

398

CM7.1

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

6211-06-172

Source : LDGIZC-UQAR

Les faits saillants

Rapport d'enquête et d'audience publique

Rapport n° 398

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

Septembre 2026



INFORMER



CONSULTER



ENQUÊTER



AVISER

Bureau
d'audiences publiques
sur l'environnement

Québec



Le contexte du mandat du BAPE

Le 20 avril 2026, le ministre de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs a mandaté le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) pour qu'il tienne une 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 ce faire, le président du BAPE, Alain R. Roy, a formé une commission d'enquête composée d'Antoine Morissette, président, de Stéphanie Dufresne et de Linda St-Michel, commissaires. Son mandat, d'une durée maximale de quatre mois, a débuté le 19 mai 2026.

Le projet

Le programme du ministère des Transports face aux aléas côtiers s'échelonnerait sur une période de 10 ans et concerne 228 sites vulnérables, totalisant environ 266 km de route, répartis dans 47 municipalités au Bas-Saint-Laurent, en Gaspésie et aux Îles-de-la-Madeleine. Le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD), ne pouvant pas intervenir sur tous ces sites, prévoit réaliser des travaux sur les 97 qu'il juge prioritaires. Ceux-ci pourraient toutefois changer en fonction des événements climatiques à venir.

Le programme décennal vise à assurer la mobilité et la sécurité des usagers du réseau routier, à mettre en place une démarche intégrée pour limiter les interventions en contexte d'urgence et à effectuer certains travaux de façon préventive. Compte tenu de la nature générique du programme, le MTMD ne peut actuellement préciser quelles seraient les interventions à effectuer sur les sites visés.

Les activités d'information et de consultation

La première partie de l'audience publique s'est tenue à Rimouski où la commission siégeait. Simultanément, le personnel du BAPE accueillait les personnes qui souhaitaient y participer dans trois autres salles situées à Cap-aux-Meules, à Carleton-sur-Mer et à Petite-Vallée, étant donné la vaste étendue de la zone d'influence de ce projet. Lors de cette première partie, la commission a tenu trois séances les 20 et 21 mai 2026 afin que l'initiateur ainsi que des personnes-ressources de différents ministères et organismes répondent à ses questions et à celles du public. En deuxième partie, la commission s'est déplacée à Rimouski, le 15 juin 2026, puis à Cap-aux-Meules, le 22 juin 2026. Ces deux séances, pendant lesquelles les participants et participantes ont pu exprimer leurs opinions sur le programme, ont également permis à la commission d'entendre le résumé de 10 mémoires ainsi qu'une présentation verbale.

Les préoccupations et opinions citoyennes

Les participantes et participants à l'audience publique se sont exprimés sur différents sujets relatifs au programme, tels que sa portée, l'information et la consultation du public ainsi que les mesures

d'atténuation et de compensation. Ils ont souligné que l'approche préventive du MTMD permettrait une meilleure planification de ses interventions. Toutefois, l'absence de détails sur les interventions à réaliser sur chacun des sites et le manque de priorisation des interventions ont été critiqués. De plus, des intervenantes et intervenants s'inquiètent du peu de consultations publiques que le Ministère compte réaliser dans le cadre de son programme. Ils ont aussi demandé la bonification des projets de compensation pour les répercussions des ouvrages de protection côtière sur les écosystèmes.

Les principaux constats et avis de la commission

La mise en œuvre du programme

Depuis 2000, le MTMD est intervenu à 16 occasions en urgence pour réparer des dommages aux infrastructures routières du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine causés par les aléas côtiers. Sur ces 16 interventions, 9 ont nécessité une demande de soustraction de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Par conséquent, le programme décennal constitue une amélioration des pratiques du Ministère puisqu'il privilégie une planification fondée sur l'anticipation des risques plutôt que sur la réaction en situation d'urgence.

Par ailleurs, le Ministère compte examiner les 46 projets prévus par le programme décennal dans le cadre d'une seule procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Les travaux prévus en milieu hydrique pour chacun de ces projets seraient néanmoins soumis aux régimes d'autorisations environnementales existants, notamment ceux prévus par la *Loi sur la qualité de l'environnement* au Québec et par la *Loi sur les pêches* au Canada.

L'outil d'aide à la décision du MTMD permettrait d'optimiser et de standardiser les pratiques d'intervention menant à la prise de décision. Toutefois, le Ministère devrait améliorer la communication auprès des parties prenantes afin que celles-ci puissent bien comprendre son fonctionnement, les résultats obtenus ainsi que les décisions prises en lien avec les mesures de protection côtière retenues.

En ce qui concerne la participation des municipalités visées par une intervention du programme du ministère des Transports face aux aléas côtiers, la commission constate qu'elle se limiterait à la réalisation d'un sondage d'opinion sur l'importance qu'elles accordent aux critères relatifs à la qualité de vie et au récréotourisme pour leur territoire. À cet égard, le MTMD devrait renforcer la participation des municipalités et des autres acteurs du milieu dans les paramètres d'analyse de son outil d'aide à la décision. De cette façon, les connaissances locales contribueraient plus directement au choix des solutions d'intervention.

La participation publique

Les bonnes pratiques gouvernementales en matière de participation publique reposent sur une participation amorcée en amont des décisions, une information transparente, des mécanismes adaptés aux différentes clientèles et une rétroaction permettant aux participantes et participants de connaître l'incidence de leur contribution sur les décisions.

Dans le cadre des activités d'information et de consultation que le MTMD a menées lors de l'élaboration de son programme, la commission constate que les interventions à réaliser n'ont pas été identifiées au

préalable. Par conséquent, les participantes et participants n'ont pas été en mesure de se prononcer sur les répercussions de celles-ci sur leur milieu de vie. De plus, le Ministère propose de remplacer les mécanismes d'information et de consultation publique prévus à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement par une présentation narrée accompagnée d'un questionnaire en ligne pour chacun des projets.

Sur ce point, le MTMD devrait revoir son approche de consultation publique pour chacun des projets de protection des infrastructures routières afin de favoriser une participation plus large des citoyennes et citoyens tout en accordant une attention particulière au fait qu'une part importante de la population présente des défis en matière de littératie.

De surcroît, le MTMD devrait instaurer un mécanisme de rétroaction permettant aux communautés consultées de connaître, pour chaque projet, de quelles façons leurs préoccupations ont orienté les décisions. Celui-ci devrait prévoir une diffusion proactive et accessible de cette information auprès des communautés côtières concernées.

Pour recueillir les plaintes concernant l'ensemble des projets de protection côtière, le MTMD propose de recourir à son système existant de réception des requêtes citoyennes. Toutefois, la commission constate que les comités de liaison favorisent un dialogue humain direct et transparent, permettent aux citoyennes et citoyens de s'approprier les projets, rejoignent l'ensemble de la population et contribuent à réduire l'anxiété associée aux changements dans les communautés concernées.

Par conséquent, le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP) devrait exiger du MTMD qu'il mette en place des comités de liaison ancrés dans les réalités des communautés côtières afin de maintenir les canaux de communication ouverts.

Les changements climatiques

Les changements climatiques exacerberont la vulnérabilité des infrastructures routières du MTMD et cette situation pourrait entraîner des répercussions néfastes sur la vitalité et le développement des communautés desservies advenant une rupture de service.

Les écosystèmes côtiers contribuent à la résilience du littoral face aux changements climatiques et certaines interventions visant à protéger les infrastructures routières peuvent réduire leur capacité d'adaptation en modifiant les processus naturels qui les soutiennent. Dans cette perspective, le MTMD devrait s'assurer que les ouvrages de protection côtière qu'il construirait permettent de préserver, lorsque cela est possible, les fonctions écologiques et la capacité d'adaptation des écosystèmes côtiers. De cette façon, ces écosystèmes pourraient contribuer à la résilience du littoral et des infrastructures face aux changements climatiques. En outre, la planification des interventions du MTMD devrait privilégier des solutions capables de maintenir, à long terme, la capacité d'adaptation des infrastructures, des écosystèmes et des communautés côtières face à l'évolution des changements climatiques.

Le MTMD n'a pas présenté de méthodologie d'évaluation ni d'analyse transversale des effets cumulatifs dans le cadre de son étude d'impact sur l'environnement portant sur le programme décennal. Pourtant, le nombre important de projets prévus dans le cadre de son programme est susceptible de produire des effets cumulatifs pouvant influencer, à long terme, la capacité d'adaptation des écosystèmes, des

collectivités et des infrastructures en milieu côtier. Ainsi, l'étude d'impact sur l'environnement du Ministère n'a pas permis d'évaluer de façon globale les interactions entre les interventions prévues ni leurs effets cumulés pour l'ensemble des milieux côtiers visés par son programme.

Le MELCCFP devrait donc exiger du MTMD qu'il évalue les effets cumulatifs pour son programme décennal afin de contribuer à une meilleure adaptation des territoires côtiers face aux changements climatiques.

La gouvernance

Le MELCCFP doit poursuivre l'optimisation des structures de coordination qui se sont multipliées au fil des années afin d'éviter les doublons dans leurs mandats. De cette façon, les interventions d'adaptation aux changements climatiques gagneraient en efficience.

Depuis 2020, le Plan pour une économie verte 2030 et son plan de mise en œuvre prévoient l'élaboration d'une trajectoire d'adaptation pour les risques côtiers. Toutefois, le gouvernement du Québec n'a pas, à ce jour, articulé ni séquencé les actions à mener en fonction des objectifs d'adaptation aux risques d'érosion et de submersion côtières à l'horizon 2100. À cet effet, le MELCCFP devrait poursuivre prioritairement l'identification des mesures à inclure dans cette trajectoire d'adaptation. De cette façon, les outils opérationnels créés par les ministères concernés s'arrimeraient aux orientations gouvernementales à long terme.

Finalement, le MTMD devrait profiter de la mise en œuvre de son programme décennal face aux aléas côtiers pour élaborer un véritable programme d'adaptation de ses infrastructures aux aléas côtiers pour tout l'Est du Québec. Cette démarche devrait permettre d'arrimer les interventions sur le réseau routier avec celles visant les communautés, l'aménagement du territoire et les écosystèmes côtiers. Le Ministère améliorerait ainsi la prévisibilité et la transparence de ses interventions auprès des populations concernées.