise pas cet élément-là, on voit que 97 sites planifiés et depuis hier, on entend dire le mot projet. Là ce que je comprends, c'est qu'il peut, pas il peut, il y aurait, si le programme est autorisé, il pourrait y avoir des sites qui sont regroupés sous forme de projet. Hier on a entendu dire qu'il pouvait y avoir une vingtaine de projets qui seraient assujettis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts. Alors, c'est peut-être cet élément-là qui nous manque, c'est qu'à l'intérieur d'un projet, par exemple, il pourrait y avoir plusieurs sites avec une problématique semblable avec, par exemple, une problématique d'érosion qui est reliée à un phénomène hydrodynamique semblable avec un type, probablement, lorsque ça va passer dans le type de l'outil d'aide à la décision avec peut-être un même type de résolution de problème. C'est... Est-ce que c'est ça un peu, comment... c'est un peu ça qui nous échappe, je crois. Mais en tout cas, moi, personnellement.

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Oui, dans le fond, vous avez bien compris. Là, nous, au ministère des Transports, on va arriver à une place, on va regarder, puis on va se poser la question de quelle est la problématique. Peu importe combien de sites on a à l'intérieur de ça là. Dans le fond, on regarde la zone, on voit une problématique. S'il y a un seul site à cette place-là, ça fait que un projet égal un site du programme. Par contre, si à cette place-là, il y a trois sites, bien un projet qu'on va déposer auprès du ministère de l'Environnement va inclure trois sites. On peut prendre comme exemple aux Îles-de-la-Madeleine, on a des sites qui sont côté golf puis des sites qui sont côté lagune, fait que il y a certains des projets qui vont englober à la fois la portion golf et à la fois portion lagune. Puis probablement que les solutions seront pas les mêmes parce qu'on comprend que c'est pas la même dynamique, puis c'est pas les mêmes enjeux, mais tout ça va être regroupé dans un seul projet. Fait que oui, ça se pourrait que un projet ait plusieurs sites.

Linda St-Michel

Très bien, merci.

Thomas Fortin-Chevalier

Si je peux me permettre, Thomas Chevalier du ministère des Transports. Juste pour en faire un complément d'information, la segmentation puis les sites sont vraiment utilisés pour le suivi

qu'on fait de la côte. Puis lorsqu'on juge qu'un site donné est trop vulnérable, que la route au droit de ce site-là est trop vulnérable, on passe en mode projet. Donc la nuance est là. Le site fait vraiment référence au suivi, le projet fait vraiment référence à l'élaboration des solutions à mettre en place pour protéger les segments. Je ne sais pas si ça répond?

Linda St-Michel

Moi, personnellement, j'ai pas compris. Je sais pas si mes collègues ont bien saisi. La nuance est au nouveau du suivi, c'est ça?

Thomas Fortin-Chevalier

En fait, les sites c'est pour... le suivi qu'on fait de la côte, c'est à l'échelle de sites, des sites, et lorsque un site ou plusieurs sites sont jugés vulnérables, trop vulnérables, on doit intervenir. Là, dans notre jargon du ministère, on passe en mode projet. Alors, c'est là qu'on va commencer à analyser davantage le site puis commander des études pour mieux comprendre les dynamiques puis c'est là que l'échelle du projet va être déterminée également selon le nombre de sites qu'il y a. L'échelle d'étude va être déterminée à ce niveau-là. Puis là, on va parler en mode projet avec un cheminement de projet.

Linda St-Michel

Mais à ce moment-là, ce que je peux comprendre, c'est que il y a divers sites qui pourraient amener diverses solutions dans un même projet.

Thomas Fortin-Chevalier

Oui. Possiblement, oui.

Linda St-Michel

Alors comment, je retourne du côté du ministère de l'Environnement, comment vous allez être en mesure d'analyser, par exemple, un projet qui peut inclure, je sais pas moi, deux trois types de solutions de travaux par exemple avec des... Hier soir, on parlait des impacts cumulatifs qu'on disait qu'à l'échelle des projets on va être en mesure d'évaluer les impacts cumulatifs. J'aurais une autre question, savoir comment ça se transfère auprès du ministère, mais en ayant des projets qui peuvent inclure plusieurs types de solutions, comment vous allez... je vous demande pas de me dire votre analyse environnementale sur le banc, mais de quelle manière vous allez être en mesure d'évaluer les impacts cumulatifs, par exemple, les... On parlait de communication hier soir, comment on va être en mesure de voir, OK, là ça implique une démarche de communication. Je ne sais pas si vous comprenez ma question.

Jonathan Roger

Jonathan Roger, ministère de l'Environnement. Oui, je crois bien comprendre votre préoccupation. C'est aussi une préoccupation du ministère, l'aspect des impacts qui sont liés aux solutions retenues. C'est la raison pour laquelle dans l'étude d'impact, on a exigé justement que les solutions qui pourraient être envisagées soient toutes établies avec l'ensemble des impacts résiduels qui pourraient, là, survenir par milieu. Donc, ça, c'est déjà un niveau d'information qu'on a dans l'étude d'impact qui est intéressante. Par la suite, quand va venir au

moment du... des autorisations, au moment des projets là, subséquents, effectivement, il pourrait y avoir des demandes d'autorisation qui soient déposées, lesquelles incluraient diverses interventions. Donc, nous, on va s'attendre à ce que dans l'analyse, la variante retenue ou des variantes retenues dans ce contexte-là, car il pourrait y avoir plusieurs solutions pour une même côte, que les impacts soient tous identifiés, que les mesures de mitigation soient mis en place, que l'évitement soit mis en place, dans un premier temps, les mesures mitigations dans un deuxième temps. Puis que les impacts résiduels soient suivis adéquatement.

Donc, nous, c'est certain que c'est une partie d'analyse qu'on va faire va reposer là-dessus. Donc, une information aussi qu'on a, qui est quand même aussi intéressante, c'est qu'on connaît les cellules hydrosédimentaires. Donc, ça permet de voir, parce qu'on s'entend que un des gros impacts importants des solutions retenues, c'est vraiment là, comme je vous ai mentionné hier, l'effet de boue. Donc, si on le sait qu'une cellule hydrosédimentaire arrête un endroit, donc normalement, l'impact d'une solution retenue devrait arrêter à cet endroit-là en fonction de la cellule hydrosédimentaire. Donc ça, c'est un intrant qui est quand même intéressant pour nous, mais c'est ça. Nous, on va s'attendre à ce que l'impact soit identifié, qu'ils nous aient fait la démonstration que la variante retenue est la variante de moindre impact global, donc autant sur le volet social que sur le volet environnemental.

Donc, ça va toute faire partie de notre analyse quand ils vont nous déposer la demande d'autorisation, même si ça couvre plusieurs interventions, on va s'attendre aussi à ce qu'ils fassent un lien avec les interventions passées, les interventions futures. Donc, c'est un avantage d'avoir justement un programme qui vient regrouper l'ensemble des interventions. Donc, on s'attendre à ce qu'il y ait un lien entre les interventions qu'il y a eu dans le passé puis ceux à venir qui va nous permettre, entre autres, de pouvoir analyser le volet des impacts cumulatifs pour un site donné. Donc...

Linda St-Michel

Puis je termine avec ça puis on viendra après avec madame Chevrier, mais je trouve que la tentation est trop forte, faut pas que je passe à côté de la question. Est-ce qu'un projet, par exemple, pourrait à ce moment-là inclure une brochette d'autorisations, c'est-à-dire bon, par exemple, on y va avec un certificat de conformité pour tel site, même, par exemple pour un projet qui inclut plusieurs sites, c'est ce que j'ai cru comprendre, avec divers types de solutions. Certaines pourraient ne demander qu'une autorisation ministérielle, certificat de conformité ou une autorisation ministérielle en vertu de 22. Ça pourrait être une brochette complète. Alors, ça va vous... Je réfléchis tout haut. C'est une somme de travail très très importante, là, pour le ministère.

Jonathan Roger

Jonathan Roger, ministère de l'Environnement. Je vais passer la parole à mon collègue Vincent Villeneuve.

Vincent Villeneuve

Oui, Vincent Villeneuve, ministère de l'Environnement. Bien en fait, je reviens un peu sur ce que je mentionnais plus tôt, précédemment. Donc je reviens aux articles 45-46 du RAFL. Donc, ces articles-là déclenchent, en fait, dès qu'il y a un remblai ou un déblai en milieu hydrique ou

humide la nécessité, finalement, de faire autoriser l'activité, les interventions, les impacts dans le cadre d'une autorisation ministérielle 22. Donc pour l'heure, toute intervention qui occasionnerait remblais-déblais dans un milieu hydrique, donc soit un rechargement de plage, un mur, tous les... généralement les types d'intervention qui sont prévus dans le portefeuille du MTMD, vont déclencher une autorisation ministérielle 22. Ensuite, dans l'analyse que nous on en fait, une fois qu'on se fait déposer un projet, bien assurément, l'unité d'analyse ne se restreint pas au chaînage, donc les limites maximales, par exemple, de la définition d'un site d'intervention, d'un segment identifié par le MTMD, l'analyse va dans les impacts oui directs où on va intervenir, mais ensuite les aspects indirects, donc la cellule hydrosédimentaire, comme mon collègue Jonathan le mentionnait, l'interaction avec différents éléments, composantes du milieu récepteur qui sont avoisinant du site d'intervention.

Donc l'idée, c'est d'avoir un pas de recul, une vision globale, oui du site, mais de son environnement proximal pour évaluer, justement, les problématiques potentielles, effets indirects qu'on pourrait observer avec l'intervention. Donc, la définition d'un projet que le MTMD pourrait faire peut inclure plusieurs sites, plusieurs segments, comme elle pourrait à l'inverse cibler juste un site, mais nous dans l'analyse, on a une préoccupation sur l'effet indirect sur un autre élément proximal et donc cette composante-là nous on va la questionner dans l'analyste qu'on va en faire de manière à ce qu'elle soit incluse, finalement, dans l'analyse globale de ce site-là. Donc, ça pourrait amener dans une planification de projet, par exemple, du MTMD où l'élément proximal qui serait un autre site qui était prévu plus tard, bien soit inclut finalement dans la réflexion globale de l'intervention qui est mise de l'avant au moment dédié, là, où on sera en analyse. Donc, notre définition se restreint pas aux balises de sites, mais va vraiment englober les effets autant directs qu'indirects proximaux de l'intervention.

Antoine Morissette

Merci. Merci beaucoup, monsieur Villeneuve. Madame Chevrier, je vais retourner vers vous dans un instant. J'ai besoin d'une précision du côté du ministère des Transports sur une information qui nous a été donnée. Moi aussi, peut-être que j'avais mal compris, mais là, je veux qu'on précise ça. Si j'ai bien compris, vous dites que sur l'ensemble des territoires à l'étude, donc Bas-Saint-Laurent, Gaspésie, les Îles-de-la-Madeleine, les 228 sites sont les sites que vous suivez. Peut-être que je suis étonné de cette information-là. Il y a pas plus de sites que ça? Que 228? Parce que dans l'étude d'impact vous disiez aussi qu'il y en avait 273 desquels vous en aviez extrait 45. J'ai comme l'impression qu'il y avait eu une présélection, donc les 228 sites, c'est pas seulement des sites suivis, c'est des sites également qui présentent une certaine vulnérabilité avec un potentiel d'intervention dans les dix prochaines années. C'est pas seulement les sites qui font l'objet d'une fiche de suivi. Je dis ça comme ça, là, c'est peut-être pas comme ça que ça fonctionne exactement. Mais auquel cas, si j'ai mal compris, j'aimerais qu'on me corrige, puis si on me corrige, j'aimerais aussi qu'on me donne la totalité des sites suivis à partir de La Pocatière jusqu'à Grande-Entrée.

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Oui, en effet, au tout début, dans l'avis de projet, il y avait 273 sites. Fait que ça, c'est l'ensemble des sites qui sont suivis par la direction territoriale à Rimouski. Puis, ça va de La Pocatière jusqu'au fond de la Baie des Chaleurs, puis ça inclut les Îles-de-la-Madeleine. Sauf que, en discutant avec le ministère de l'Environnement, on trouvait

que l'ampleur de la chose était vraiment grande. Fait que là, on s'est posé des questions à savoir si on pouvait éliminer certains sites, dans le fond, pour lesquels on était sûrs que dans les 10 ans du décret, on n'irait jamais intervenir. Donc, c'est pour ça qu'on en a enlevé 45. Dans le fond, ça, c'est des sites où on était, par exemple, en deuxième rang côtier. Fait que ça veut dire que en avant de notre route, il y avait par exemple une autre route et des maisons. Fait que là, on comprend bien qu'on ne se rendra jamais à devoir intervenir à cette place ou alors, par exemple, en avant de notre route, passer la voie ferrée. Fait que dans ce cas-là, ça veut dire que avant qu'un souci se rende à nous, bien la partie ministère des Transports du ferroviaire va elle-même devoir protéger sa voie ferrée. Fait que pour ces sites-là où on était sûr que dans les 10 années que va couvrir le décret qu'on n'allait pas intervenir, on les a enlevés pour ne pas surcharger l'étude d'impact, ce qui fait que maintenant il en reste 228. Ces 228-là, oui, on les suit.

Puis ce que voulait dire mon collègue Thomas, c'est que dans le fond la segmentation qu'on a réalisée, ça c'était vraiment pour nos besoins à l'interne, pour être capable de faire les suivis de la bonne manière. On n'a pas les mêmes protocoles de suivi pour une côte qui est artificialisée, donc pour laquelle il y a déjà un ouvrage. À l'inverse d'une côte naturelle. C'est pas le, on ne va pas suivre les mêmes protocoles. Fait que nous, on a besoin de connaître ces limites exactement pour faire des suivis les plus appropriés. Après, quand on passe à l'échelle de réaliser un projet, donc de régler une problématique, bien là c'est sûr que s'il y a deux sites qui sont côte à côte, et qui ont la même problématique, ça va devenir un seul et même projet.

Antoine Morissette

OK, peut-être que c'est moi qui est perturbé par l'effet poupée russe là, mais je vais avoir besoin d'une clarification de tout le vocabulaire que vous utilisez là. On parle de programme, on parle de projet, on parle de site et on parle segment et j'ai l'impression qu'on utilise ce vocabulaire-là un peu indistinctement alors que ça signifie parfois une chose, parfois une autre. Donc là on parle de site d'intervention puis tout à l'heure les sites j'avais compris que c'était associé à des segments ou plusieurs segments dans un site, il y a des sites dans les projets, des projets dans les programmes. J'ai peut-être perdu le fil, mais j'ai besoin qu'on m'éclaire parce que là clairement pour moi c'est très difficile à suivre.

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Oui, donc le programme inclut 228 sites. Au début, on avait pensé en mettre 273, mais comme je viens de le mentionner, pour des sites qu'on était sûrs qu'il n'interviendrait pas, on a réduit ça à 228. Fait que ça, c'est les sites qui sont inclus au programme. Nous à Rimouski au ministère des Transports, on continue quand même de suivre les sites qu'on a éliminés du programme parce que oui, dans les 10 années qui s'en viennent, on ne va pas se servir du programme, mais peut-être que dans 20 ans, on va avoir besoin. Fait que on les a enlevés du programme, mais nous à l'interne, c'est toujours des sites qui existent pour nous puis qu'on continue de surveiller. Peut-être avec un petit peu moins d'attention parce qu'ils nous inquiètent moins, mais on est quand même obligé de les garder dans ce qu'on appelle nos suivis à l'interne. Fait que ça c'est des 228 sites qui sont inclus au programme. Chacun de ces sites ensuite a été découpé en segments. Ça je peux vous partager mon écran pour avoir un visuel.

Antoine Morissette

Je vais, peut-être que je vais avoir besoin d'encore plus de concret, fait que je vais vous demander puis je vais revenir auprès de madame Chevrier. La dune, je vais prendre la Dune du Nord, de Pointe-aux-Loups jusqu'à Grosse-Île. C'est un site, un segment, c'est, il faut m'éclairer s'il vous plaît.

Sophie Moisset

Oui, Sophie Moisset, ministère des Transports. Dans le fond là, je pense que j'ai partagé mon QGIS. Est-ce que c'est possible de le faire apparaître?

Antoine Morissette

J'imagine que le délai, ça va arriver là, inquiétez-vous pas, on est patient, pas de problème. Si vous avez partagé et que vous avez fait les tests, ça devrait fonctionner. Voilà!

Sophie Moisset

Ah! OK, parfait. En effet c'est pas rapide. Par exemple ici, je m'excuse c'est pas rapide. Là on a tout le site qu'on vient de mentionner dans le fond, puis on voit qu'il y a des endroits, secteurs pardon, on voit qu'il y a des endroits où il y a des sites qui sont vraiment plus individuels alors que ici par exemple on a un long trait de site, mais ça, c'est plusieurs petits sites qui sont collés les uns aux autres. Dans le fond, comme mentionné mon collègue Jonathan tantôt, les sites, ça fait très longtemps qu'on les suit. Fait que il y a une époque, le site allait d'une place A à B, par exemple. Puis là, finalement, la problématique s'est étendue. Donc finalement, petit à petit, on les a comme agrandis. Puis là nous, pour être capable de faire à l'interne un suivi adéquat, bien là on lui a donné un nom différent. Fait que c'est aussi pour ça qu'on mentionne qu'un projet pourra inclure plusieurs sites. Parce que oui, dans les faits, ce sont des entités différentes. Mais ça, c'est juste une technicalité à l'interne pour nous pour être capable de les suivre, dans le fond. Fait que ce long... Ici, ce long morceau rouge, ça, c'est une succession de plusieurs sites.

Antoine Morissette

Et ce long segment rouge-là pourrait-il être découpé, parce que vous dites que c'est une succession de sites, pourrait-il être découper pour en faire un ou des projets?

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Oui, ça serait possible. C'est tellement grand là, je n'ai pas le kilométrage exact, mais ça paraît improbable qu'on soit capable d'aller faire dans une même année toute l'intervention au complet, peu importe celle qu'on aura décidé d'implanter. Fait que ça se peut que oui, on dise on n'a pas les capacités ou on n'a pas le budget pour faire tout d'un coup, donc dans ce cas-là, on pourrait phaser nos projets. Fait que soit c'est une seule autorisation, mais en disant que ça va se répartir, par exemple sur trois ans. Soit c'est complètement deux projets différents.

Par contre, nous à l'interne, ça ne nous empêche pas, la première fois qu'on va commencer une intervention, de réfléchir à plus grande échelle, puis de penser l'intervention justement, comme on disait tout à l'heure, pour ne pas se dire, le premier petit bout qu'on va faire, bien on est

pogné avec ça, puis c'est ça qui conditionne tout. Fait que quand on va réfléchir l'intervention, on va tout de suite s'intéresser, on va dézoomer dans le fond, puis c'est l'avantage du programme. Fait que là, on va être capable de se dire bien oui, il y a vraiment plein de sites qui se touchent. On comprend qu'on n'est pas capable d'intervenir en une seule fois sur cette zone, mais on va quand même réfléchir la problématique à grande échelle pour s'assurer que la première portion qu'on va faire ne nous contraigne pas dans le reste.

Antoine Morissette

Justement, et puis après ça, je vous cède la parole sans problème. Donc là, si je comprends bien, le bout rouge qu'on voit à l'écran là qui est de Pointe-aux-Loups à peu près à la mi-chemin là, c'est avant qu'on voie le carré comme mauve là ou bleu peu importe. Le bout rouge, le segment rouge, la ligne rouge qui est à l'écran, c'est un site qui pourrait faire l'objet d'un projet. J'ai bien compris.

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports, c'est plusieurs sites, mais qui se touchent.

Antoine Morissette

Est-ce que le bout rouge ferait l'objet d'un projet? Je répète ma question, je comprends qu'il y a plusieurs segments, mais tout ce bout rouge là va être soumis dans un seul et même projet. On segmentera pas des petits segments pour dire voici parce que vous dites qu'on est capable d'avoir une vision d'ensemble à partir du moment où on dézoom. Si on « dézoom », on voit une ligne rouge continue. Cette ligne rouge continue là va-t-elle être soumise comme un seul et même projet?

Jonathan St-Laurent

Jonathan St-Laurent, ministère des Transports. Je pense qu'il faut aussi revenir à l'essentiel parce qu'il faut que ça réponde à une problématique. Donc, on peut parler de certains sites qui peuvent mesurer jusqu'à 10 km de long. On a toujours une vision globale dans laquelle s'insère une problématique pour mieux comprendre la problématique, les enjeux. On fait des études beaucoup plus larges dans la zone d'étude pour avoir une bonne compréhension des différents phénomènes qui se passent. Toutefois, si on fait on subit une érosion sur un segment de 200 mètres, une portion de 200 m, on n'ira pas systématiquement créer un projet de 10 km.

C'est comme si je fais une analogie, si notre maison a besoin de rénovation, je peux décider de juste changer la salle de bain sans démolir la maison au complet parce que la maison a besoin d'une rénovation. Donc c'est un peu le même principe parce qu'on va choisir la meilleure intervention pour faire face à la problématique. Donc dans ce cas-là, si on a une problématique sur 10 km, on va analyser l'ensemble, l'entièreté du site et même peut-être plusieurs sites qui sont contigus pour trouver une solution qui va répondre à la problématique majeure de cet ensemble de ce secteur-là. Toutefois, s'il y a une problématique qui est très isolée, circonscrite dans l'espace, on va aller trouver une solution qui répond à la problématique circonscrite du 200 m, même si le site peut faire jusqu'à 10 km. Je ne sais pas si ça répond mieux à la question.

Antoine Morissette

Oui, puis c'est très bien monsieur Fortin-Chevalier, ça fait quelque temps qu'il veut intervenir. Mais on viendra sur vos travaux de salle de bains, nous ce qui nous intéresse, c'était les permis de construction, juste pour qu'on ne démolit pas de maison.

Thomas Fortin-Chevalier

Oui, Thomas Chevalier, ministère des Transports. Actuellement justement pour ce site là, en fait c'est la cellule hydrodynamique de Pointe-aux-Loups, puis on a une étude actuellement pour comprendre l'ensemble de la dynamique sur la cellule. Donc on fait des suivis à l'échelle des sites. Dans ces sites-là, il y a une segmentation qui est faite selon les caractéristiques propres à chacun des petits segments composant un site. Reste qu'on approche le secteur, avec une étude qui englobe l'ensemble de la cellule hydrosédimentaire pour avoir en main et comprendre l'ensemble de la dynamique.

Mon collègue Jonathan a parlé sur un problème de salle de bain qui fait 200 mètres, on n'interviendra peut-être pas sur l'ensemble, après ça dépend de la solution qu'on va mettre en place. En ayant une étude hydraulique qui nous renseigne sur la dynamique de l'ensemble de la cellule, on est capable de dire bon est-ce qu'est-ce que l'on intervient uniquement sur 200 m et dans quel cas selon la solution qu'on va mettre en place quels seront les effets appréhendés. Donc si on va avec des ouvrages plus de solutions plus douces. On intervient localement où la problématique est bien on s'attend à ce que ça bouge beaucoup plus rapidement que si on intervient sur l'ensemble peut-être 1 km, 2 km pour adresser le problème sur le 200 m. Si on y va avec un ouvrage rigide, là à ce moment-là peut-être qu'on peut rétrécir un peu la portée pour adresser uniquement la problématique.

Antoine Morissette

Exactement la question de madame Chevrier, la couche cellules hydrosédimentaire, la couche écosystème, comment vient-elle se superposer à cette réalité-là.

Thomas Fortin-Chevalier

En fait, ça dépend du contexte, pour faire du pouce et juste pour répondre à la question de madame Chevrier. Je reviens à quelques minutes à l'arrière, avant Fiona et avant Dorian, le ministère procédait beaucoup en réaction, donc là c'était beaucoup du « patchage », il y avait un enrochement, il avait une grosse tempête, la dune ou peu importe, la route était affectée sur 50 mètres de plus, puis on venait prolonger l'enrochement, prolonger l'enrochement, ainsi de suite. Et depuis, on s'est doté d'une équipe qui grossit puis et on augmente l'équipe partie à l'interne, pour être en mesure d'adresser puis d'étudier la problématique sur des échelles beaucoup plus grandes.

Donc actuellement, on a la cellule de Pointe-aux-Loups qu'on étudie, on est le secteur d'Havre-aux-Maisons, on le secteur de La Martinique qui sont vraiment des zones d'études pour bien comprendre les dynamiques puis mieux anticiper bon les ouvrages qui sont... Quel est l'effet des ouvrages en place et quel sera l'effet des prochains ouvrages qu'on mettra en place? Et là, c'est là que les analyses multicritères viennent en compte puis on est capable de comparer les différents OPC, les différents ouvrages de protection envisagés puis de mieux avoir une

meilleure sensibilité, meilleure anticipation des effets qui seront, qui découleront de la mise en place de ces ouvrages-là. Est-ce que ça répond à la question? La couche écosystème. Ouais, bien oui.

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Bien comme le mentionnait Thomas, dans le fond, toutes ces informations-là qui sont prises l'une et l'autre ne se parlent pas vraiment, ça va tout être des entrants qu'on va venir combiner dans l'analyse multicritère. L'analyse numéro 2, celle que je mentionnais hier soir, qui est un peu plus complexe. Fait que dans le fond on a des critères dans cette analyse multicritères qui traitent spécifiquement de l'environnement. Fait que là, tous les aspects écosystèmes vont être pris là. Puis, tout ce qui est également, toute la dynamique, l'hydrodynamisme, toutes ces choses-là, vont aussi être pris en compte fait qu'en combinant les deux dans l'analyse multicritère et bien là, on va être capable que les données se parlent dans le fond, puis de réussir à trouver la solution la plus adaptée au site où on souhaite intervenir.

Antoine Morissette

Parfait, merci beaucoup madame Chevrier, on a fait une grande tournée là, puis je ne vous oubliais pas, j'avais toujours en tête votre question sur les petits bouts de côtes, donc est-ce que vous avez une deuxième question pour nous?

Hélène Chevrier

Oui. La conception du programme décennal a commencé, si j'ai bien compris, en 2021. Je me demande pourquoi on n'a pas tenté de mettre à l'épreuve cette procédure. Et je porte l'attention sur le... récemment, on dit que sur Havre aux Basques, on va défaire l'enrochement parce qu'il n'est pas, selon je ne sais pas quelle norme, mais on va le refaire plus solide et puis un peu plus long. Puis on va étêter une partie des Dunes pour faire un, c'est plus un enrochement semblable. Ça va être géotextile dans des tubes. Bon, j'ai entendu tout ça. Peut-être que dans un premier temps, il faudrait juste me confirmer cette chose-là, mais ma question est davantage sur est-ce que là on est en train de faire de l'entretien d'un site? Est-ce que ça, ça fait partie du passé ou du prochain? Où est-ce que ça se situe avec ce programme décennal? Qu'on réfléchit quand même depuis 21, ce n'est pas hier. Et puis, voilà, c'est ça en somme ma question.

Antoine Morissette

Merci beaucoup madame Chevrier. Donc peut-être certaines confirmations sur les propos de madame Chevrier puis ensuite spécifiquement sur le site du Havre aux Basques qu'elle a mentionné.

Jonathan St-Laurent

Jonathan St-Laurent, ministère des Transports. Je pense qu'il y avait multiples paramètres dans la question. Donc, nous sommes définitivement en construction. Donc on ne rentre pas dans le scénario entretien défini dans le programme d'intervention. Donc c'est scénario construction parce qu'on va refaire une portion de l'empierrement. Effectivement, aux Îles-de-la-Madeleine, présentement dans le secteur, dans ce secteur-là de La Martinique, nous avons des projets en cours qui sont sous le décret de soustraction actuelle et qui devraient se poursuivre si le décret

gouvernemental est émis. Ils vont devoir peut-être se poursuivre dans le, sous l'égide du prochain décret. Il faut aussi comprendre que ce secteur-là, pourquoi comme madame Chevrier parlait des crêtages de dune, c'est aussi qu'on fait l'objet d'une grosse problématique d'accumulation de sable sur la chaussée. Donc on essaie de différentes alternatives en collaboration avec nos experts aussi, en abri-vent, pour venir essayer de régler certaines multiples problématiques.

Donc, on ne parle pas ici d'un problème systématique d'érosion, mais il y a plusieurs. Les Îles-de-la-Madeleine est un milieu très dynamique, très spécifique. Donc on essaie d'adresser aussi des solutions très spécifiques à un milieu côtier qui est distinct de l'exemple du reste de la côte. Il faut aussi comprendre que, tu sais, on nous reproche beaucoup de faire uniquement des empierrements. Donc présentement, les études qui sont en cours, on y va beaucoup chercher d'informations sur ce qui se passe à l'international. Les analyses multicritères essaient de regarder le maximum d'interventions possibles. De trouver les solutions les plus adaptées. Donc il y a certaines choses qui sont mises en place pour tester justement certaines techniques qui sont utilisées. C'est pour ça qu'il y a eu l'utilisation qu'on appelle de géotubes, des gros sacs géotextiles remplis de sable pour faire une protection avec une reconstruction dunaire. Donc il y a différents secteurs aussi, on parlait de ces segments. Donc, chaque secteur a ses problématiques. On essaie de trouver des solutions les plus adaptées possibles en fonction des problématiques pour... Je ne sais pas si ça répond ou si j'ai oublié une portion.

Antoine Morissette

Oui, il y avait une portion justement, madame Chevrier, elle voulait se faire confirmer que le programme était en conception depuis 2021, donc si vous pouvez confirmer ou pas cette information.

Jonathan St-Laurent

Jonathan St-Laurent, ministère des Transports. Bien effectivement comme on l'a mentionné hier, c'est le décret 1060-2019 qui avait la condition 5 du ministère de l'Environnement qui nous exigeait de déposer un avis de projet pour un programme d'intervention côtière. Donc c'était depuis de cette période, l'émission de ce décret-là que la réflexion et la démarche entamée pour réaliser un programme l'intervention est entamée. Initialement était spécifique aux Îles, la condition était spécifiée pour les Îles-de-la-Madeleine, mais étant donné la problématique sur qui est présente sur l'ensemble de notre territoire donc on l'a démontré avec les 228 qui sont présents actuellement dans le programme, ce n'est pas juste les Îles-de-la-Madeleine qui sont problématiques qui sont visées par une certaine vulnérabilité aux aléas côtiers, mais l'ensemble de notre territoire Bas St-Laurent, Gaspésie, les Îles.

Si je recule historiquement en 2010, on a subi une sur plus de soixante sites sur l'ensemble du territoire et donc pas juste aux Îles-de-la-Madeleine, le territoire a été affecté lors de certaines tempêtes puis historiquement même avant sur le territoire gaspésien sur une certaine récurrence. Donc on voulait pas uniquement avoir une solution de prévention aux Îles-de-la-Madeleine. On voulait avoir une solution préventive qui nous permette d'avoir un cadre d'encadrement, de réalisation de projets sur l'ensemble de notre territoire pour avoir cette flexibilité-là. Puisque les tempêtes, malheureusement, j'ai pas de boule de cristal, je peux pas savoir où est-ce qu'elles arrivent. Donc, malheureusement, les Îles-de-la-Madeleine ont été durement frappées dans les dernières années, mais il pourrait très bien arriver que ce soit la

côte gaspésienne ou la côte du Bas-Saint-Laurent qui soient frappées dans les dix prochaines années. Il y a personne qui peut le prédire à ce niveau-là, fait qu'on voulait avoir quelque chose en place pour l'ensemble de nos sites vulnérables.

Antoine Morissette

Peut-être sur ce sujet-là, de la conception du programme, puis éventuellement aussi de tous les paramètres et outils qui ont été développés dans le cadre du programme. Je pense que c'est un peu la question de madame Chevrier par rapport à la mise à l'épreuve un peu les outils d'aide à la décision dans la mesure où c'était un, on l'a appris hier, d'un contrat qui avait été octroyé avec bon certains paramètres, vous allez nous revenir là-dessus éventuellement. Le contrat, en fait, il vous a été livré avec un rapport dans lequel le rapport, à mon sens je pense qu'il y avait cinq sites qui avaient été comme testés, où l'algorithme avait été testé, est-ce que vous avez fait d'autres expérimentations, puis quand on lit le rapport c'est un rapport qui date de septembre 2023 là qui vous avait été soumis, il y a plusieurs limitations ou plusieurs recommandations qui avaient été mises par les auteurs à l'égard justement de l'algorithme, de la prise en compte de certains paramètres entre autres la consultation publique. Et aussi on l'évoquait hier, l'intégration par exemple de littérature scientifique après 2019 ou 2020, la revue littérature pour construire l'algorithme avait été faite en 1970-2019, quelque chose comme ça. Donc bref, il y avait plusieurs recommandations. Est-ce que vous avez donc testé d'autres secteurs en bonifiant l'algorithme à la lumière des recommandations qui avait été faites par les auteurs de l'outil en tant que tel?

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Dans le fond, non on n'a pas vraiment, on l'a utilisée pour un site, pour le moment, parce qu'on a un projet qui est en préparation, mais c'est pas mal le seul qu'il y a actuellement. On n'en a pas encore assez de données pour revenir en, prendre du recul dans le fond puis voir qu'est-ce qu'on pourrait bonifier ou adapter si ça ne répond pas exactement aux besoins. On n'a pas assez de recul, on n'a pas fait assez de développer assez de projets dans le fond pour qu'on ait déjà ce recul-là.

Antoine Morissette

Mais les auteurs eux-mêmes émettaient des recommandations par rapport entre autres à l'intégration des parties prenantes dans les différentes analyses multicritères là. Donc, est-ce que ces recommandations-là ont été appliquées depuis le dépôt de 2023, dans les trois dernières années, est-ce que l'outil a évolué à la lumière de ces recommandations-là ou à la lumière de votre expérience, même si ce n'est qu'une seule expérience? Est-ce que cette expérience-là a été profitable pour vous pour amener l'outil à s'améliorer un peu la discussion qu'on avait hier avec madame Santos Silva qui nous mentionnait comment la société civile intègre, puisse s'intégrer dans la bonification, mais ce que je souligne c'est que les auteurs eux-mêmes soulignaient qu'il y avait des limitations à cet outil-là. Donc je veux vous entendre là-dessus.

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Oui, pour tout l'aspect consultation, dans le fond, les recommandations que l'UQAR, Université du Québec à Rimouski, pardon, nous ont formulées,

ont été prises en compte à l'interne, puis il a fallu les adapter avec nos pratiques, dans le fond, parce qu'on peut juste pas se mettre à consulter toutes les gens sur tous les projets, ça c'était un de nos enjeux pour s'assurer qu'on ralentisse pas dans le fond la réalisation de nos projets, puis on a conclu que même si c'est pas inclus directement dans l'outil d'aide à la décision, à chacun de nos débuts de projet qu'on réalise, on a toujours la consultation, bien pas la consultation, l'identification des différentes parties prenantes qui pourraient être impactées par le projet. Fait qu'on les rencontre, on discute avec elles si besoin, elles nous émettent leurs commentaires, leurs préoccupations, puis ces intrants-là vont être pris dans l'analyse multicritère. Fait que la consultation en tant que telle qui était recommandée dans l'outil d'aide à la décision, ça, a part réaliser le sondage auprès de la Municipalité, on n'a pas pu en faire plus dans l'outil d'aide, mais nos pratiques qu'on réalisait déjà ailleurs dans nos projets classiques, dans le fond, vont nous permettre de remplir la même... d'atteindre le même objectif dans le fond, mais c'est juste que ce n'est pas inclus dans l'outil d'aide en tant que tel, ça va venir nourrir la deuxième analyse multicritère.

Antoine Morissette

Parfait, merci beaucoup madame Moisset, je vais quand même aller voir du côté de monsieur Roger, l'évolution, comment vous suivez là vous de votre côté l'évolution de l'outil d'aide à la décision dans la mesure où bon il y a des recommandations qui avaient été mises pour bonifier l'outil et là on entend ici que l'outil a été bonifié là de différentes façons, comment fait ce suivi-là depuis la genèse du programme en 2021. Donc là, on est cinq ans plus tard. On s'attend à ce qu'il y ait une certaine évolution puis potentiellement un suivi aussi de votre part. Donc, je vous écoute.

Jonathan Roger

Jonathan Roger, ministère de l'Environnement, je vais laisser la parole à mon collègue Vincent Villeneuve.

Vincent Villeneuve

Oui, Vincent Villeneuve, ministère de l'Environnement. Je reviens un peu à ce que, au propos que j'ai mentionné hier là, l'intention du ministère de l'Environnement dans la recommandation qu'on pourrait faire sur le programme c'est pas de venir dédouaner, enchâsser l'outil comme étant l'outil clé développé par la MTMD, mais pour la MTMD comme étant celui qui sera *de facto* la solution miracle, le processus de réflexion miracle à tout ça. À toute fin pratique pour répondre à la question littéralement, le ministère de l'Environnement ne fait pas de suivi de l'état ou des bonifications de l'outil en soi. Comme je disais hier, le ministère des Transports a son outil et lui appartient, en même temps qu'un autre initiateur, pour avoir son autre outil complètement différent.

L'intention de ce qui avait été demandé au MTMD dans la directive du ministre pour l'élaboration d'étude d'impact, c'est d'expliquer, détailler et de décrire finalement la nature de ce qui était pris en compte dans l'outil puis les limitations effectivement, les avantages, les inconvénients d'un tel outil pour comprendre un peu le processus décisionnel de MTMD, donc ce que lui son chemin allait être finalement dans ces réflexions-là. Mais comme je vous disais hier, nous le ministère d'Environnement, l'encadrement qu'on en ferait... Bien au fait nos attentes une fois qu'une

intervention par exemple nous serait proposée dans la mise en œuvre du programme, bien on va avoir besoin des intrants nécessaires pour aussi statuer sur avec nos propres analyses, par exemple, modélisation et hydrosédimentaire pour voir l'impact d'une solution X sur son milieu, les caractérisations écologiques, les rapports de consultation publique par exemple qui auraient été menées par le MTMD, pour nous aussi faire notre analyse environnementale et donc notre processus décisionnel à nous par rapport à la variante qui est proposée.

Donc, en soi l'outil. L'analyse qu'on en fait en procédure d'évaluation environnementale ne se propose pas sur l'outil, sa nature puis son évolution, mais sur les composantes qui alimentent la réflexion, qui viennent nourrir l'outil. Puis nous ensuite au terme de la procédure, mais on pourrait identifier d'autres éléments qui ne sont pas pris en compte par l'outil qui devront l'être dans le futur. Donc l'intention dans notre recommandation c'est de venir baliser là, on pourrait l'imaginer comme un entonnoir, mais les différentes couches d'informations à prendre en compte pour en arriver en intégrant toutes ces informations-là, la ou les variantes d'intervention qui seraient les plus appropriées dans le secteur où le ministère des Transports voudrait intervenir.

Antoine Morissette

Parfait, merci beaucoup, monsieur Villeneuve. Merci beaucoup, madame Chevrier pour vos questions.

Hélène Chevrier

Je peux-tu poser juste une question qui est facile à répondre? Quand on parle d'un programme décennal, on le situe où dans le temps? Ça commence quand? Ça finit quand?

Antoine Morissette

OK, je l'accepte celle-là. En espérant vous revoir, donc je vais céder la parole à madame Moisset pour cette courte question.

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Bien dans le fond là, il reste encore des étapes à franchir, mais si tout se passe bien, on espère obtenir le décret à quelque part à l'hiver 2027, fait qu'on pourrait commencer à déposer des autorisations pour réaliser des travaux à partir de ce moment-là, fait que concrètement, c'est sûr qu'il ne se passera rien avant le printemps 2027.

Antoine Morissette

Donc 2027-2037, programme décennal. Parfait, merci beaucoup.

Silvy Louana, pour le Comité ZIP Gaspésie

Antoine Morissette

On va passer à un prochain intervenant. Pour la suite là de la séance de cet après-midi, ce sera des interventions qui se feront par téléphone ou vidéoconférence. Donc la prochaine personne à

intervenir, ce sera monsieur Alexandre Richard qui est au téléphone. Je crois qu'on a un petit problème technique.

Antoine Morissette

Parfait, pas de problème, je m'en doutais. Écoutez, il y a une prochaine intervention, la personne qui est en vidéo est madame Sylvie Louana. Donc, bienvenue madame Louana, on vous écoute.

Sylvie Louana

Bonjour! Est-ce que vous m'entendez? Vous me voyez?

Antoine Morissette

Oui, on vous entend et on vous voit même nombreuse.

Sylvie Louana

J'aurai deux questions aujourd'hui. Je commencerai avec la première. Comment est-ce que les outils d'aide à la décision ou le processus, tel qu'il est conçu, tient compte des écosystèmes directement touchés ainsi que ceux qui se trouvent en périphérie des infrastructures de protection afin d'y minimiser les impacts environnementaux?

Antoine Morissette

Parfait, très clair comme question, on va y aller une à la fois donc je vais aller du côté de l'initiateur puis ensuite j'irai sûrement demander de l'information du côté des personnes-ressources donc, madame Moisset.

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Oui, évidemment, ça va être pris en compte dans l'outil d'aide à la décision. Ça va rentrer dans la deuxième analyse multicritère. Donc, une fois que, si je reviens un peu en arrière, à l'étape de l'étude d'impact, il n'y a pas eu d'inventaire directement sur le terrain. On se servait de toutes les données qui étaient déjà disponibles. Fait qu'on a un premier portrait de base, si on veut. Puis quand on va commencer un projet, bien là on va mettre à jour évidemment nos informations. Fait qu'on va réaliser des caractérisations sur le terrain. Puis à partir des résultats de ces caractérisations, on va les inclure dans notre analyse multicritère. Donc ça tiendra compte de tous les écosystèmes qu'on aura trouvés sur la zone ou en périphérie. Évidemment, quand on fait une caractérisation, on vise toujours un peu plus large que là où on souhaite intervenir. Fait que tout ça va être intégré dans l'analyse multicritère 2.

Antoine Morissette

Parfait. Merci, madame Moisset. Monsieur Roger, cette approche écosystémique synthétisée au sein d'une analyse multicritère, est-ce que, bon d'une part, est-ce que c'est une nouvelle façon de faire où vous devez développer une approche d'analyse qui est adaptée à cette réalité-là, puis peut-être dans un deuxième temps, bref, je vais y aller avec cette première question-là puis potentiellement, là, je demanderai complément.

Jonathan Roger

Jonathan Roger, ministère de l'Environnement, je vais passer la parole à mon collègue Vincent Villeneuve.

Vincent Villeneuve

Oui, Vincent Villeneuve, ministère de l'Environnement. Effectivement là, cette approche-là ou les caractérisations, finalement les informations associées au site d'intervention là proviennent de données existantes, donc pas d'inventaire réalisé spécifiquement pour l'élaboration de l'étude d'impact, c'est une particularité qui est inhérente à la notion de programme d'intervention. Dans un projet classique, assurément, on s'attend à voir les inventaires parce qu'on sait exactement où on intervient, dans quelle mesure, avec quelle variante évaluer. Donc assurément l'analyse porte sur un cas qui est très concret. Dans le cadre d'un programme d'intervention, on ne peut, on n'a pas ce détail-là ou du moins un inventaire par exemple pour un programme décennal, si on avait un inventaire qui avait été réalisé en 2023 puis que l'intervention suivant une tempête, donc la problématique constatée qui déclenche le besoin d'intervention arrive juste en 2035 par exemple, bien au sein du ministère on associe une durée de vie finalement là, un inventaire qui est réalisé donc il y aurait un besoin de refaire un inventaire assurément au moment des autorisations ministérielles découlant du programme. Ce besoin-là d'inventaire contemporain là au moment d'intervenir est maintenu dans le cadre applicable là, ce qui découlerait du programme s'est autorisé par le gouvernement.

Donc assurément, c'est ça, l'idée de ce que le ministre attendait dans la directive qu'il a délivrée au MTMD, mais c'était d'avoir la meilleure information possible sur les types d'écosystèmes rencontrés dans les 228 sites d'intervention proposés par le ministère des Transports de manière à pouvoir cibler les types d'écosystèmes, les composantes sensibles ou valoriser de l'environnement, autant biophysique, le social et autres afin de voir un peu le, avec ce portrait général quelles seraient les considérations à prendre en compte pour tel type d'écosystème par exemple qu'on rencontrerait dans un site, pour s'assurer que dans la mécanique qu'on met en place ensuite. Bien là on s'assure de mettre entre guillemets, j'imagerais par un garde-fou là, des types d'intervention par exemple où on ne voudrait absolument pas qu'il y ait un mur dans tel secteur ou par exemple dans le secteur de plage on n'ira pas mettre un mur là forcément ou des choses comme ça donc. L'approche d'un programme se veut une caractérisation sur l'existant pour comprendre le milieu récepteur dans sa globalité et puis sinon le cas des sites d'intervention, c'est ce qui avait été demandé avec les fiches, finalement ce qui a été représenté par une fiche descriptive pardon par site.

Mais ensuite, pour vous rassurer, au moment des interventions qui découleraient de la mise en œuvre du programme, s'il est autorisé, bien assurément les dispositions là, l'article 46.0.3 notamment de la *Loi sur la qualité de l'environnement* s'applique en autorisation ministérielle 22 donc 46.0.3 prévoit la réalisation d'inventaire, la description des fonctions écologiques, des milieux qui sont visés par l'intervention qui sont touchés autant directement qu'indirectement là, proximaux comme je le mentionnais tout à l'heure. Et donc, toutes ces informations-là sont prises en compte dans l'analyse du ministère dans l'autorisation ou non des interventions pour un site donné là au moment venu. Mais au moment de la décision du gouvernement, on se base sur un portrait général avec les impositions d'information à fournir dans un deuxième temps pour venir préciser à l'échelle du site pardon les préoccupations ou composantes valorisées qui

seraient prises ensuite. L'ajustement dans la conception de l'intervention qui pourrait être réfléchi pour ce site-là au moment où une intervention face à une problématique pourrait arriver.

Antoine Morissette

Vous avez presque répondu à ma deuxième question, mais je vais vous la transmettre tout de même. La désuétude justement des données là, est-ce que dans le fond ma question plus large c'est les avantages ou le gain dans la procédure là finalement de fonctionner par programme, ce que je comprends c'est que la situation d'inventaire terrain là dans le contexte qui nous intéresse aujourd'hui, c'est-à-dire du programme d'autorisation éventuelle du programme, peu importe qu'il y ait eu des données terrain ou pas, cette étape-là, elle a été éliminée finalement. Parce que de toute façon les données auraient été désuètes au moment ou potentiellement désuètes au moment des interventions. Donc le délai finalement de vie, si on veut des données terrain, quel est-il? Puis dans le contexte, est-ce que vous confirmez la réflexion que le fait de ne pas faire d'inventaire terrain à cette étape-ci réduit un peu les délais, donc ça représente finalement un certain avantage là si je comprends bien.

Vincent Villeneuve

Vincent Villeneuve, ministère de l'Environnement. Bien effectivement, pour la première portion de votre question sur l'aspect de désuétude là, à quel moment, un inventeur devient désuet. C'est difficile de statuer puisque ça va vraiment dépendre de chaque type de milieu. Qu'on a un inventaire dans une tourbière, ce n'est pas dans le cas du programme, mais par exemple une tourbière pourrait durer beaucoup plus longtemps, va être beaucoup plus longtemps qu'un milieu qui est côtier qui est exposé à des aléas donc qui est sujet à changer relativement rapidement dans certains contextes. Donc, je ne pourrais pas statuer sur une durée précise, mais assurément dans un milieu côtier, le délai de vie d'un inventaire peut être relativement court là face aux aléas auxquels il est exposé.

C'est sûr que l'absence d'inventaire précis, spécifique à chacun des 228 sites au moment de l'étude d'impact, assurément c'est pour le MTMD j'envisage un gain de temps là, même si ces sites-là sont suivis sur une base régulière, la nature de l'information puis le niveau de détails exigés dans un inventaire terrain là auquel on s'attendrait dans un projet classique, il n'est peut-être pas le même dans les suivis qui sont faits par le MTMD donc je peux comprendre qu'il y a peut-être une absence de déclenchement d'un nouvel inventaire là, donc un gain de temps. Potentiellement une meilleure gestion des fonds associés là à ces travaux-là, mais en soi nous dans l'exercice du ministère de l'Environnement autant en procédure d'évaluation environnementale qu'au moment des autorisations ministérielles 22, assurément il va falloir qu'on se rende là à un certain point pour pouvoir juger l'intervention qui va être pour un site donné ou un segment donné s'il est multi-sites. Donc l'exigence ne s'efface pas, elle sera atteinte assurément au moment venu là où le site où l'intervention sera désirée ou envisagée.

Antoine Morissette

Est-ce que vous avez une expérience à nous partager de... je comprends que c'est relativement nouveau là, cette approche-là, mais des programmes décennaux il y en existe entre autres, des programmes de dragage, des programmes au Lac-Saint-Jean, aussi de protection des berges

au Lac-Saint-Jean. Est-ce que vous avez des exemples concrets de gains et auxquels cas ces gains-là est-ce que vous pouvez quantifier quels gains on a dans l'approche programme versus l'approche projet par projet là? Et là je parle évidemment au niveau environnemental.

Vincent Villeneuve

Oui, Vincent Villeneuve, ministère de l'Environnement. Juste pour être sûr de bien comprendre la question, est-ce qu'on est toujours dans l'idée des inventaires, les gains associés à l'absence d'inventaire maintenant?

Antoine Morissette

Bien, peut-être que les inventaires peuvent représenter un gain ou peut-être pas là, mais ça peut être un exemple parmi tant d'autres. Peut-être qu'il vous en avez d'autre à nous partager, c'est ça ma question plus large que sur les inventaires spécifiquement.

Vincent Villeneuve

Parfait, bien compris. Bien en fait, il y a la notion d'inventaire qu'on vient d'aborder. L'aspect, un des gros avantages, on l'a abordé brièvement hier d'un programme d'intervention plutôt que des interventions à la pièce, c'est de pouvoir, comme je le disais hier soir, intégrer des préoccupations ou des composantes auxquelles on veut s'attarder au moment d'une élaboration d'intervention qui ne serait pas forcément couverte par l'analyse permise via un article 22, une autorisation ministérielle 22 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*. Donc le cadre de la LQE, *Loi sur la qualité de l'environnement*, a différentes parties prenantes, beaucoup des inventaires, analyses, fonctions écologiques et tout ça. Peut-être moins un penchant social, par exemple, ou archéologie, culture et tout ça.

Donc, l'aspect procédure vient permettre d'englober ces particularités-là, ces composantes de l'environnement là dans le traitement qu'on va en faire ensuite projet par projet dans la mise en œuvre d'un programme. Donc, ça c'est un des gains majeurs d'arriver à concilier finalement ce portefeuille-là ce portrait global des préoccupations des ministères/organismes provinciaux. Dans l'administration de ces projets-là à la pièce. Un aspect justement public là, consultation publique et tout ça, la procédure permet d'aller rejoindre autant par les processus menés par le ministère de l'Environnement, la consultation publique sur les enjeux par rapport à l'avis de projet que les périodes d'information publique, les séances auxquelles on assiste aujourd'hui et hier, ce sont tous des gains qu'on atteint finalement via la procédure d'évaluation environnementale plutôt que de traiter chaque intervention sur des petits segments répartis sur un territoire donné là. Donc la vision globale, puis l'assurance de, ou du moins l'effort de ne rien oublier dans les parties prenantes à la réflexion d'une conception d'intervention subséquentement là sont à la volée là ce seraient les plus gros avantages selon moi là.

Linda St-Michel

Madame Moisset, pour comprendre un peu le..., je comprends qu'il y a des avantages au sein du ministère de l'Environnement de regarder ça sous forme de programme, dans le pratico-pratique, dans la dynamique là, lorsque vous serrez à l'étape de faire autoriser le programme, comment ça va fonctionner, est-ce que vous allez sur vos 97 sites planifiés ou divers types de projets, est-ce qu'on a pu comprendre qu'il va y avoir des projets? Comment concrètement ça

va s'orchestrer? Est-ce que vous allez y aller avec un bloc de projets? J'ai un peu de misère à comprendre l'avantage sur le plan ne serait-ce que sur le plan des délais à fonctionner en fonction de 97 sites par exemple. Est-ce que ma question est claire, je peux la reformuler? En fait, on comprend que les 97 sites peuvent être regroupés sous forme de projet en fonction de leur région géographique ou de similitude. Vous avez un espace de 10 ans théoriquement pour faire vos travaux. Alors on comprend, après l'étude d'impact, on voyait que ça pouvait prendre de 3 à 6 ans avant de réaliser les autorisations. Alors, j'essaie de comprendre quel est le gain en termes de temps d'y aller de cette façon-là plutôt que d'y aller projet par projet finalement.

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Dans le fond, nos projets, on en fait plein en parallèle dans le fond. On ne fait pas vraiment des blocs de projets à un moment donné. Par exemple, là, si tout se passe bien, on vise à obtenir le décret en 2027, fait qu'on pourrait commencer à déposer des autorisations, fait qu'on a déjà des projets, comme vous le mentionnez, c'est cinq, six, sept ans, certains projets, fait il y en a qui ont commencé, il y a déjà au tout début de nos discussions pour le programme, dans le fond. Fait qu'ils se font tous un petit peu en parallèle.

L'avantage du programme, c'est que comme tous les sites sont inclus, si on a quelque chose qui se passe à quelque part qu'on n'avait pas anticipé, notamment une tempête, parce que c'est ça notre plus gros enjeu actuellement, on va être capable peut-être de venir ralentir certains projets pour à l'inverse venir avancer celui qui vient de se faire frapper par une tempête. Sachant que les 228 sites inclus au programme ont tous été décrits avec le même niveau d'information qu'ils soient planifiés ou non. Donc plutôt que de se retrouver à partir nos projets un par un en partant de A pour se rendre jusqu'à Z. Bien, peut-être que là, nos 228 projets, on est déjà rendu de A à F. Fait que si une tempête frappe à quelque part qu'on n'avait pas vu venir, on repart pas complètement à zéro.

On a déjà notre état de base, on a déjà ciblé plein d'affaires qui nous à l'interne au ministère vont nous permettre de réagir beaucoup plus vite on va aller prendre toutes les infos qui sont dans l'étude d'impact puis on va se dire OK là ça c'est notre état de base fait que les informations qui nous manquent c'est si ça par exemple est ce qu'il y a un potentiel archéologique dans l'étude d'impact on a déposé on a créé une méthodologie dans le fond pour estimer le potentiel archéologique fait qu'à des sites où on le sait que ça sera pas un enjeu. Bon bien cela quand il y a une urgence on arrive on se dit OK l'archéologie c'est pas un enjeu on avance plutôt que de perdre du temps à se dire ouf là est-ce qu'il faut qu'on s'assoie, qu'on regarde, est-ce qu'il y a des aspects qui pourraient être un enjeu. Fait qu'on va vraiment avoir une économie d'échelle dans le fond si on prend les 100 sites sur lesquels on pourrait faire une intervention bien on est déjà beaucoup plus avancé puis beaucoup mieux organisé nous pour être capable de réagir.

Linda St-Michel

En somme, je comprends bien que vous pourriez acheminer au ministère de l'Environnement une série, une panoplie de projets qui nécessite divers types d'autorisation, pas nécessairement en bloc, mais à un délai ou à une répétition sous une fréquence en fonction par exemple de l'urgence ou des interventions à faire.

Jonathan St-Laurent

Jonathan St-Laurent, ministère des Transports. Oui, vous avez quand même bien compris, on ne travaille pas en bloc, donc chaque projet à partir de maintenant suit le même cheminement, donc c'est le programme vient encadrer l'ensemble des cheminements de projets sur lesquels on va travailler. Il faut être sûr qu'on a une démarche qui soit structurée, qui tient compte des enjeux environnementaux et sociaux qui ont été élaborés dans le cadre du programme. Mais après ça chaque projet suit sa propre vitesse d'évolution en fonction de ses propres enjeux. Un projet qui est en milieu urbain où est-ce qu'il y a beaucoup de consultation du milieu citoyen à faire versus d'autres secteurs où est-ce qu'il y en a moins en fonction si c'est des travaux d'entretien, des travaux de réparation, de construction mineure ou d'un projet d'emploi de plusieurs kilomètres, ils n'auront pas les mêmes vitesses d'élaboration, ils n'auront pas les mêmes entrants à venir chercher nécessairement. Donc c'est pour ça qu'on ne va pas y aller, il n'y a pas de bloc de projet, ils suivent chacun leur propre vitesse, mais suivant toujours la même directive si on veut, la même procédure.

Sophie Moisset

Oui. Sophie Moisset, ministère des Transports. Dans le fond, il faut comprendre là qu'il n'y a pas de personnel qui va être attiré au programme. Il n'a pas de nous à l'interne. Oui, on va faire une distinction, les projets qui rentrent dans le cadre du programme versus d'autres projets, mais ça va être les mêmes personnes, les mêmes équipes qui vont continuer à les faire évoluer en parallèle si on veut. Fait que ce n'est pas, on ne vient pas ajouter une nouvelle charge de travail, c'est juste qu'on change la méthode. On s'assure de tout ce qui va être dans le cadre du programme, bien on va s'assurer de toujours utiliser l'outil d'aide à la décision. On le sait, si on n'a pas utilisé l'aider à la décision, quand on va avoir déposé nos autorisations auprès du ministère de l'Environnement, bien ils vont nous dire, j'imagine que ça va être sous forme d'une condition dans le décret, ils vont dire que vous ne respectez pas de telles conditions, fait que ce n'est pas possible.

Fait que c'est plutôt là que nous, on va venir ajuster à l'interne, mais donc ça ne va pas être des nouveaux projets puis il ne va plus y avoir de blocs. On va continuer à faire comme on a l'habitude, on évolue en parallèle. C'est juste qu'on va être beaucoup plus flexible s'il y a un imprévu. Puis c'était là notre problème, c'était qu'il y avait tout le temps des imprévus, fait que finalement on était tout le dans l'imprévu, puis tout le temps dans l'urgence, puis nos autres projets n'avançaient pas puisqu'on ne se rendait jamais à être dans un cadre normal là en étant en prévention avec une vision plus globale, mais on espère tranquillement inverser la balance urgence-prévention là.

Linda St-Michel

Je compléterais simplement avec monsieur Roger, est-ce que cette fréquence-là d'autorisation que vous allez avoir à émettre, est ce que ça va représenter une problématique au sein de votre direction ou?

Jonathan Roger

Jonathan Roger, ministère de l'Environnement. Vous êtes certaine de comprendre bien la question. Dans le fond, vous voulez savoir si le nombre de demandes qui vont être déposées en lien avec le programme pourrait être une surcharge.

Linda St-Michel

Là, ce qu'on comprend, c'est qu'on a une possibilité sur 10 ans de 97 interventions. Là ça nécessite, contrairement par exemple à des travaux, par exemple, les décrets d'urgence ou est-ce que ça vous arrivait comme ça de façon impromptue. Là vous savez qu'il y a une façon récurrente ou du moins assez régulière, il va y avoir plus de projets qui vont être déposés avec une analyse qui va différencier, qui va être propre à chacune. Est-ce que pour le ministère ça représente une charge de travail en termes de ressources humaines, en fait, est-ce que c'est quelque chose qui peut représenter une problématique au sein de votre direction?

Jonathan Roger

Jonathan Roger, ministère de l'Environnement. Effectivement, ça va représenter un nombre de demandes importantes, mais il n'y a pas d'enjeux à cet effet-là au sein du ministère. Si ces projets-là avaient été réalisés à la pièce, nous aurions probablement eu le même nombre de demandes, sauf que là, on va avoir un certain travail à réaliser là pour voir la mécanique, comment qu'on va procéder pour traiter les demandes, mais ça ne va pas créer non une situation au ministère qui pourrait faire en sorte qu'on soit surchargé.

Antoine Morissette

Juste rapidement, madame Moisset puis je vais retourner vers vous, madame Louana, ne vous inquiétez pas. Juste, rapidement, peut-être pour nous donner une référence en fait, vous dites que vous pouvez mener plusieurs projets en parallèle, on parle de combien environ là de projets que vous pouvez mener en parallèle.

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports, je vais laisser la parole à mon collègue Gabriel.

Gabriel Simard-Johnson

Oui, bonjour, Gabriel Simard-Johnson, ministère des Transports. En réalité, par année, le nombre de projets qu'on réalise va dépendre des budgets qu'on a. Puis les budgets sont renouvelés chaque année, mais normalement on peut mener de front, on peut réaliser sur le terrain peut-être, je dirais une vingtaine de projets dans une année, mais ça inclut pas uniquement les projets d'érosion, ça peut inclure les projets au temps de resurfacement, ça peut inclure les projets de pont. Dans le fond, les sites d'érosion côtière sont devenus inactifs au même type qu'une infrastructure routière comme une route ou comme un pont. Fait que dans le fond, le nombre de projets qu'on peut réaliser dans une année va pas changer avec l'apparition du programme sauf peut-être du fait qu'il y a des projets qui vont être moins ralentis par des procédures additionnelles de, exemple, être assujetti à une seule étude d'impact personnel disons.

Mais sinon donc, au niveau des projets là, ça peut arriver dans une année qu'on réussisse à réaliser deux, trois, quatre projets maximum de protection contre l'érosion, dépendamment de l'envergure, mais le but justement du programme d'étude d'impact, c'est d'être capable de cibler peut-être des opérations plus petites à certains endroits, ou bref, d'être capable de, peut-être mieux posséder notre parc de projet pour qu'on puisse optimiser les montants qu'on de disponibles puis qu'on puisse prioriser nos interventions où on a vraiment besoin, s'il y a des projets d'infrastructure qui devraient être priorisés par rapport à un projet d'érosion côtière parce que le besoin est plus criant à cet endroit-là, bien le ministère a la responsabilité d'utiliser les budgets disponibles pour prioriser ces endroits-là. Alors que si au niveau du réseau, bien les priorités sont moins urgentes ou moins, que certains sites d'érosions côtières, bien on va mettre l'argent sur des sites d'érosion. C'est vraiment un, on a une bande d'actifs dans les sites d'érosion font partie, puis on utilise nos budgets pour aller, pour réaliser les meilleures interventions, pardon, aux meilleurs endroits possibles.

C'est comme ça qu'on... donc c'est très variable d'une année à l'autre en fait. Il y a des années qu'on a réalisé peut-être juste un projet de protection contre l'érosion puis il y a des années qu'on a pu en faire cinq. Puis si on regarde les montants qui ont été dépensés au cours des dernières années en matière d'érosion côtière, c'est également très variable. Il y a des années qu'on a pu dépenser trois millions pour des actifs en érosion côtière alors que d'autres années on a pu mettre 60 millions. Parce qu'on avait un projet d'envergure sur lequel il fallait absolument intervenir. Fait que c'est pour ça que c'est variable.

Thomas Fortin-Chevalier

Oui, j'aimerais juste apporter une précision. On parlait de mon collègue Gabriel, parlait de la réalisation de chantier, donc la construction des projets, la mise en œuvre des projets. Mais, si je prends votre question avec un angle un peu différent, puis comment des projets on peut réaliser en phase de conception, de plans et devis bien avec l'augmentation de l'efficience qu'on apporte, que le programme permet, à l'interne on a des gains opérationnels et de délais qui nous permettent d'en réaliser plus puis d'être prêt, pardon, donc advenant qu'il y a une tempête qui frappe un secteur donné, on n'est pas en urgence puis on va « patcher » le 50 mètres à côté d'un enrochement parce que c'est un enrochement adjacent. Là on sait, on connaît mieux le site puis on sait quel est l'ouvrage de protection à mettre en place. On est prêt, les plans et devis sont prêts, on peut aller en appel d'offres puis on est prêt à intervenir. Donc il y a ça aussi, on est beaucoup mieux outillé puis beaucoup plus résilient puis on sait comment intervenir de manière adéquate et pérenne plutôt que d'y aller encore une fois en urgence puis avec la pierre.

Antoine Morissette

Je comprends que vous augmentez l'efficience puis qu'éventuellement vous seriez en mesure d'intervenir sur plusieurs sites, mais là je veux faire appel à votre expérience, je vais faire mon propre calcul que je vous sou mets là, je comprends qu'il est vraiment pas bon là, vous allez me corriger, mais monsieur Simard Johnson mentionnait que peut-être tu sais que deux à quatre projets par année qui sont fait en érosion, en protection plutôt puis en érosion en protection sur 10 ans ça n'en fait que 40. Donc, dans les 10 dernières années, combien vous en avez réalisé pour avoir une prévisibilité là sur les 10 années à venir où vous envisagez intervenir sur 97 sites? Est-ce que vous avez la capacité réelle d'intervenir sachant que dans les 10 dernières

années vous avez intervenu sur X nombres de sites? Assurément, c'est probablement plus que 40 là, mais selon les chiffres que vous me donnez, c'est un calcul rapide là que je fais.

Gabriel Simard-Johnson

Oui, Gabriel Simard-Johnson, ministère des Transports. En fait, je pourrais pas vous donner comme ça, à brûle pour point, le nombre de sites sur lesquels on est intervenu dans les dernières années, exemple dans les dix dernières années. Si vous voulez qu'on le cumule, on pourra faire l'exercice hors séance. Mais certainement que de vouloir, très franchement, d'intervenir sur 97 sites dans les 10 prochaines années, c'est très très optimiste comme prévision en réalité, ce qu'on cherche à exprimer ici c'est qu'on se donne la possibilité d'intervenir sur 97 sites différents, mais c'est évident pour nous qu'on ne mènera pas 97 interventions de front au cours des 10 prochaines années.

Il faut comprendre que on peut en faire peut-être oui, 4 ou 5 par année, donc ces projets-là étant donné qu'ils sont tout dûs, ils ont des cheminements qui varient parfois entre 5, 6 à 8 ans même de développement de projet. Puis là on peut comprendre qu'il y a des projets des fois qui sont retardés pour diverses raisons, il y a de projets qui se sont devancés pour diverses raisons. Fait qu'on joue avec cette planification-là, mais on a... si on réussit à réaliser une cinquantaine d'interventions, moi je pense qu'on va avoir quand même bien... Comment je pourrais dire? Bien encadré, le réseau en tout cas, le parc de sites qu'on s'occupe, qu'on suit, mais c'est vraiment là, je vous lance un chiffre comme ça une cinquantaine ça serait très peu probable qu'on se rende à intervenir sur 90 sites là. Dans le fond, les 97 sites c'est notre terrain de jeu. C'est le bassin dans lequel on veut concentrer nos interventions pour les 10 prochaines années où on s'attend à concentrer nos interventions sur les 10 prochaines années, mais on peut certainement pas prendre l'engagement d'intervenir sur une centaine de sites, ça serait trop volumineux.

Antoine Morissette

C'est très clair, mais sur la question de dans les dix dernières années rétrospectivement effectivement là, je vais vous demander de revenir avec cette information-là à la commission. Écoutez, on a dérivé un peu là de la question de madame Louana là, je m'en excuse madame Louana, je retourne dès maintenant vers vous pour votre deuxième question.

Silvy Louana

Merci beaucoup, pas de problème. Alors, pour ma deuxième question, bien que le programme décennal contient des projets soumis à l'approche d'atténuation, la seconde mesure de protection des milieux côtiers qui a été mentionnée dans la présentation qu'on a pu voir hier, c'est la compensation dans les milieux marins. Dans ce contexte, comment le ministère du Transport et le ministère de l'Environnement appliquent-ils concrètement la séquence d'intervention évitée, minimisée, compensée et quels mécanismes ou critères permettront de démontrer que les mesures d'évitement et de minimisation auront été maximisées avant de recourir à la compensation.

Antoine Morissette

Merci madame Louana, je pense que je vais commencer avec vous, monsieur Roger sur l'approche d'éviter, minimiser et compenser.

Jonathan Roger

Jonathan Roger, ministère de l'Environnement, je vais laisser la parole à mon collègue Vincent Villeneuve.

Vincent Villeneuve

Vincent Villeneuve, ministère de l'Environnement. En ce qui a trait à l'approche évitée, minimisée et compensée. Effectivement, dans le cadre du programme, donc l'étape où on en dans en termes de procédure d'évaluation environnementale, l'évitement en fait prend la forme d'une absence d'intervention, donc ça fait partie des efforts du qui avaient été demandés au ministère des Transports de concentrer, cibler les sites pour lesquels il pourrait y avoir une intervention. Donc de ne pas ajouter des sites qui seraient superflus donc, par exemple les 45 qui ont été retirés entre le 275 puis le 228 inclus à l'étude d'impact finalement. Mais l'éviter vu l'endroit, la nature des projets qui sont concernés, bon on en comprend qu'on sera toujours dans le milieu hydrique. Donc éviter un impact en milieu hydrique serait de ne pas intervenir là dans ce contexte-là. Donc l'effort d'éviter c'est vraiment de voir oui en amont de l'étude d'impact les sites visés par une intervention potentielle dans les dix prochaines années, mais ensuite au moment par exemple de la décision en autorisation ministérielle dans la mise en œuvre du programme, bien là ça sera de voir aussi dans les interventions, les variantes d'intervention.

Bien il va toujours être demandé au ministère des Transports d'évaluer la non-intervention, voir comment le milieu évoluerait si on ne venait pas intervenir et donc justifier le besoin d'intervention. Puis ensuite, bien là c'est de voir le MTMD doit quand même bien c'est ça doit justifier le besoin pour un site X. Ensuite, bien une fois que cet élément-là est fait, si on doit intervenir ou si on veut inclure les 228 sites parce qu'il pourrait y avoir un besoin dans les dix prochaines années, bien là on passe au minimiser. Minimiser va passer par bien diverses mesures d'atténuation autant qu'elles soient générales, applicables à tous les sites ou à l'intervention ou alors à la pièce ces informations-là pourront aussi être précisées au moment des autorisations ministérielles qui découleront du projet, du programme pardon s'il est autorisé afin de vraiment atténuer les impacts sur les composantes précises d'un site qu'on aura caractérisé. Donc le minimiser passe par ça, passe notamment aussi par les empiètements dans le milieu hydrique là.

Il a été demandé au ministère des Transports pour arriver avec un chiffre, un estimé des empiètements en milieu hydrique, d'évaluer dans le contexte on peut pas d'ores et déjà cibler la variante d'intervention pour chacun des 228 sites et s'y coller dans le futur là. D'évaluer le pire scénario d'empiètement, mais réaliste au final, donc dans l'idée où on ne voulait pas que le ministère des Transports ait entre guillemets un chèque en blanc pour dire dans tous mes sites je ferai un brise-lame de 400 mètres de longueur par 30 mètres largeur. C'est impossible puis le ministère de l'Environnement ferait pas une recommandation favorable pour de telles interventions sur 97 sites en 10 ans. Donc l'idée c'était d'amener le ministère des Transports à parfaire d'ores et déjà les possibilités d'intervention, les possibilités variantes d'intervention pour les sites, d'arriver avec une estimation réaliste des impacts maximaux potentiels, des

empiètements, pardon, maximaux potentiels pour chacun des sites. Donc l'idée c'était de minimiser déjà, d'ores et déjà le carré de sable entre guillemets, si je peux l'imaginer comme ça, dans lequel le ministère des Transports devra conjuguer pour la suite. Faute de quoi si par exemple le ministère des Transports doit excéder le maximum d'empiètement permis, bien là il faudrait que ça passe par une demande de modification de décret pour faire autoriser les empiètements supplémentaires. Donc l'exercice, se veut un gage d'efforts d'éviter le surdimensionnement des ouvrages dans une approche qui est réaliste face au portefeuille d'intervention qui est envisagé finalement là.

Antoine Morissette

Je vais aller, dans un instant je vais aller vers vous madame Duluc, je vous prépare en amont. Le concept de réserve d'habitat là, dans le cadre du projet c'est clairement en vue de la compensation en vertu de la loi sur l'habitat du poisson, mais si on sort un peu de la boîte, si on veut là puis qu'on pense à cette idée-là de réserve d'habitat pour la compensation ou réserve on va appeler ça réserve de milieu humide et hydrique. Quelle est votre réflexion par rapport à cette approche-là, puis j'irai vers vous pour la réalité de la question de madame Louana qui est appliquée à l'habitat du poisson, mais est-ce que ce serait applicable par exemple pour la compensation en milieu humide et hydrique cette approche-là?

Vincent Villeneuve

Oui, Vincent Villeneuve, ministère de l'Environnement, je me permets d'éviter le détour. Bien ce qu'il faut savoir c'est que la *Loi sur la qualité de l'environnement* ne permet pas à toute fin pratique la mise en place d'une réserve d'habitat ou d'une réserve compensatoire là, disons le de cette manière-là, un crédit compensatoire associé au MTMD qu'il pourrait administrer à sa convenance dans le futur là. L'approche de la compensation dans le cadre d'un tel programme d'intervention ou même dans un projet classique là, l'approche est la même. Au moment de la recommandation du ministre sur l'acceptabilité ou non du programme ou d'un projet, le ministère de l'Environnement tient à s'assurer que les atteintes aux milieux humides et hydriques les MHH je vais appeler ça comme ça sont compensés de manière suffisamment, avec suffisamment de confiance ou de satisfaction des mesures qui sont proposées pour qu'on ait suffisamment confiance, comme je disais, d'avoir une atteinte d'objectif d'aucune perte nette de milieu de MHH.

Donc le programme s'administre de la même manière dans le sens où l'effort d'estimation par exemple des empiètements en MHH demandés au MTMD, mais passer aussi par cette préoccupation-là d'avoir une compensation qui est adéquate. Donc, si le MTMD surdimensionnait ces ouvrages, bien conséquemment la compensation qui sera exigée dans l'autorisation, si le programme est autorisé par le gouvernement, bien sera conséquente à l'estimation des empiètements donc cet objectif de zéro perte nette est inhérent à la séquence éviter, minimiser et compenser. Lorsqu'on ne peut pas éviter un impact résiduel, bien assurément une mesure de compensation est exigée pour rétablir les fonctions écologiques qui pourraient être impactées par l'impact résiduel. Donc, en soi, le ministère des Transports est arrivé avec un portefeuille de projets de compensation finalement qu'il a réparti dans ses quatre grands secteurs.

Cette approche-là est en analyse au niveau du ministère de l'Environnement là pour voir justement l'adéquation dans nos dispositions légales, réglementaires, puis dans l'approche qu'on entend appliquée dans la mise en œuvre du programme s'il est autorisé, mais en soi l'intention, c'est de s'assurer que puis là si on se colle à l'approche par secteur là, dans un secteur par exemple Bas-St-Laurent ou Gaspésie Rive-Nord ou autres, bien voici les atteintes estimées au MHH et donc voici aussi la compensation conséquente, est-ce que l'objectif d'aucune perte nette dans ce grand secteur-là est atteinte et puis ensuite bien là... un projet peut représenter un gain environnemental X, mais si on se colle à cette approche-là, bien là les différentes interventions dans le secteur Gaspésie Rive-Nord bien là vont aller piger entre guillemets dans ce gain-là, mais qui sera déjà considéré suffisant pour les atteintes au moment de la décision du gouvernement. Donc, c'est pas une réserve d'habitats.

Au terme du décret, par exemple au terme des 10 ans là, on a mentionné à la volée 2037, au terme du 31 décembre 2037. S'il y a des surplus de compensation occasionnés par les gains constatés par les projets du portefeuille proposé, bien c'est un gain pour l'environnement, mais ces gains-là en surplus ne seront pas reconnus au ministère des Transports pour d'autres projets dans le futur. C'est autoportant dans l'autorisation gouvernementale le décret qui pourrait être délivré finalement.

Antoine Morissette

Parfait. Merci monsieur Villeneuve. Madame Duluc, tel que promis, je vais aller vers vous là, justement concernant la réserve d'habitats et la réalisation de projets en amont comme crédit d'habitat finalement pour la compensation sur l'atteinte à l'habitat du poisson.

Céline Duluc

Céline Duluc, ministère des Pêches et Océans Canada. Avant de rentrer sur la compensation, je veux juste revenir sur ce que monsieur Villeneuve a dit. Nous faisons la même pratique, à peu près. On essaye de minimiser et d'éviter justement toutes les pertes qu'il va y avoir sur l'habitat du poisson avant d'être obligé d'autoriser le projet et donc demander une compensation. Ça rime souvent, d'ailleurs, avec la province là-dessus pour éviter que le promoteur ait à faire des mesures d'évitement ou d'atténuation qui sont en double. On essaye de les faire de la même manière. Pour ce qui est de la compensation, oui, en effet, si jamais on n'a pas le choix et que le projet doit être autorisé, on va demander un projet de compensation. Là dans l'évaluation d'impact, il y a eu plusieurs projets de compensation qui ont été proposés.

Dans le fond, nous dans notre politique, on peut avoir un projet de compensation qui est propre à un projet en tant que tel, mais il peut aussi y avoir comme vous le dites, des réserves d'habitats qui vont être mettre en œuvre. Fait que ça, ça va être un projet qui va être de plus grande ampleur, qui va être réalisé pour minimiser, dans le fond des gains pour un habitat du poisson, peu importe ce qu'il va être au niveau hydrique. Ces gains-là vont être, après ça, à donner sous forme de crédit d'habitat et vont être associés au projet dans le fond selon les impacts qu'il va y avoir sur l'habitat du poisson. Présentement, il y en a quelques-unes qui sont en cours dans les réserves d'habitats qui sont listées dans l'évaluation d'impact. Il y en a beaucoup qui sont en discussion aussi. Fait que ce sont des projets qui sont très innovants, ce sont des projets justement qui pourraient apporter quelque chose de très valorisant pour l'habitat du poisson puis de la biodiversité.

Antoine Morissette

Et dites-moi, vous parlez d'une politique, est-ce qu'il y a maintenant une politique formelle à Pêches et Océans pour la réserve d'habitat ou c'est toujours à l'état provisoire?

Céline Duluc

Céline Duluc, ministère des Pêches et Océans Canada. Dans le fond, la politique elle rentre à l'intérieur nous autres de notre politique sur l'application des mesures néfastes sur le poisson et son habitat. Fait que c'est exactement dans le fond les mêmes règlements qu'on va utiliser qui va être quand on émet une autorisation pour un projet spécifique. Il y a une partie dedans qui définit la réserve d'habitat puis la réserve d'habitat est considérée dans le fond selon certains critères. Il faut qu'elle soit mise en œuvre avant habituellement le projet pour qu'on soit capable d'évaluer le gain puis après ça on sera capable d'extraire des crédits d'habitat. À l'inverse, des fois quand on autorise un projet, là ça va être un projet spécifique, il va y avoir une compensation. Des fois, le projet peut être autorisé, les travaux auront eu lieu, mais la compensation va se faire a posteriori. Alors que là, à l'inverse, dans le fond pour le projet décennal c'est qu'il y a plusieurs réserves d'habitats qui seraient mises en œuvre, il y a les suivis qui vont être faits. Après ça, on va déterminer le gain total, puis à partir du gain total on sera capable d'octroyer des crédits d'habitat.

Antoine Morissette

Puis vous dites que c'est relativement nouveau ou novateur comme approche, est-ce que vous avez des expériences sur d'autres projets qui ont utilisé cette approche-là de crédit en amont de la réalisation de travaux?

Céline Duluc

Céline Duluc, ministère des Pêches Océans Canada. Oui, dans le fond, il y en a plusieurs, parmi ceux qui ont été retenus, il y'en a un, c'est la restauration de marées maritimes. C'est des choses qui ont déjà été faites, c'était des projets qui ont fait ailleurs pour avec d'autres promoteurs, donc on a déjà une expertise qui a été développée là-dessus. Restauration d'herbiers aquatiques aussi, ça, c'est un petit peu différent, les herbiers sont vraiment au milieu émergé, alors que les marées sont en milieu dans le fond de balancement des marées. Il y en plus qui sont plus innovateurs, reforestation marine, donc faire des forêts finalement sous-marines avec des laminaires qui sont une grande algue. La récupération d'engins fantômes, c'est quelque chose qui a été mis en œuvre depuis quelques années là, qui est aussi extrêmement nouveau. Nettoyage au site maricole aussi. Fait que ce sont toutes des choses qui ont soit été déjà utilisées ou pas, mais que nous on est capable justement de développer de l'expertise là-dessus.

Antoine Morissette

Donc c'est ça, bref vous avez une expertise dans le cas avec d'autres promoteurs ou justement cette approche-là avec aussi un peu les différents portefeuilles de solutions ou de compensation proposées par le ministère des Transports.

Céline Duluc

Oui, exactement.

Antoine Morissette

Parfait. Merci madame Duluc. Merci madame Louana. On va poursuivre avec une prochaine intervention. En fait, je vous informe peut-être question logistique aussi. Pour la suite, il reste deux intervenants, on va terminer peut-être un petit peu plus tôt pour pouvoir se préparer à aller sur la visite publique du site. Donc, vous aurez compris qu'il n'y aura pas de pause, donc quand les deux interventions seront finies, je terminerai la séance pour qu'on puisse aller à la visite du site pour éventuellement revenir à la séance de ce soir.

Sandrine Papias, pour le Conseil régional de l'environnement de la Gaspésie

Antoine Morissette

Donc, madame Papias, monsieur, vous avez un collègue qui veut intervenir, allez-y monsieur Simard Johnson.

Gabriel Simard-Johnson

Oui, excusez-moi, Gabriel Simard-Johnson, j'avais juste une petite rectification à faire. Tantôt j'ai annoncé un nombre de plus ou moins 20 projets par année qu'on réalisait au ministère des Transports chez nous là, Bas-Saint-Laurent, Gaspésie, les Îles, puis j'ai validé en parallèle, c'est plutôt au-delà de 50 projets qu'on réalise chaque année. Je voulais juste m'assurer que je ne vous avais pas induit en erreur là-dessus là, si vous utilisez ces chiffres-là.

Antoine Morissette

Donc 50 projets, mais le 2 à 4 projets par année sur vos actifs en protection de rives, ce chiffre-là est-il valable?

Gabriel Simard-Johnson

Ce chiffre-là selon moi est toujours valable puis je pense que Thomas pourrait me le confirmer de par son expérience qui est plus en mode érosion. Mais je ne le rectifierais pas.

Antoine Morissette

Pourquoi je vais vous demander de le vérifier, oui de le vérifier puis de me revenir avec une... Parce que de toute façon vous avez une vérification à faire pour les dix dernières années donc peut-être nous mettre ça dans un tableau pour que ce soit facilement lisible.

Gabriel Simard-Johnson

Parfait. Ça se peut que les dix dernières années ne soient pas garantes de ce qui s'en vient.

Antoine Morissette

Non, mais c'est correct, on veut l'information, on la traitera en conséquence. Donc, madame Papias, c'est à vous la parole.

Sandrine Papias

Oui, bonjour. Est-ce que vous m'entendez bien et que vous me voyez?

Antoine Morissette

Tout est sous contrôle, on vous voit, on entend, à vous la parole.

Sandrine Papias

Parfait, donc c'est ça, je suis chargée de projet au Conseil régional de l'environnement de la Gaspésie. J'avais une question au départ assez similaire à celle de Silvy Louana, du Comité ZIP. Donc, je vais me permettre d'approfondir un peu sur les inventaires. Donc dans l'étude d'impact, on voit que le ministère reconnaît que l'étude actuelle s'appuie sur des données assez générales puis fragmentaires. Là on a l'exemple de 80 % de la nature du fond marin qui est classé comme non déterminé dans certains secteurs de la Rive-Nord. La question qu'on se pose, c'est en repartant les inventaires terrain à l'étape de l'avant-projet, c'est sûr que l'outil d'aide à la décision aura peut-être déjà quand même orienté un choix vers une certaine technique, donc comment on peut s'assurer un peu qu'il y aura pas une sorte de verrouillage? Par exemple, je veux dire si un inventaire tardif révèle une espèce à statut qui va être incompatible avec la solution choisie, est-ce qu'on va vraiment avoir une reconsidération totale de l'intervention? Ou est-ce qu'on ne va pas se retrouver à juste essayer de tenter d'atténuer l'impact de la, d'une solution qui sera peut-être déjà un peu avancée par ailleurs?

Antoine Morissette

Merci, je vais diriger la question vers madame Moisset.

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Dans le cadre de l'outil d'aide à la décision, oui, il commence très tôt. Il y a une première analyse multicritère qui est réalisée au tout début du projet puis celle-ci, elle est réalisée à l'interne. Puis dans le fond, on n'a pas besoin de données précises pour la réaliser. Le but là, à cette étape, c'est d'orienter, est-ce qu'on va déplacer la route? Auquel cas, si c'est un déplacement de route, ça doit être sorti du programme pour être traité par une autre mécanique. Ou est-ce qu'on va faire une réparation de nouveau une réparation dans le cadre de l'étude d'impact? Ça veut dire zéro empiètement supplémentaire, fait qu'il n'y aura pas d'impact sur le milieu. Dans ce cas-là, à l'interne pour nous, la mécanique est accélérée puisqu'on n'a pas d'étape de conception puis tout ça. Ou troisième option, est-ce qu'on doit construire un ouvrage de protection côtière?

Fait que pour répondre à ces trois questions que je viens de formuler, là on n'a pas besoin d'avoir de la donnée très très précise. Par contre, pour faire la deuxième analyse multicritère, là, il va falloir qu'on ait des données qui ont été récoltées sur le terrain, comme le mentionnait monsieur Villeneuve à l'étude d'impact, il n'y a pas de donnée sur le terrain. Mais par contre, il

faut qu'on s'y rende à un moment. Puis pour nous, on ne peut pas, avant même de déposer nos autorisations auprès du ministère de l'Environnement, on ne peut pas réaliser une conception si on n'a pas été sur le terrain, parce que sinon, quand on va vouloir arriver pour faire nos travaux, bien ça va pas être adapté puis ça ne fonctionnera pas. Fait que oui, l'outil d'aide commence très tôt, mais ça nous bloque en rien de ne pas avoir ces données puis avant de commencer l'analyse multicritère 2, il faudra que toutes les caractérisations sur le terrain aient été réalisées.

Antoine Morissette

Parfait, merci, madame Moisset. Monsieur Roger, comment on intègre ça dans un décret gouvernemental, l'idée d'aller chercher, vous parlez de données contemporaines là, puis vous disiez bon c'est très difficile d'aller identifier selon le type de milieu, selon le type d'inventaire, le délai nécessaire pour les inventaires terrain pour qu'ils soient acceptés. Comment on peut intégrer ça dans un décret pour que ce soit, pour que ce soit des données à jour, premièrement, puis que ce soit représentatif de l'état actuel du milieu ?

Jonathan Roger

Jonathan Roger, ministère de l'Environnement, je vais laisser mon collègue Vincent Villeneuve qui maîtrise bien la question.

Vincent Villeneuve

Vincent Villeneuve, ministère de l'Environnement. Je vais essayer de la maîtriser autant que possible. En fait, comme je vous disais, c'est dur de déterminer une date de péremption si on peut dire d'un inventaire. L'idée du ministère c'est de s'assurer qu'elle est toujours valide au moment où la demande d'autorisation ministérielle est déposée. Donc par exemple un des éléments qu'on peut utiliser c'est dans les plans et devis qui sont proposés avec les caractérisations, trait de côte et tout ça. Est-ce que ce qu'on analyse est encore ce qu'on constate sur le terrain? Par exemple, si on voit qu'il y a déjà un grand écart, on pourrait statuer que l'inventaire qui a été réalisé qui a mené à la production de plans et devis. Bien finalement on n'est plus adéquat puis on doit ajuster nos besoins finalement, réitérer un besoin d'une caractérisation contemporaine. Je dirais ça, il y a un deuxième plan à la question qui m'échappe là.

Antoine Morissette

Comment on enchâsse ça dans un décret sur cette réalité-là?

Vincent Villeneuve

Oui, en fait l'image de l'entonnoir que je peignais tout à l'heure c'est un peu ça, c'est de voir en procédure avec les experts qu'on consulte, de voir quels sont les besoins, bien d'une part en inventaire qui devront être réalisés, on pense aux espèces floristiques, mais assez vulnérables par exemple, qui sont une composante sensible avec des inventaires qui sont distincts par exemple d'un processus d'inventaire pour des MHH, des milieux humides et hydriques, donc un inventaire beaucoup plus précis, plus spécifique au site. Donc c'est d'identifier les besoins d'information à amener, les protocoles qui vont être utilisés. Il y a aussi d'autres intrants, par exemple les modélisations hydrosédimentaires qui eux se font plus sur des mesures de trait de

côte, d'arpentage puis ensuite on fait rouler un modèle puis on voit en mettant une simulation de notre ouvrage comment la cellule hydrosédimentaire se comporte.

Donc tous ces intrants-là qui sont pas forcément toujours des inventaires, mais s'amalgament ensemble. Puis nous l'intention c'est d'avoir une condition de décret entonnoir entre guillemets, je peux l'imager comme ça, où toutes les informations nécessaires à avoir selon les modalités nécessaires avec les préoccupations, par exemple je reviens aux espèces floristiques, mais assez vulnérables ou susceptibles d'être désignées. Bien il faut absolument cibler la bonne période de l'année pour arriver à identifier adéquatement l'espèce si c'est via la floraison. Les feuilles ou autres, bien il faut s'assurer qu'on soit à la période dédiée où on va pouvoir identifier la bonne feuille sur l'espèce. Donc, toutes ces préoccupations-là et ces particularités d'inventaire là bien vont être nommées, vont être encadrées dans les exigences du décret auquel le ministère des Transports devra se conformer et transmettre l'information au moment dédié en autorisation ministérielle pour qu'on puisse l'analyser. Faute de quoi, on retourne le ministère à table à dessin pour qu'il collecte l'information nécessaire puis revienne nous voir.

Antoine Morissette

Merci, très claire comme réponse. Merci, monsieur Villeneuve. Madame Papias, je retourne vers vous pour votre deuxième question.

Sandrine Papias

Oui, merci. C'est un autre élément plus en lien avec le tourisme parce que donc, on a vu que s'est prévu de mitiger l'impact sur le touriste en installant des signalisations lors des travaux, mais y a pas vraiment de mots sur l'un impact plus pérenne de ces nouvelles infrastructures sur les paysages, même un peu sur l'impact général sur plusieurs années de travaux de grande ampleur sur la circulation là, notamment au nord de la Gaspésie, on peut pas vraiment passer ailleurs, au point que potentiellement on pourrait même réduire l'attrait de la destination dont par exemple une MRC quand même assez dévitalisée comme la Haute Gaspésie qui pourrait avoir beaucoup d'impact, donc y a pas vraiment de mention sur ces aspects-là.

Antoine Morissette

Merci, je vais le prendre, c'est comme une question, donc peut-être élaborer un peu là sur les deux ou trois enjeux, deux enjeux principaux là que madame Papias vient d'évoquer.

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports, je vais laisser la parole à mon collègue Jonathan.

Jonathan St-Laurent

Jonathan St-Laurent, ministère des Transports. Pour l'aspect de tourisme, donc je pense que y'a deux mentions qui ont été faites. Un, le premier l'aspect signalisation, donc pour s'assurer au niveau de la sécurité. Dans le cadre de la réalisation même des travaux, le ministère des Transports oblige tous les entrepreneurs à avoir des plans de signalisation clairs qui respectent les normes de sécurité du ministère des Transports desquels qu'on a des normes par rapport à ça. C'est sûr également que toute l'information est disponible en tout temps sur le 511 par rapport aux travaux exécutés sur le terrain, donc ça permet aux gens de se planifier à ce

niveau-là. Et également, il y a une certaine information/consultation qui est faite annuellement avec les Municipalités pour savoir les travaux qui sont en cours dans chacune des municipalités.

Donc, il y a une tournée de consultation qui fait avec les Municipalités pour connaître les travaux à venir pour qu'il y ait une certaine coordination. Et l'avantage également du programme, c'est qu'on a une certaine vision globale aussi des travaux à venir, pour notre propre planification. Donc on essaie de pas non plus avoir un impact cumulatif systématique année après année dans les mêmes secteurs pour avoir un impact négatif sur la vitalité économique d'un secteur. Ceci étant dit, c'est sûr qu'on n'a pas étudié en détail non plus l'impact économique du... sur le tourisme à long terme dans le cadre du programme d'étude d'impact. Toutefois, je tiens à mentionner que l'intégration du paysage est une des choses qui est intégrée dans l'évaluation, dans l'outil d'aide à la décision, dans la partie... Merci, analyse multi... Je crois qu'on l'a trop dit analyse multicritère. Il y avait un quota de 10 fois à dire. Donc, l'analyse multicritère 2, il y a justement ce paramètre-là qui est intégré sur l'impact sur l'aménagement des paysages. Il y a les chartes des paysages des différentes régions qui tenons en compte également qu'on prend dans les enjeux qui sont cités. Donc, je pense que le dans le cadre du programme lui-même, cette notion-là est tenue en compte dans l'évaluation des solutions apportées. Puis, dans les cadres des projets qui vont être en étude, qui déclencheraient les seuils, la consultation publique va pouvoir être également tenir compte de cet enjeu. Donc, je pense qu'à ce niveau-là, c'est de cette façon-là qu'on en tient compte.

Antoine Morissette

Dites-moi donc, monsieur Roger, au niveau de l'expertise que vous sollicitez, comment intégrer cet aspect-là paysagé et éventuellement aussi l'aspect du tourisme à long terme, donc du fait d'accumulation de chantiers par-dessus, chantiers routiers ou protection de rive là au fait, comment c'est intégré de votre côté?

Jonathan Roger

Oui, effectivement, Jonathan Roger, ministère de l'Environnement, effectivement l'aspect du paysage patrimoine et du tourisme ou récréotourisme, c'est un aspect qu'on analyse dans le cadre du projet. Donc l'initiateur dans un premier temps là c'est mentionner les aspects du patrimoine, du paysage qu'il considère, déterminer aussi les impacts des travaux sur les aspects du paysage et des patrimoines, puis définir aussi là les mesures de mitigation ou d'évitement qui sont mis en place. Ça, c'est une première chose. Dans un deuxième temps, on consulte aussi, comme vous le mentionnez, les ministères là concernés afin d'aller chercher des aspects beaucoup plus précis. Donc, on consulte, entre autres, le ministère de la Culture pour l'aspect patrimoine, paysage, architecture. Donc, il s'assure, entre autres là de, que les impacts du projet sont bien analysés et que les mesures pour réduire les impacts sont adéquates. Donc, ça, c'est un des aspects que le ministère de la Culture, le MCC, va faire.

On consulte aussi le ministère des Affaires municipales, le MAMH pour les plans, les règlements d'aménagement du territoire qui ont été pris en compte pour l'aspect aussi des Municipalités, de l'arrimage avec les Municipalités. Donc ça c'est les deux ministères qu'on va consulter dans le cadre là de l'analyse là et de la recevabilité. Donc ils vont nous questionner là, ils vont questionner l'étude d'impact pour s'assurer que ces aspects-là sont inclus. Une fois qu'on considère que les aspects sont inclus, bien là on va débiter de l'analyse d'acceptabilité

environnementale. On va les reconsulter bientôt pour s'assurer que cet aspect-là a été considéré puis que et bien encadré aussi, puis que le processus décisionnel permet d'encadrer cet aspect-là au niveau des autorisations ministérielles subséquentes qui vont découler là d'une prise de décret, le cas échéant ces prises de décret il y a.

Antoine Morissette

Merci monsieur Roger. Je vais peut-être aller vers vous, madame Desrosiers-Leblanc pour l'aspect peut-être paysagé/aménagement du territoire là. Peut-être de votre côté au bureau de projet, vous avez cette préoccupation là où elle a du moins peut-être été réfléchi au sein de vos organismes de consultation.

Laurie Desrosiers-Leblanc

Laurie Desrosiers-Leblanc, Bureau de projets en érosion et submersion côtières. Je vais lancer la balle à ma collègue en ligne Anne-Christine.

Antoine Morissette

Parfait, on va l'écouter.

Anne-Christine Boudreau

Bonjour, est-ce que vous m'entendez, que vous me voyez?

Antoine Morissette

On vous entend, on vous voit pas encore, mais ça devrait, oui, là on vous voit, tout est sous contrôle.

Anne-Christine Boudreau

C'est le petit délai Îles-de-la-Madeleine. Donc effectivement là, du côté du ministère des Affaires municipales, pour ces éléments-là, c'est toujours des éléments qu'on souhaite prendre en compte de façon générale. Donc à travers la vie effectivement, ce sera le cas. On a un double rôle quand même avec le MAMH d'un côté. Puis pour ce qui est plus traditionnellement aménagement du territoire versus le MAMH au sein du Bureau de projet également. Mais c'est sûr que c'était l'ensemble des éléments socio-économiques dont on tient compte. Les aspects sur le paysage, les aspects sur l'aménagement de façon plus globale aussi, sur les infrastructures municipales aussi. Donc, c'est tous des éléments là sur lesquels finalement il y a des enjeux. Excusez-moi. Et pour lesquels finalement on fait des commentaires, le cas échéant.

Antoine Morissette

Parfait, merci beaucoup, madame Boudreau de votre intervention. Merci également à vous, madame Papias, pour vos questions.

Joël Marquis, citoyen

Antoine Morissette

On va passer à la dernière intervention de la journée. Il s'agit de monsieur Joël Marquis qui est avec nous par téléphone. On vous écoute, monsieur Marquis.

Joël Marquis

Bonjour monsieur le président, m'attendez-vous.

Antoine Morissette

Oui on vous entend très bien.

Joël Marquis

Parfait, enchanté. Bonjour aux invités à votre gauche et à votre droite. Dans les rencontres primaires, il y a eu question de jumeler des travaux municipaux, des travaux du MTQ. À partir de là, moi je suis à Matane. Il y a des travaux majeurs fédéraux qui doivent se faire au quai commercial fédéral, secteur de Matane. Et toujours dans le sens de ratissage de plage, actuellement c'est planifié pour le projet, c'est que tu vas être excavé, il va être envoyé au large. Cependant, moi je me dis, écoutez, est-ce le MTQ et le fédéral peuvent se parler pour que ce matériel-là aille sur une plage quelconque dans un rayon de 40 kilomètres de Matane. Vous me suivez?

Antoine Morissette

Oui, oui, je vous suis très bien, monsieur Marquis. Je suis en train de réfléchir parce que, écoutez, vous êtes intervenu hier, puis votre question, elle ressemble étrangement à celle d'hier. Je vais essayer de trouver une voie de passage pour que (...)

Joël Marquis

C'est-à-dire que je travaille toujours dans le sens du ratissage de plage.

Antoine Morissette

Oui, j'ai très bien compris, c'est juste que j'essaie de me faire une idée pour que cette question là trouve une voie de passage autre que répéter la même question qu'hier, utiliser le sable de dragage pour faire de la recharge sédimentaire. On a fait le tour de la question hier. Écoutez, je vais... Monsieur Marquis, donnez-moi... Oui. Une ou deux secondes là pour que je vous trouve une solution qui vous satisfasse et qui nous satisfasse nous aussi. Madame Moisset, je vais y aller dans cette direction-là, quels sont les projets ou les collaborations que vous avez avec le fédéral dans la perspective de récupérer des sédiments de dragage, toujours pour faire de la recharge de plages, là évidemment on parle d'un site spécifique à Matane là peut-être qu'on peut élargir aussi. Mais si vous avez des informations sur le site de Matane, bien à vous de nous la partager. Mais peut-être aller peut-être plus sur la collaboration fédérale-provinciale pour l'utilisation, réutilisation de sédiments de dragages.

Sophie Moisset

Sophie Moisset, ministère des Transports. Je vais laisser la parole à mon collègue Jonathan.

Jonathan St-Laurent

Jonathan St-Laurent, ministère des Transports. Petite précision, le port de Matane il y a eu un transfert de juridiction, je crois que le projet est sous maintenant la juridiction du provincial, donc c'est le même le ministère des Transports qui est en élaboration d'un projet actuellement, pas dans le cadre du programme d'étude d'impact que pour les interventions en milieux côtiers. Toutefois, par contre il y a plein de discussions qui sont faites de façon constante avec le fédéral pour les réutilisations de sable de dragage, comme on l'a mentionné dans l'exemple d'hier avec les ports, les organismes de ports, petits bateaux, qui ont des récurrences régulières à faire au niveau de l'entretien de leur chenal pour l'accès aux ports. Il y a donc y a des communications fréquentes qui sont faites entre le fédéral et le provincial pour essayer de revaloriser les sables de dragage au lieu d'aller faire de l'immersion au large, dans le cas du quai de Matane en tant que tel... bon, j'ai pas l'information précise, toutefois je tiens à préciser que comme on l'a mentionné hier, pour la réutilisation des sables de dragage, pour faire une valorisation sur les plages, ces sédiments-là doivent être exempts de contaminations. Donc, je n'ai pas l'information actuellement, est-ce que les sables de dragage visés dans le port de Matane seraient non contaminés, toutefois il faudrait qu'ils respectent certaines exigences en termes d'absence totale de contaminations pour pas venir contaminer un nouveau site naturel que lui est exempt contaminant. Donc pour respecter les exigences réglementaires au niveau du ministère de l'Environnement et de Pêches et Océans Canada et Environnement Canada également.

Antoine Morissette

Ça me fait penser, d'ailleurs là, pour la Société portuaire de Bas-Saint-Laurent Gaspésie qui a effectivement repris les infrastructures à Matane, est-ce qu'il y a un programme ou un projet, programme de dragage ou projet de dragage à ce quai là ou est-ce que vous avez l'information parce que bon, certaines de ces infrastructures-là doivent être draguées régulièrement, est-ce que c'est le cas pour Matane?

Jonathan St-Laurent

Jonathan St-Laurent, ministère des Transports. Je n'ai pas l'information s'il y a un programme d'intervention qui peut être fait d'exemple comme dans le cadre du projet de Mines Seleine avec un programme soit décennal d'entretien du dragage donc j'ai pas cette information-là. Je sais qu'il ya actuellement un projet de réfection du port du quai de Matane, à ce qu'à ce moment-là, est-ce que cela s'inclut? Comme je vous dis, je fais pas partie de l'équipe projet à ce niveau-là donc j'ai l'information précise. Donc, désolé.

Antoine Morissette

C'est une très bonne réponse. Merci, monsieur St-Laurent. Monsieur Marquis, je me retourne vers vous pour votre deuxième question.

Joël Marquis

C'est ça, je veux dire, excusez-moi, pour ma part, il me semble que la question est pas complète. Pour ma part je peux vous confirmer que les tests environnementaux ont été faits et le matériel du quai comme tel sera envoyé au large. Moi, la question je me pose, c'est que y'a-tu possible d'envisager une coopération entre le programme de MTQ. Et le projet du port du quai de Matane.

Antoine Morissette

Écoutez, monsieur Marquis, écoutez, vous avez posé deux fois la même question. J'ai toléré cette question-là, mais on est complètement en dehors du programme. Le dragage ou le quai de Matane, la réfection du quai de Matane, c'est hors du projet. Je pense que, écoutez, je vous autoriserais peut-être à un remplacement de cette question-là. Si ça concerne encore le dragage, c'est sûr que je vais vous la refuser, mais je vous donne la possibilité quand même de poser une troisième question compte tenu que les deux premières étaient un peu hors sujet.

Joël Marquis

Ok bon. Peut-on évoquer dans un concept de recharge de plages, peut-on évoquer le concept d'économie circulaire?

Antoine Morissette

Économies circulaires.

Joël Marquis

Je vous remets (inaudible).

Antoine Morissette

Parfait. Merci monsieur Marquis pour cette question. Je vais aller donc du côté de madame Moisset. Est-ce que ça allait pour la question? Est-ce que la réutilisation des sédiments de dragage pourrait être considérée comme de l'économie circulaire dans le contexte du programme?

Jonathan St-Laurent

Jonathan St-Laurent, ministère des Transports. C'est sûr que en tant qu'appareil gouvernemental on essaie toujours de respecter aussi les principes du développement durable donc c'est sûr que si c'est possible de refaire de la valorisation et ça cadre avec les principes d'économie circulaire oui, c'est une option qui va être envisagée. À l'étape actuelle comme on l'a mentionné on n'a pas de projet ni de solution fixée donc on peut pas s'avancer à ce niveau-là, mais ça fait partie des principes que le gouvernement essaie de mettre en place de tout.

Antoine Morissette

Du côté du ministère de l'Environnement, monsieur Roger, est-ce qu'il y a des critères ou des conditions qui incluraient par exemple l'économie circulaire, la valorisation des sédiments de

dragage, je pense qu'on ça va, on va aller plus du côté économie circulaire est-ce que c'est fois des conditions des critères que vous intégrer dans certaines autorisations à différents niveaux.

Jonathan Roger

Jonathan Roger, ministère de l'Environnement, je vais laisser la parole à mon collègue Vincent Villeneuve.

Vincent Villeneuve

Vincent Villeneuve, ministère de l'Environnement. En fait, ce qu'il faut savoir c'est que le lieu d'approvisionnement en matériaux peut devenir justement un concept là, un élément d'analyse qui tomberait par exemple dans une idée d'économie circulaire, la valorisation. Je sais d'éviter l'idée de valorisation de sédiment de dragage, mais on dirait que mon esprit revient vers ça toujours. Mais dans un contexte comme ça, par contre dans le cadre du programme par exemple l'intention va être que le ministère des Transports nous indique dans une intervention X, tout dépendant du secteur, d'où proviennent ces matériaux. Donc dans une idée notamment comme mon collègue Jonathan le mentionnait hier, les émissions de gaz à effet de serre, le transport, la distance entre les deux sites, l'approvisionnement puis le site d'intervention. Est-ce que par exemple ça vient d'une carrière sablière qui détient ces autorisations nécessaires pour opérer? Donc c'est dans l'optique où le MTMD devra nous indiquer d'où vient son lieu d'approvisionnement, la source de ces matériaux. Si ça vient d'une source d'économie circulaire, tant mieux.

Dans le contexte d'une opinion très personnelle, je verrais mal comment on pourrait contraindre le ministère des Transports à aller uniquement en économie circulaire. Puisque y avoir différentes contraintes dans le territoire, dans l'approvisionnement, dans les chaînes nécessaires pour ce faire là. Si on revient au dragage, souvent les sédiments sont trop fins ou contaminés donc ne peuvent pas être réutilisés pour des recharges de plages nécessairement. Mais bref, donc ça peut être une avenue à considérer dans la réflexion là des sources d'approvisionnement au moment des interventions. Puis ça sera analysé là au cas par cas là, le cas échéant.

Antoine Morissette

Merci beaucoup monsieur Villeneuve. Merci à vous également madame Moisset.

Mot de la fin

Antoine Morissette

Donc voilà qui met fin à la séance de cet après-midi. Merci à toutes les personnes qui ont permis le bon déroulement de cette rencontre ici à Rimouski, à Cap-aux-Meules, à Carleton et à Petite-Vallée aussi. Merci à ceux qui nous ont suivis sur le site web, aux équipes de sonorisation ici en salle, l'équipe de web diffusion du BAPE, Andrea Aristizabal, Lise Pilote, Mayeul Garitey, Marie-Eve Gendron, Karine Fortier, Brigitte Bernier, Antoine St-Gelais, Mathieu Giroux et Pierre Dufour. Merci également à toutes les personnes qui sont venues poser leurs questions.

Dans une optique d'amélioration de nos services, nous recueillons vos commentaires. Merci de nous faire part de votre expérience avec le BAPE en répondant à notre sondage. Trouvez le lien pour y accéder et des formulaires papier à la table d'accueil.

Pour les personnes qui se sont inscrites à la visite du site à Rimouski touché par le programme du ministère des Transports, veuillez vous diriger vers l'autobus qui devrait être sous peu ici à l'accueil. Je vous rappelle de vous habiller en conséquence, j'ai pas idée exactement de la température là que à laquelle on est rendu, mais sachez qu'il peut faire froid et venteux sur le bord de la grève, donc habillez-vous en conséquence. Je crois que le départ est prévu là autour de 16 heures. Donc, il reste des places, ceux qui voudraient s'y inscrire, vous pouvez aller voir mes collègues à la table d'accueil, la visite est d'environ 1 h 30. Le départ se fait d'ici au Club de golf Empress. On devrait être de retour à 17 h 30 au maximum. Donc si vous souhaitez donc vous joindre à nous là, je vous invite comme je le disais à aller voir mon collègue, monsieur Fournier qui est debout et qui vous attend. Donc c'est premier arrivé, premier servi.

On se retrouve ce soir à 18 h 30, 19 h 30 heure des îles pour la dernière séance. Un gros merci à tout le monde et à tout de suite.