

COMMISSION D'ENQUÊTE ET D'AUDIENCE PUBLIQUE

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

Mémoire déposé au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)

ÉQUIPE DE TRAVAIL

Conseil régional de l'environnement de la Gaspésie

506, route 132 Est, Bonaventure (Québec), G0C 1E0

info@cregaspesie.org

(418) 534-4498

Comité ZIP Gaspésie

506, route 132 Est, Bonaventure (Québec), G0C 1E0

info@zipgaspesie.org

418-534-2121

TABLE DES MATIERES

Équipe de travail	1
Table des matières	2
Mise en contexte	3
Vision des organismes en environnement	5
Préoccupations principales et recommandations	6
Préoccupations liées au processus	6
Développement de projets et études d'impacts sur l'environnement	6
Concertation et accès à l'information	6
Limites méthodologiques de l'évaluation des paysages et des usages	7
Revue de littérature et sources de données	8
Milieux humides et compensation	9
Milieux humides	9
Équivalence des écosystèmes	9
Équité territoriale	10
Impacts cumulatifs	11
Conclusion	12
Liste des recommandations	12
Références	13

MISE EN CONTEXTE

Le Comité ZIP Gaspésie (anciennement Comité ZIP Baie des Chaleurs) a été constitué en 1992 en tant qu'organisme à but non lucratif. Il est l'un des 11 Comités ZIP opérant le long du fleuve et du golfe du Saint-Laurent. La constitution de l'organisme émerge du Plan d'action Saint-Laurent, apparu en 1988, qui permet la mise en place de Stratégies Saint-Laurent (SSL), dont la mission est d'engager activement les communautés dans les efforts de protection et mise en valeur du Saint-Laurent. Le territoire d'intervention du Comité ZIP Gaspésie correspond au 798 km littoral de la péninsule gaspésienne, entre la baie des Capucins et l'estuaire de la rivière Restigouche.

Par la concertation, le Comité ZIP Gaspésie mobilise les citoyens et les intervenants du milieu à la réalisation d'une gestion intégrée du Saint-Laurent. Basées sur l'acquisition et la diffusion de connaissances, ses actions contribuent à la conservation, la restauration, la sensibilisation et la mise en valeur des milieux marins et côtiers de la Gaspésie. Le Comité ZIP Gaspésie travaille pour les citoyens, en collaboration avec les décideurs locaux (municipalités, MRC et autres) et avec les intervenants du milieu (autres organismes, regroupements, comités). Son mandat est de:

- Contribuer à la concertation régionale dans le but de poser des actions durables en faveur de la conservation, la restauration et la mise en valeur des milieux marin et côtier;
- Acquérir et diffuser des connaissances utiles à la gestion intégrée du Saint-Laurent;
- Mettre en œuvre des mesures visant à garantir la santé des milieux marins et côtiers de la Gaspésie.

Le Conseil Régional de l'Environnement de la Gaspésie (CREG) est un organisme à but non lucratif fondé en 1977 sous le nom initial de CREEQ (CRE de l'Est du Québec). En 1995, il se scinde en deux et devient alors le CRE de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine (CREGÎM) et le CRE du Bas-Saint-Laurent afin de correspondre aux régions administratives. Devant les enjeux très différents auxquels font face les territoires de la Gaspésie et des Îles, le CREGÎM se scinde à nouveau en 2023 pour devenir le CRE de la Gaspésie. L'organisme Attention Fragiles devient alors le 17^{ème} CRE du Québec. Les CRE sont présents dans toutes les régions du Québec, à l'exception du Nord-du-Québec. Ce sont des organismes enracinés dans leur milieu, qui ont une connaissance approfondie de leur territoire et de ses intervenants. Regroupés au sein du Regroupement National des CRE du Québec, les CRE constituent un réseau fort et structuré d'intervenants branchés sur les enjeux locaux, municipaux et régionaux.

Le CREG a pour mission de regrouper et représenter les corporations, organismes environnementaux et individus œuvrant pour la protection de l'environnement et le développement durable de la région.

Par la concertation des acteurs du milieu, il agit en :

- Établissant des priorités et assurant des suivis en matière environnementale ;
- Favorisant des stratégies d'action concertées pour résoudre les problèmes environnementaux et soutenir le développement durable ;
- Agissant comme organisme-ressource pour les intervenants régionaux.

Par son expertise et son ancrage local, le CREG informe, sensibilise et conseille les décideurs, les leaders et la population gaspésienne. Ses interventions couvrent des enjeux clés, toujours dans une approche de gestion intégrée et responsable des ressources naturelles de la Gaspésie.

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* du Ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) est étroitement lié aux activités du Comité ZIP Gaspésie et du CRE Gaspésie. La portée géographique et temporelle du programme ainsi que l'absence d'intervention ciblée face aux aléas côtiers sont les éléments déclencheurs de l'implication de nos deux organismes au sein du Bureau des Audiences Publiques en Environnement (BAPE). Notre implication est déployée sous la forme de participation aux séances d'audiences publiques, à la remise en question de certains aspects du programme, et à la remise du présent mémoire, mais est limitée à notre territoire géographique, soit la péninsule gaspésienne. Le présent mémoire vise à partager les perspectives et recommandations du Comité ZIP Gaspésie et du CRE Gaspésie sur le programme décennal.

VISION DES ORGANISMES EN ENVIRONNEMENT

Nos organismes sont guidés par des valeurs de collaboration, d'intégrité et de développement durable. Leurs actions reposent sur le principe de précaution, particulièrement dans les contextes où les connaissances sont incomplètes ou lorsque les interventions projetées comportent des risques de pertes irréversibles pour les écosystèmes côtiers.

Ce qui guide nos recommandations est une vision systémique et à long terme de la gestion des écosystèmes riches et uniques de la Gaspésie, impliquant notamment la population qui y vit. Nous souhaitons qu'il y ait une ouverture à une approche concertée qui permet de mieux concilier protection des infrastructures et de la biodiversité.

Les milieux côtiers subissent déjà de nombreuses pressions anthropiques avec les différentes industries de la région, le récréotourisme et les changements climatiques. Couplées aux pressions naturelles, ces perturbations directes et indirectes accentuent la vulnérabilité des écosystèmes côtiers. Il faut donc mettre l'emphase sur le cumul des impacts causés par ces projets, à ceux déjà présents, ainsi que les répercussions de ces derniers sur les communautés côtières.

Dans un contexte de changements climatiques il est crucial de protéger les écosystèmes pour que ceux-ci restent le plus résilient possible pour faire face à l'augmentation des perturbations à venir. On demande aux citoyens de s'adapter, mais il faut aussi adapter notre façon de protéger nos infrastructures.

Il est également essentiel d'inclure les communautés qui habitent le territoire dans la démarche puisque celles-ci ont vu le milieu évoluer au fil des ans et qu'elles subiront les répercussions du projet, en plus d'avoir des recommandations ou observations à haute valeur ajoutée. De plus, certains travaux seront majeurs et inclure la population dans l'élaboration et la mise en valeur de leur territoire peut faire toute la différence au niveau de l'acceptabilité sociale d'un projet de cette envergure.

Le Comité ZIP Gaspésie et le CRE Gaspésie tiennent à souligner la démarche et les efforts déployés par le MTMD pour développer un cadre d'intervention de construction et d'entretien du réseau routier. Nous sommes conscients de l'importance d'assurer le maintien des infrastructures et d'avoir une nouvelle approche de gestion pour aider au déploiement rapide des nombreux projets d'infrastructures dont dépendent les communautés.

Nous sommes globalement favorables à un *Programme décennal de protection des infrastructures du ministère des Transports face aux aléas côtiers au Bas-Saint-Laurent*. Ce programme est d'autant plus pertinent pour l'entretien des infrastructures mais nous questionnons son efficacité d'encadrement en

lien avec la construction de nouvelles infrastructures. Nous souhaitons surtout nous assurer de réduire au maximum les impacts négatifs sur les écosystèmes côtiers ainsi que les communautés côtières.

PRÉOCCUPATIONS PRINCIPALES ET RECOMMANDATIONS

Préoccupations liées au processus

Développement de projets et études d'impacts sur l'environnement

Étant donné la nature générique du programme présenté, aucune intervention sur les sites n'est précisée à ce stade. Bien que les approches potentielles, les types d'intervention et le processus menant au choix soient réfléchis, le Comité ZIP Gaspésie et le CRE Gaspésie soulignent des préoccupations quant à l'opacité liée à la combinaison de ces outils menant ultérieurement au choix d'intervention du MTMD sur chacun des sites.

Nos organismes reconnaissent qu'un programme-cadre peut faciliter la planification des interventions dans un contexte où les aléas côtiers s'intensifient. Toutefois, l'absence actuelle d'information détaillée sur les interventions qui seront réalisées sur chacun des tronçons visés limite la capacité du public et des organismes concernés à évaluer adéquatement les impacts environnementaux et sociaux potentiels du programme.

Concertation et accès à l'information

Le Comité ZIP Gaspésie et le CRE Gaspésie partagent des préoccupations quant à l'accès à l'information ainsi que la consultation des communautés côtières. En Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, le contexte social implique que : « 58,3 % de la population a des difficultés à comprendre des textes plus longs et denses, puis à en interpréter correctement le sens, ou encore à effectuer des liens adéquats entre les différentes idées qu'il contient. » (Whalen, 2023).

Comme l'analyse et l'évaluation des projets pour chaque tronçon de route se feront après le BAPE, nous craignons que le volet de consultation et d'échange sur chacun des projets soit minimisé, voire écarté. Dans un premier temps, il est essentiel que l'information qui est mise à disposition des communautés côtières lors des phases subséquentes par projet soit disponible, accessible, et ouverte aux commentaires et préoccupations. Cette démarche permet de minimiser autant les impacts sociaux qu'écologiques de chacun des projets.

Bien qu'un éventail d'outils consultatifs et de partage d'information soit inclus au programme, nous identifions un risque sur le choix de la combinaison des méthodes utilisées et son adéquation avec le projet et le milieu dans lequel il a lieu. Nos organismes en environnement sont préoccupés par le fait que plusieurs projets qui auraient normalement nécessité une procédure complète d'évaluation environnementale et un examen public pourraient désormais être analysés dans le cadre du programme décennal sans bénéficier du même niveau de débat public.

À titre d'exemple, pour des projets qui auraient normalement fait l'objet d'une procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement (PÉEIE) et d'un processus d'audiences publiques du BAPE, le mécanisme de consultation publique prévu consiste en un support de présentation accompagné d'un sondage de consultation (MTMD, 2026). Selon nos expertises en concertation, ce cas de figure est insuffisant et ne permet pas de reproduire la richesse des échanges et le dialogue direct associé aux audiences publiques traditionnelles. Cette préoccupation est d'autant plus importante dans le contexte régional de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine, où une part significative de la population présente des défis en matière de littératie et où l'accès aux outils numériques demeure variable selon les communautés. Une approche reposant principalement sur des consultations numériques risque donc de limiter la participation effective d'une partie conséquente de la population.

Pour tout projet qui aurait normalement été assujéti à une PÉEIE, nous sommes d'avis que le MELCCFP devrait exiger la tenue d'au minimum une séance publique d'information et d'échanges permettant aux citoyens, municipalités, organismes et communautés concernées de poser des questions et de formuler des commentaires avant la sélection finale de la solution retenue.

Limites méthodologiques de l'évaluation des paysages et des usages

Dans l'étude d'impact présentée par Englobe au MTMD (MTMD, 2024a), le fonctionnement de l'analyse multicritère décrit que pour la catégorie de critères "Qualité de vie et récréotourisme", il s'agira d'un processus externe effectué par l'intermédiaire d'un sondage en ligne transmis par le MTMD aux municipalités. Cette méthode nous apparaît insuffisante au regard des enjeux que cela implique. Contrairement aux autres catégories de critères qui semblent s'appuyer sur des données et expertises techniques, un sondage en ligne risque d'amener de la subjectivité et d'éventuels biais. Les sondages en lignes présentent plusieurs aspects négatifs, comme un faible taux de réponse, une absence de supervision empêchant la clarification des questions, ainsi qu'un biais de sélection dépendamment de l'implication des répondants. Compte tenu des faibles ressources humaines et temporelles des municipalités, nous sommes préoccupés par la possibilité de celles-ci d'y répondre de manière éclairée, avec les connaissances nécessaires.

Au niveau de l'impact sur les paysages, il est mentionné 3 types d'observateurs sensibles aux paysages, à savoir les résidents, les touristes et les usagers des corridors panoramiques comme la route 132 (MTMD, 2024a). Pourtant, la consultation de ces 3 catégories d'observateurs n'est pas considérée alors même que l'économie touristique régionale dépend en grande partie de ces paysages. Cette notion de corridor panoramique est importante et implique une certaine continuité qui ne semble pas compatible avec une approche uniquement par site. La Charte des paysages de la Gaspésie mentionnait déjà le besoin d'une vision concertée, avec comme première action à entreprendre pour le réseau routier : « Augmenter le niveau de concertation entre la région et le Ministère des Transports du Québec pour s'assurer que l'accès visuel à la mer est pris en compte lors

des travaux sur le réseau routier de la Gaspésie, notamment ceux visant la protection des berges. » (CRÉGÎM, 2013, p. 6)

Nous recommandons d'avoir une approche plus intégrée de l'évaluation des impacts sur la qualité de vie et le récréotourisme. Cela implique de ne pas se limiter à un sondage en ligne aux municipalités mais de passer par une consultation plus élargie afin d'intégrer une plus grande diversité de points de vue, dont les acteurs régionaux du tourisme, et de réduire les biais liés aux contraintes municipales tout en intégrant une vision continue et concertée des paysages. Les chartes des paysages existantes devraient également être considérées comme des données pour l'analyse multicritères.

Revue de littérature et sources de données

L'évaluation des impacts régionaux présentée par le MTMD (2024) repose principalement sur la documentation existante. Plusieurs bases de données utilisées à l'échelle régionale reposent sur des inventaires partiels, des données historiques ou des outils de modélisation qui peuvent sous-estimer certaines composantes écologiques présentes sur le terrain. Par exemple, il est mentionné que dans les zones côtières, le substrat est non déterminé à 79,4% sur la rive nord de la Gaspésie, et ce chiffre monte à 81,6% dans la Baie-des-Chaleurs (MTMD, 2024b, tableau 16). Bien que des inventaires ou caractérisations complémentaires puissent être demandés à une étape ultérieure pour certains projets, les critères permettant de déterminer leur nécessité ainsi que le moment de leur réalisation demeurent peu définis. La préoccupation est renforcée par le caractère subjectif de la période de validité des inventaires historiques dans les milieux côtiers, mentionnée comme étant « relativement courte » (MELCCFP, 2026).

Dans un contexte de changements rapides du littoral, des habitats côtiers et de la répartition des espèces, nos organismes sont d'avis que le MELCCFP devrait exiger que les données documentaires doivent être systématiquement validées par une caractérisation complète du terrain, et des habitats environnants, avant la sélection d'une solution d'intervention, pour les projets nécessitant la construction de nouveaux ouvrages.

Milieus humides et compensation

Milieus humides

La seconde solution mentionnée dans le programme décennal pour la protection de la biodiversité liée au milieu côtier est la compensation (MTMD, 2026). Dans ce contexte, l'approche d'atténuation « éviter-minimiser-compenser » comme recommandé par le Ministère de l'Environnement, de la Lutte

contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP) semble dépréciée. Nous craignons que la disponibilité préalable de crédits d'habitats favorise un recours prématuré à la compensation écologique au détriment des étapes d'évitement et de minimisation des impacts. Or, selon les orientations du MELCCFP et du Centre Québécois en Droit de l'Environnement (CQDE), ainsi que les principes reconnus en évaluation environnementale, la compensation doit constituer une mesure de dernier recours, appliquée uniquement lorsque le promoteur a démontré qu'il lui était impossible d'éviter ou de réduire davantage les impacts.

Ce constat est d'autant plus préoccupant dans le cadre du présent programme, qu'il a déjà été démontré que le MELCCFP n'applique pas rigoureusement la séquence d'atténuation dans ses analyses. Le MELCCFP n'est également pas assuré que les mesures d'atténuation pour les projets autorisées soient réellement appliquées, puisqu'en 2023, la majorité des projets autorisées n'ont pas été inspectés (Vérificateur général du Québec, 2023). À la lumière de ces constats, nos organismes sont particulièrement inquiets que la séquence d'atténuation soit minimisée, d'autant plus que le projet concerné est en réalité un programme contenant de nombreux projets.

De plus, comme l'évaluation des crédits d'habitats est effectuée après l'intervention compensatoire et le suivi, il conviendra de s'assurer que la destruction des écosystèmes côtiers ne précède pas l'évaluation des crédits d'habitat.

Nous recommandons que le MELCCFP et le promoteur démontrent explicitement, pour chaque projet, comment la séquence d'atténuation « éviter – minimiser – compenser » a été appliquée et justifient toute perte résiduelle d'habitat nécessitant des mesures compensatoires.

Équivalence des écosystèmes

En Gaspésie, les réserves d'habitats prévues, et déjà réalisées, pour la création de crédits d'habitats sont toutes situées en milieu marin, alors que ce sont les milieux côtiers qui sont impactés, voir détruits par les travaux. Les milieux côtiers sont déjà très impactés par les activités anthropiques, et les mesures actuelles de conservation et de protection sont insuffisantes (Bernatchez et coll., 2016). Dans un contexte de réduction du nombre de milieux côtiers avec une forte intégrité écologique, il est essentiel de se mobiliser pour conserver ces milieux intertidaux (Bernatchez et coll., 2016).

Bien que les réserves d'habitats soient qualifiées de « proche » des sites impactés, elles ne permettent pas de restaurer une biodiversité et des fonctions écologiques équivalents aux habitats perturbés voir détruits.

Nos organismes recommandent de prioriser les solutions qui permettent de maintenir ou de restaurer les fonctions naturelles des écosystèmes côtiers lorsque celles-ci offrent une protection efficace contre les aléas côtiers. Le Comité ZIP Gaspésie et le CRE Gaspésie recommandent que les mesures

de compensation privilégient la restauration, la création ou la protection de milieux présentant des caractéristiques écologiques et des fonctions similaires à celles des habitats affectés par les travaux.

Équité territoriale

Sous un autre angle, les mesures compensatoires soulèvent un enjeu d'équité territoriale. La Haute-Gaspésie accueille plus d'un tiers des sites (74 sur 228 sites) prévus au programme décennal, mais aucun projet de compensation n'y est prévu (MTMD, 2024a). De plus, les empiètements prévus en Haute-Gaspésie concernent des habitats avec de hautes valeurs relatives comme définit par Jobin et coll. (2021), comme des marais maritimes ou des battures à macroalgues (MTMD, 2024a). Cette situation est d'autant plus préoccupante que la MRC de la Haute-Gaspésie possède une réalité socio-économique particulière au Québec, comptant parmi les MRC les plus pauvres, avec un déclin démographique, une situation économique fragile et un désavantage en termes de vitalité économique (MRC de la Haute-Gaspésie, s.d.). Puisque les travaux qui y seront réalisés perturberont les écosystèmes et les activités économiques de la région, dont le tourisme, il apparaît indispensable que des retombées positives puissent bénéficier à la communauté de la Haute-Gaspésie, qui assume les impacts des travaux.

Au-delà de la restauration écologique, le principe d'équité territoriale devrait inclure une composante socio-économique. Dans le cas où cela serait inévitable, tout projet qui entraînerait une artificialisation importante ou une perte de paysage devrait être accompagné d'une compensation, par exemple sous forme d'infrastructures de mobilité durable ou d'autres besoins identifiés en collaboration avec les municipalités. Ainsi, l'intégration de pistes cyclables par exemple, permettrait de développer des infrastructures utiles aux communautés et de rétablir une certaine attractivité de la région à plus long terme, compensant alors la perte de vitalité économique engendrée par les travaux. Plus généralement, il est aussi légitime d'exiger que les travaux concernant la route 132 servent de base à l'implantation d'infrastructures de transport actif puisque cela s'inscrit dans la mission officielle du MTMD de favoriser la mobilité durable des personnes. Cela est d'autant plus important en Gaspésie où plusieurs municipalités ont rapporté ne pas avoir été suffisamment consultées et associées au processus décisionnel du MTMD, malgré leur volonté d'en profiter pour intégrer des infrastructures de mobilité durable (Lavoie, 2025).

Nos organismes recommandent d'intégrer un principe d'équité territoriale dans le programme décennal afin que les impacts et les retombées des interventions, mais aussi des mesures compensatoires soient équitablement répartis, aussi bien sur le plan des écosystèmes que sur le plan socio-économique.

Impacts cumulatifs

Nos organismes considèrent que l'évaluation des impacts par projet comporte un risque important de sous-estimation des impacts cumulatifs à l'échelle régionale.

Individuellement, plusieurs interventions peuvent apparaître comme ayant des effets limités. Toutefois, lorsque ces interventions sont réalisées sur plusieurs dizaines de sites répartis sur l'ensemble du littoral gaspésien, les pertes d'habitats, les perturbations de la faune et les modifications des processus côtiers peuvent devenir significatives.

À titre d'exemple, la majorité des sites de nidification de l'hirondelle de rivage (*Riparia riparia*) sur le territoire sont situés en bordure, ou à proximité de la route 132. La perte potentielle de quelques dizaines de nids d'hirondelle de rivage sur un site pour un projet donné pourrait sembler faible dans une analyse locale. Cependant, l'addition des pertes sur l'ensemble des sites visés par le programme pourrait représenter une proportion importante de l'habitat régional disponible pour cette espèce. L'hirondelle de rivage est présentée comme un exemple, mais nombreux sont les oiseaux marins ayant leurs sites de nidification situés en bordure de la route, notamment en Haute-Gaspésie et dans le secteur entre Gaspé et Percé.

Le même raisonnement s'applique aux milieux côtiers naturels. Ces milieux sont déjà fortement fragmentés par les infrastructures et les activités humaines. Chaque nouvelle perte d'habitat réduit davantage leur intégrité écologique ainsi que les services écosystémiques qu'ils procurent aux communautés, notamment la dissipation de l'énergie des vagues, la stabilisation des sédiments, la séquestration du carbone et le maintien de la biodiversité. Bien que chacun des projets soumis par l'initiateur dans le cadre du programme décennal présente son lot d'enjeux, il convient de ne pas minimiser les fonctions écosystémiques menacées par les travaux, qui profitent actuellement aux communautés côtières et à la société (Bernatchez et coll., 2016).

Cette logique est également transposable aux paysages. Une intervention isolée, bien qu'ayant un impact certain sur les résidents, pourrait sembler sans conséquence sur l'attractivité globale de la région et le patrimoine naturel. Pourtant, l'accumulation d'interventions aux solutions potentiellement diverses pourrait entraîner un morcellement de la continuité panoramique et avoir un impact durable sur l'économie locale.

Nous recommandons que le MTMD réalise un suivi régional des impacts cumulatifs du programme et publie périodiquement un bilan consolidé des superficies d'habitats affectées, des espèces touchées, des milieux compensés et des fonctions écologiques perdues ou restaurées. Ce bilan devrait notamment inclure les milieux côtiers, les milieux humides, les habitats fauniques sensibles ainsi que les espèces à statut particulier présentes dans les secteurs visés.

D'une manière générale, nous recommandons que le programme décennal soit accompagné d'un mécanisme permanent de transparence et de reddition de comptes permettant aux communautés côtières de suivre l'évolution des projets, les impacts observés et l'efficacité des mesures d'atténuation et de compensation mises en œuvre.

CONCLUSION

Le Comité ZIP Gaspésie et le CRE Gaspésie sont globalement favorable au *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*. Nous reconnaissons le travail fourni par l'initiateur et le besoin d'établir une planification pour l'entretien et la construction des infrastructures routières.

Il est notamment important d'agir de manière préventive afin de pouvoir prendre en compte l'ensemble des éléments nécessaires à une prise de décision éclairée et concertée. L'exemple des travaux de recharge de la municipalité de Sainte-Flavie pour lesquels il n'y avait eu aucune évaluation environnementale en raison de l'urgence des travaux n'est pas un modèle souhaitable pour les prochaines années (Bordeleau, 2024).

Pour autant, il nous apparaît essentiel que cette démarche de planification ne soit pas seulement un gain de temps pour le MTMD mais surtout une opportunité de prendre des décisions en concertation avec les communautés locales qui respectent le plus possible nos écosystèmes côtiers et nos milieux de vie. Dans un contexte d'adaptation aux changements climatiques, il apparaît vital de considérer la biodiversité comme une alliée qui fait partie de la solution.

LISTE DES RECOMMANDATIONS

- 1) Exiger la tenue de séances publiques d'information et d'échanges, incluant du présentiel, pour tous les projets qui auraient normalement été assujettis à une Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.
- 2) Adopter une approche intégrée de l'évaluation des impacts sur la qualité de vie et le récréotourisme en élargissant la consultation et en intégrant les éléments des chartes des paysages existantes.
- 3) Exiger la tenue de caractérisations écologiques détaillées avant le choix de la solution technique retenue afin que les résultats puissent réellement influencer la conception des projets de construction de nouveaux ouvrages.
- 4) Établir des indicateurs de mesures pour partager la démonstration de l'application de la séquence « éviter – minimiser – compenser » pour chacun des projets.
- 5) Prioriser les solutions qui permettent d'abord de maintenir puis de restaurer les fonctions naturelles des écosystèmes côtiers lorsque celles-ci offrent une protection efficace contre les aléas côtiers.
- 6) Privilégier la restauration, la création ou la protection de milieux présentant des caractéristiques écologiques et des fonctions similaires à celles des habitats affectés par les travaux.
- 7) Intégrer un principe d'équité territoriale afin que les impacts et les retombées des interventions, mais aussi des mesures compensatoires soient équitablement répartis, aussi bien sur le plan des écosystèmes que sur le plan socio-économique.
- 8) Produire un bilan régional des impacts cumulés du programme comprenant notamment les superficies de milieux côtiers et humides affectées, les habitats compensés ainsi que les impacts sur les espèces à statut particulier.

RÉFÉRENCES

Bernatchez, P., Jolicoeur, S., Quintin, C., Savard, J.-P., Corriveau, M., O'Carroll, S., Bérubé, D., Garneau, M., Chmura, G.L., Nguyen-Quang, T., Lieou, C.K., Torio, D., Van Ardenne, L., Sammari, H., St-Pierre, M. 2016. *Impacts des changements climatiques et des contraintes physiques sur le réajustement des écosystèmes côtiers (coastal squeeze) du golfe et de l'estuaire du Saint-Laurent (GESL) et évaluation des mesures d'atténuation de ces impacts*. Rapport de recherche remis à Ouranos et Ressources naturelles Canada, mars 2016, 189 p. + annexe.

Bordeleau, J-L. (2024, 30 décembre). Quand des montagnes de roches remplacent une plage du Bas-Saint-Laurent et coupent la vue du fleuve. *Le Devoir*. www.ledevoir.com/actualites/environnement/828166/quand-montagnes-roches-remplacent-plage-bas-saint-laurent-coupent-vue-fleuve

Conférence régionale des élus de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine (CRÉGÎM). (2013, avril). Charte des paysages de la Gaspésie. 14 p. www.mrcbonaventure.com/wp-content/uploads/2019/05/Charte-des-paysages-de-la-gasp%C3%A9sie-avril-2013.pdf

Lavoie A. (2025, 20 septembre). Les MRC réclament plus de marge de manœuvre en matière de mobilité. *Le Devoir*. <https://www.ledevoir.com/actualites/environnement/917928/mrc-reclament-plus-marge-manoeuvre-matiere-mobilite>

Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs. (2026, 21 mai). *Première partie de l'audience publique - Suite - 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* [Communication]. Bureau des Audiences publiques en environnement, Rimouski, Québec.

Ministère des Transports et de la Mobilité durable. (2024a, novembre). *Programme décennal d'intervention pour la protection des infrastructures du ministère des Transports et de la Mobilité durable face aux aléas côtiers dans le contexte des changements climatiques sur le territoire du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine*. Étude d'impact à portée régionale – Volume 1. Englobe. 416 p.

Ministère des Transports et de la Mobilité durable. (2024b, novembre). *Programme décennal d'intervention pour la protection des infrastructures du ministère des Transports et de la Mobilité durable face aux aléas côtiers dans le contexte des changements climatiques sur le territoire du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine*. Étude sectorielle. Englobe. 60 p.

Ministère des Transports et de la Mobilité durable. (2026, 20 mai). *Première partie de l'audience publique - Début - 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* [Communication]. Bureau des Audiences publiques en environnement, Rimouski, Québec.

MRC de la Haute-Gaspésie. (s.d.). *Plan de communauté 2025-2030 : Ensemble pour une Haute-Gaspésie plus solidaire*. Démarche intégrée en développement social de la Haute-Gaspésie. www.hautegaspesie.com/sites/24358/Plan%20de%20communaut%C3%A9%20DIDS%20HG%202025-2030.pdf

Vérificateur général du Québec. (2023). *Conservation des milieux humides et hydriques : Audit de performance* (Chapitre 3). Dans *Rapport de la commissaire au développement durable – Rapport du Vérificateur général du Québec à l'Assemblée nationale pour l'année 2022-2023*. www.vgq.qc.ca/Fichiers/Publications/rapport-cdd/202/03_cdd_ch03_avril2023_web.pdf

Whalen, G. (2023, 19 janvier). Le niveau de littératie en Gaspésie et aux Îles s'améliore un peu. *Radio-Canada*. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1949619/litteratie-etude-2021-gaspesie-iles-amelioration>