

Rapport 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

Rapport d'enquête et d'audience publique

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement



INFORMER



CONSULTER



ENQUÊTER



AVISER

Bureau
d'audiences
publiques sur
l'environnement

Rapport 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

Rapport d'enquête et d'audience publique

Septembre 2026

La mission

Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) a pour mission d'éclairer la prise de décision gouvernementale sur des projets et des questions relatives à la qualité de l'environnement, en transmettant au ministre responsable de l'Environnement des constats et des avis qui prennent en compte les préoccupations de la population et qui s'appuient sur les 16 principes de la *Loi sur le développement durable*. Pour réaliser sa mission, le BAPE offre les conditions propices pour que les citoyennes et citoyens puissent s'informer et s'exprimer. À cette fin, il veille à ce que toute l'information disponible et pertinente soit rendue publique. Les constats et avis de ses commissions d'enquête sont le fruit d'une analyse rigoureuse qui intègre les enjeux écologiques, sociaux et économiques.

Les valeurs et les pouvoirs

Les commissaires sont soumis aux règles du Code de déontologie des membres du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Ils adhèrent aux valeurs de respect, d'impartialité, d'équité et de vigilance énoncées dans la Déclaration de valeurs éthiques du Bureau, lesquelles complètent celles de l'administration publique québécoise. De plus, pour réaliser leur mandat, les commissaires disposent des pouvoirs et de l'immunité des commissaires nommés en vertu de la *Loi sur les commissions d'enquête* (RLRQ, c. C-37).

Le présent document est disponible uniquement en version électronique à l'adresse bape.gouv.qc.ca.

140, Grande Allée Est, bureau 650
Québec (Québec) G1R 5M8

Téléphone : 418 643-7447
Sans frais : 1 800 463-4732

communication@bape.gouv.qc.ca

bape.gouv.qc.ca

facebook.com/BAPEquebec

x.com/BAPE_Quebec

linkedin.com/company/bapequebec

youtube.com/@bureaudaudiencespubliquess3921

bsky.app/profile/bapequebec.bsky.social

Mots-clés : BAPE, Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, audience publique, participation citoyenne, consultation publique, Bas-Saint-Laurent, Gaspésie, Îles-de-la-Madeleine, programme décennal, changements climatiques, érosion, submersion, aléas côtiers, routes, protection, intervention, littoral, zone côtière, milieu côtier, outil d'aide à la décision, algorithme, analyse multicritère, autorisations environnementales, ouvrages de protection côtière, déplacement de route, rehaussement de route, entretien, construction, réserves d'habitat, compensation, comité de liaison, décrets d'urgence, décrets de soustraction, fiche descriptive, vulnérabilité, adaptation, écosystèmes côtiers, effets cumulatifs, gouvernance, adaptation climatique, urgence climatique, coordination gouvernementale, résilience, littérature.

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT (2026). *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*, rapport 398, 84 p.

Québec, le 11 septembre 2026

Madame Pascale Déry
Ministre de l'Environnement,
de la Lutte contre les changements climatiques,
de la Faune et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 30^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7



INFORMER



CONSULTER



ENQUÊTER



AVISER

Madame la Ministre,

Je vous transmets le rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement relativement 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. Le mandat d'audience publique, qui a débuté le 19 mai, était sous la présidence d'Antoine Morissette, avec la participation des commissaires Linda St-Michel et Stéphanie Dufresne.

L'analyse de la commission d'enquête repose sur le dossier que vous avez transmis ainsi que sur la documentation et les renseignements obtenus et consultés au cours de son enquête. Elle prend également en considération les préoccupations, les opinions et les suggestions des participantes et participants à l'audience publique.

La commission d'enquête a examiné le projet dans une perspective de développement durable. À cet égard, elle soumet à l'attention des instances décisionnelles concernées divers éléments qui nécessitent des engagements, des actions ou des modifications, avant la délivrance éventuelle des autorisations gouvernementales.

Veuillez agréer, Madame la Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président,

Alain R. Roy

Québec, le 10 septembre 2026

Monsieur Alain R. Roy
Président
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
140, Grande Allée Est, bureau 650
Québec (Québec) G1R 5M8



INFORMER



CONSULTER



ENQUÊTER



AVISER

Monsieur le Président,

Pour faire suite au mandat que vous m'avez donné, j'ai le plaisir de vous remettre le rapport d'enquête et d'audience publique de la commission d'enquête chargée d'examiner 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.

Au terme de ce mandat, je désire exprimer toute ma reconnaissance aux personnes et aux organismes qui se sont intéressés aux travaux de la commission en s'exprimant par les différents moyens qui leur ont été offerts. Je remercie également les personnes-ressources pour leur apport à ce processus public.

En terminant, je tiens à remercier chaleureusement mes collègues commissaires, Stéphanie Dufresne et Linda St-Michel, les analystes, les membres de l'équipe de la commission ainsi que toute l'équipe du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement qui nous ont accompagnés et appuyés durant nos travaux.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président de la commission d'enquête,

Antoine Morissette

Les faits saillants

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 ([annexe 1](#)).

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 avis et constats 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 dédoublements 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.

Table des matières

Introduction	1
Chapitre 1 Le programme du ministère des Transports face aux aléas côtiers	3
1.1 Le milieu d'insertion	3
1.2 La description du programme	8
1.2.1 Les interventions prévues	8
1.2.2 L'approche de l'initiateur	9
Chapitre 2 Les opinions et les préoccupations citoyennes	13
2.1 La portée du programme	13
2.2 L'information et la consultation du public	14
2.3 Les mesures d'atténuation et de compensation	16
2.4 Les autres préoccupations	17
Chapitre 3 La mise en œuvre	19
3.1 L'encadrement légal et réglementaire	19
3.1.1 Les interventions à l'origine du programme	19
3.1.2 Les exigences pour les projets de protection côtière	21
3.2 L'approche méthodologique de l'initiateur	22
3.2.1 La fiche descriptive de site	22
3.2.2 L'outil d'aide à la décision	23
3.3 L'information et la consultation des parties prenantes	28
3.3.1 Les bonnes pratiques en participation publique	28
3.3.2 La participation publique lors de l'élaboration du programme	29
3.3.3 La participation publique lors des projets de protection côtière	30
3.3.4 Le traitement des plaintes et leur suivi	33
Chapitre 4 Les changements climatiques en milieu côtier	35
4.1 Les répercussions des aléas côtiers	35
4.1.1 La vulnérabilité des infrastructures routières	35
4.1.2 La vulnérabilité des écosystèmes côtiers	37
4.1.3 La résilience face aux changements climatiques	39
4.1.4 Les effets cumulatifs des projets de protection côtière	40
4.2 La gouvernance de l'adaptation aux aléas côtiers	43
4.2.1 La coordination gouvernementale	43
4.2.2 La gestion des interventions sur les infrastructures	44
4.2.3 Les orientations gouvernementales	49

Conclusion	53
Annexe 1 Les renseignements relatifs au mandat	55
Annexe 2 Les 16 principes de la <i>Loi sur le développement durable</i>	63
Annexe 3 La documentation déposée	67
Bibliographie	81
Chapitre 1	81
Chapitre 3	81
Chapitre 4	82

Liste des figures et des tableaux

Figure 1.1	Le territoire visé par le programme de protection des infrastructures face aux aléas côtiers	5
Figure 1.2	La planification décennale 2025-2034 des interventions en milieu côtier	11
Figure 3.1	Schéma de l'outil d'aide à la décision	23
Figure 4.1	La gouvernance de l'adaptation aux aléas côtiers, incluant les missions et les rôles transversaux des ministères concernés	48
Tableau 1.1	Répartition et planification des travaux des sites inclus dans le programme du ministère des Transports face aux aléas côtiers selon les secteurs	9
Tableau 3.1	Catégories et critères de sélection de la seconde analyse multicritère	25
Tableau 4.1	Les structures de coordination	45
Tableau 4.2	Les structures de coordination modifiées	47

Liste des sigles et acronymes

BAPE	Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
CCCC	Comité consultatif sur les changements climatiques
CGI	Comité de gouvernance interministériel sur les interventions en milieux côtiers
CMÎM	Communauté maritime des Îles-de-la-Madeleine
CPSN	Comité sur la prévention des sinistres naturels
CRE	Conseil régional de l'environnement
DGBGI	Direction générale du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine
ÉIE	étude d'impact sur l'environnement
GEA	Groupe d'experts en adaptation aux changements climatiques
GIEC	Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat
GTES	Groupe de travail sur l'érosion et la submersion côtières
LDDEP	<i>Loi sur le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs</i>
LQE	<i>Loi sur la qualité de l'environnement</i>
MAMH	ministère des Affaires municipales et de l'Habitation
MELCCFP	ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs
MRC	municipalité régionale de comté
MRNF	ministère des Ressources naturelles et des Forêts
MSI	ministère de la Sécurité intérieure
MSSS	ministère de la Santé et des Services sociaux
MTMD	ministère des Transports et de la Mobilité durable

PAGI3C	Plan d'action sur la gestion des infrastructures dans un contexte de changements climatiques
PÉEIE	procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement
RÉEIE	<i>Règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets</i>
UQAR	Université du Québec à Rimouski
ZIP	zone d'intervention prioritaire

Introduction

Le programme décennal d'intervention pour la protection des infrastructures du ministère des Transports et de la Mobilité durable face aux aléas côtiers dans le contexte des changements climatiques sur le territoire du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine est soumis aux articles 31.1 et suivants de la *Loi sur la qualité de l'environnement*¹ (LQE). Conformément à la procédure québécoise d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, l'initiateur, le ministère des Transports et de la Mobilité durable, a transmis en août 2021 un avis de projet au ministre de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs, Benoit Charette. Celui-ci a émis une directive concernant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement que l'initiateur devait préparer. Le ministre a reçu l'étude d'impact en décembre 2024. Par la suite, à sa demande, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) a annoncé le début d'une période d'information publique tenue du 4 mars au 7 avril 2026. Durant cette période, 10 demandes de consultation publique ont été adressées au ministre.

Le 20 avril 2026, le BAPE s'est vu confier un mandat d'audience publique en vertu de l'article 31.3.5 de la LQE. Le président du BAPE, Alain R. Roy, a alors formé une commission d'enquête dont le mandat a débuté le 19 mai 2026 pour une durée maximale de quatre mois.

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 et des personnes-ressources de divers ministères et organismes répondent à ses interrogations et à celles du public. Dans le cadre de la deuxième partie, la commission a reçu 13 mémoires et 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 ([annexe 1](#)).

Le cadre d'analyse

La commission d'enquête du BAPE a mené son analyse et a rédigé son rapport à partir des renseignements contenus dans le dossier constitué par le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs. La commission s'est également basée sur l'information et la documentation recueillies au cours de l'audience publique, notamment sur les mémoires déposés, les échanges en séances publiques ainsi que sur ses propres recherches.

1. RLRQ, c. Q-2.

Par ailleurs, la commission veille à ce que les principes énoncés et définis à l'article 6 de la *Loi sur le développement durable*², lesquels doivent orienter les actions du gouvernement du Québec, soient pris en compte dans son analyse ([annexe 2](#)).

À l'issue de cette analyse, la commission d'enquête formule des constats et des avis afin d'éclairer la recommandation que le ou la ministre de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs fera au Conseil des ministres. Un *constat* porte sur une observation alors qu'un *avis* traduit l'opinion de la commission.

2. RLRQ, c. D-8.1.1.

Chapitre 1 **Le programme du ministère des Transports face aux aléas côtiers**

Ce premier chapitre présente une brève description du milieu d'insertion du programme du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) face aux aléas côtiers, qui vise le Bas-Saint-Laurent, la Gaspésie et les Îles-de-la-Madeleine. Il se conclut par une présentation des interventions prévues et de l'approche proposée par l'initiateur pour la mise en œuvre de son programme.

1.1 Le milieu d'insertion

Le programme décennal de protection des infrastructures du MTMD face aux aléas côtiers³ dans le contexte des changements climatiques vise la zone côtière gérée par la Direction générale du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine (DGBGI) du Ministère. Cette zone inclut les côtes de l'estuaire moyen, de l'estuaire maritime, du golfe du Saint-Laurent ainsi que celles de la baie des Chaleurs qui sont soumises aux aléas côtiers tels que l'érosion, la submersion et les glissements de terrain (PR6, p. 3; DA1, p. 3).

L'érosion, qui occasionne le recul des côtes, est causée notamment par l'action combinée des marées, des vagues, du gel et du dégel, des glissements de terrain, etc. La submersion côtière est, quant à elle, engendrée entre autres par les tempêtes entraînant une élévation du niveau de l'eau. La hausse du niveau marin, une conséquence des changements climatiques, figure aussi parmi les sources de submersion côtière (PR6, p. 32; PR3.24, p. 31; Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, 2022, p. 326).

Afin de respecter les particularités propres à chaque région, le territoire visé par le programme du ministère des Transports face aux aléas côtiers a été divisé en quatre secteurs distincts, soit le Bas-Saint-Laurent, la Gaspésie – Rive nord, la Gaspésie – Baie-des-Chaleurs et les Îles-de-la-Madeleine ([figure 1.1](#)). Le programme cible uniquement les infrastructures routières situées à proximité du littoral qui présentent une vulnérabilité importante aux aléas côtiers (PR6, p. 4, 25 et 31).

3. Un aléa côtier est un « [p]hénomène imprévisible, généralement naturel, susceptible d'entraîner la modification ou la dégradation du rivage » (Office québécois de la langue française, 2019).

Composante du projet

- Site vulnérable
- Limite
- Région administrative
- Autre
- Route

Secteur Gaspésie – Rive nord

Secteur Gaspésie – Baie-des-Chaleurs

Secteur Bas-Saint-Laurent

Secteur Îles-de-la-Madeleine

Bas-Saint-Laurent

Gaspésie

Îles-de-la-Madeleine

NOUVEAU-BRUNSWICK

Côte-Nord

Fleuve Saint-Laurent

Baie des Chaleurs

Matapédia

Carleton-sur-Mer

New Richmond

Caplan

New Carlisle

Paspébiac

Port-Daniel-Gascons

Chandler

Percé

Gaspé

Petite Vallée

Mont-Saint-Pierre

Sainte-Anne-des-Monts

Matane

Amqui

Rimouski

Tadoussac

Saint-Siméon

Rivière-du-Loup

Témiscouata-sur-le-Lac

Dégelis

Kamouraska

La Pocatière

Saint-Jean-Port-Joli

Baie-Comeau

Cap-aux-Meules

0 15 30 km

Le programme de protection des infrastructures s'étend sur le territoire de 47 municipalités, réparties dans 12 municipalités régionales de comté (MRC) incluant la Communauté maritime des Îles-de-la-Madeleine, au sein des régions administratives du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine (DT2, p. 2 et 3; PR6, p. 5). Les Premières Nations Wolastoqiyik Wamspekwik, au Bas-Saint-Laurent, et Mi'gmaq, en Gaspésie, sont également concernées par ce programme (PR6, p. 4).

Le Bas-Saint-Laurent

En 2021, la population du Bas-Saint-Laurent s'élevait à 199 039 habitants et habitantes, soit 2,3 % de la population totale du Québec. Son territoire couvre une superficie de plus de 22 000 km² (PR3.1, p. 123).

Le littoral du Bas-Saint-Laurent est caractérisé par de larges battures⁴ et des eaux peu profondes, parsemées de baies, de pointes et d'îles. La côte est composée majoritairement de terrasses de plage⁵ et de marais maritimes. Près du quart du littoral présente des signes d'érosion (PR3.1, p. 50).

La Gaspésie

La population gaspésienne s'élevait à 76 688 citoyennes et citoyens en 2021. Elle représentait 0,9 % de la population du Québec sur un territoire de plus de 20 000 km² (PR3.1, p. 123 et 124).

Sur la rive nord de la Gaspésie, le milieu côtier est principalement composé de falaises rocheuses et de terrasses de plage. Environ 29 % de la côte est sensible à l'érosion. Du côté de la baie des Chaleurs, la côte est principalement composée de falaises rocheuses et de marais maritimes. Des signes d'érosion se manifestent sur plus de 50 % du littoral (PR3.1, p. 50 et 53).

Les Îles-de-la-Madeleine

En 2021, la population madelinienne représentait 0,1 % de celle du Québec et comptait 12 654 personnes sur un territoire de moins de 190 km² (PR3.1, p. 124 et 125).

Les côtes des Îles-de-la-Madeleine sont majoritairement composées de cordons littoraux⁶, de tombolos⁷, de flèches littorales⁸ et de falaises rocheuses. Près des trois quarts du littoral présentent des signes d'érosion. La région se distingue par la superficie restreinte du territoire, son insularité et son caractère maritime (PR3.1, p. 53 et 192).

4. Les battures sont des estrans, correspondant à la zone située « entre la rupture de pente [de la plage] et la limite inférieure des basses mers [à] pente très faible » (PR3.1, p. 64).

5. Une terrasse de plage est une « [z]one d'accumulation de sable, de gravier ou de galet formant une surface plane » (PR3.1, p. 51).

6. Un cordon littoral est une « [a]ccumulation basse de sable, de gravier et de galet formée par l'action des vagues » (PR3.1, p. 51).

7. Un tombolo est un cordon littoral se formant « vers la mer reliant ainsi la côte à un îlot » (PR3.1, p. 51).

8. Une flèche littorale est une « [a]ccumulation de sable, de gravier ou de galet attachée à la côte à une extrémité, qui s'étire généralement parallèlement à la côte sous l'action des vagues » (PR3.1, p. 51).

1.2 La description du programme

1.2.1 Les interventions prévues

Le MTMD effectue le suivi annuel de 273 sites vulnérables aux aléas côtiers situés sur son réseau routier au Bas-Saint-Laurent, en Gaspésie et aux Îles-de-la-Madeleine comprenant les routes 132 et 199 ainsi que l'autoroute 20. Puisque le programme de protection des infrastructures exclut les sites dont la probabilité d'intervention pendant sa mise en œuvre est jugée nulle, le Ministère a retenu 228 sites. Ces derniers sont affectés par des problématiques communes d'érosion, de submersion et, dans une moindre mesure, de glissements de terrain (PR6, p. 4; DQ1.1, p. 4; DA4, p. 3; DA1, p. 3; Sophie Moisset, DT1, p. 11).

Selon le programme proposé, lorsqu'un site serait jugé suffisamment vulnérable à la suite du suivi annuel, le MTMD réaliserait des études complémentaires afin de préciser la problématique et de déterminer l'échelle d'intervention appropriée. Un nouveau projet pouvant regrouper plusieurs sites serait ensuite élaboré. La planification décennale du MTMD cible 97 des 228 sites. Sur les autres sites, le MTMD n'envisage d'intervenir qu'en cas de perturbations causées par des tempêtes. Puisque les sites suivis et le milieu côtier sont appelés à évoluer, en raison notamment des changements climatiques, le choix final du projet à réaliser n'est pas encore connu (Thomas Fortin-Chevalier, DT2, p. 21; DA4, p. 5; Gabriel Simard-Johnson, DT2, p. 41; Sophie Moisset, DT1, p. 12).

La zone d'étude pour les sites vulnérables inclurait une bande de terre allant jusqu'à environ 150 m de la côte ainsi qu'une portion en milieu aquatique allant jusqu'à 50 m de profondeur. Par mesure de précaution, cette zone serait prolongée de 100 m le long de la côte, de part et d'autre du tronçon visé (PR6, p. 5). Le programme prévoit deux scénarios d'intervention : l'entretien d'un ouvrage de protection côtière existant et la construction d'un nouvel ouvrage de protection face aux aléas côtiers (PR6, p. 5 et 15).

L'entretien d'un ouvrage s'appliquerait dans le cas où un site est déjà artificialisé et dont l'état a été jugé satisfaisant lors de l'analyse réalisée en 2023 par le MTMD (PR6, p. 16). Le scénario de construction d'une mesure d'adaptation aux aléas côtiers correspondrait notamment aux ouvrages de protection côtière, qui se déclinent en deux catégories, soit les structures rigides⁹ et les techniques souples¹⁰. Ce scénario inclurait aussi des mesures de gestion du territoire, telles que le rehaussement ou le déplacement de tronçons de route. Il viserait à la fois les sites où un ouvrage de protection côtière existant nécessiterait des travaux correctifs imposants et ceux où aucune intervention n'a été faite à ce jour (PR6, p. 16 et 17; PR3.1, p. 159 et 181).

9. Les structures rigides correspondent notamment aux enrochements, aux murs de protection, aux brise-lames, aux conteneurs en géotextile, aux épis maritimes et aux rip-rap (PR3.1, p. 159 et 160).

10. Les techniques souples incluent les techniques végétales, les recharges sédimentaires et les capteurs de sable (PR3.1, p. 160 et 161).

Le scénario d'entretien s'appliquerait à 63 sites, dont 18 sont planifiés pour les 10 prochaines années, tandis que le scénario de construction concernerait 165 sites, dont 79 sont planifiés au cours de cette même période (tableau 1.1) (PR6, p. 16 et 46).

Tableau 1.1 Répartition et planification des travaux des sites inclus dans le programme du ministère des Transports face aux aléas côtiers selon les secteurs

Secteur	Nombre de sites suivis	Nombre de sites planifiés			Nombre de MRC touchées	Nombre de municipalités touchées
		Entretien	Construction	Total		
Bas-Saint-Laurent	59	5	18	23	6	19
Gaspésie – Rive nord	74	10	27	37	2	13
Gaspésie – Baie-des-Chaleurs	41	2	13	15	3	13
Îles-de-la-Madeleine	54	1	21	22	1	2
Total	228	18	79	97	12	47

Sources : adapté de PR6, p. 4, 5, 16 et 46; DA1, p. 8; DQ1.1, p. 12 et 13.

1.2.2 L'approche de l'initiateur

Pour déterminer l'intervention la mieux adaptée à un site donné, le MTMD se baserait sur un outil d'aide à la décision, qui prévoit la réalisation de deux analyses multicritères et l'utilisation d'un algorithme d'évaluation des effets des ouvrages de protection côtière sur le milieu côtier (PR6, p. 19; Sophie Moisset, MTMD, DT1, p. 13).

En outre, le Ministère propose d'utiliser des réserves d'habitats, soit « des projets de mise en valeur, de restauration, d'amélioration ou de création d'habitats en milieux humides et hydriques » pour compenser les répercussions de ses ouvrages sur certains milieux naturels (PR6, p. 54).

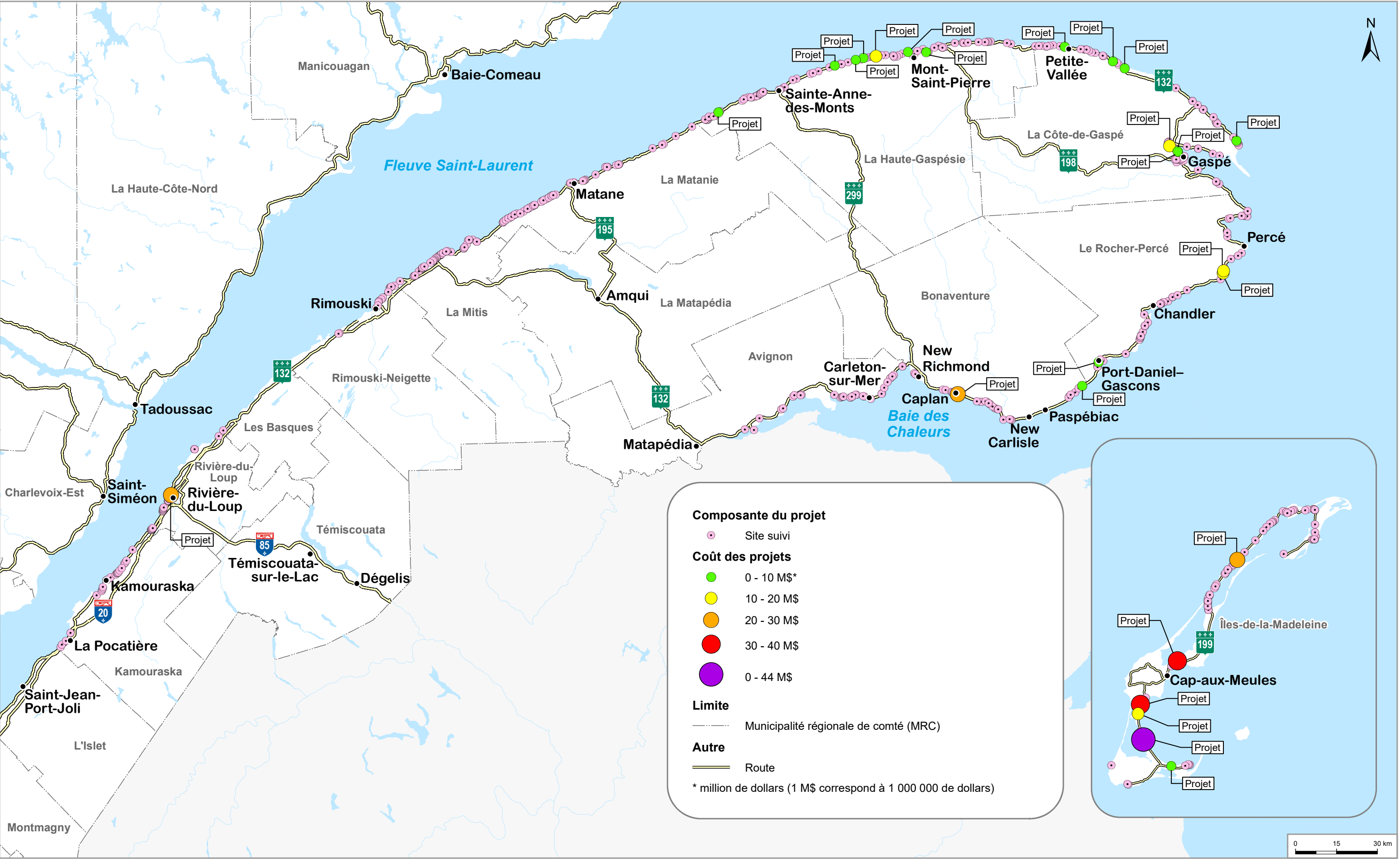
Selon le MTMD, le programme pourrait être mis en œuvre dès 2027 après l'obtention du décret gouvernemental. Sa durée de 10 ans a été déterminée afin de tenir compte de l'évolution des changements climatiques, puisque les conditions du milieu risquent d'avoir changé à l'échéance du programme. Considérant que les aléas côtiers continueront de perturber les infrastructures routières, le Ministère entrevoit déjà la possibilité de renouveler son programme décennal (Sophie Moisset, DT2, p. 32 et DT3, p. 46; Jonathan St-Laurent, DT1, p. 74).

Les projets réalisés dans le cadre du programme du ministère des Transports face aux aléas côtiers seraient financés à partir du même budget que pour les autres interventions de la DGBGI. Selon le plan d'intervention en milieu côtier élaboré en 2025 par la DGBGI, le Ministère financerait 26 projets pour la période 2025-2034 ([figure 1.2](#)) (DQ25.2, p. 4). Toutefois, les sommes allouées à la réalisation de travaux liés aux aléas côtiers demeurent limitées et tributaires des disponibilités budgétaires (Gabriel Simard-Johnson, DT2, p. 39 et DT3, p. 57; DQ25.2, p. 4).

En 2026 et en 2027, ce sont respectivement 24,1 M\$¹¹ et 19,9 M\$ qui sont prévus pour des projets d'intervention en érosion côtière, totalisant ainsi 44 M\$. À titre comparatif, au cours des 10 dernières années, 34 projets de protection côtière couvrant 57 sites vulnérables ont été réalisés pour un coût total de plus de 167,5 M\$ (Gabriel Simard-Johnson, DT3, p. 71; DQ1.1, p. 8).

11. million de dollars (1 M\$ correspond à 1 000 000 de dollars).

Figure 1.2 La planification décennale 2025-2034 des interventions en milieu côtier



Source : adaptée de DQ25.2, p. 4.

Chapitre 2 **Les opinions et les préoccupations citoyennes**

Ce chapitre est consacré aux participantes et participants qui ont partagé leurs points de vue sur le programme proposé par le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD). Toutes et tous ont pu s'exprimer en deuxième partie de l'audience publique grâce à plusieurs moyens mis à leur disposition par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). Les interventions portaient principalement sur la portée du programme, l'information et la consultation du public ainsi que les mesures d'atténuation et de compensation.

2.1 La portée du programme

Plusieurs organismes considèrent que le programme du ministère des Transports face aux aléas côtiers constitue une approche préventive et permettrait une meilleure planification des interventions de protection côtière (Solidarité Gaspésie, DM2, p. 2; Communauté maritime des Îles-de-la-Madeleine [CMÎM], DM4, p. 2; Comité Zone d'intervention prioritaire [ZIP] des Îles-de-la-Madeleine, DM5, p. 6 et 9; Conseil régional de l'environnement [CRE] et Comité ZIP Gaspésie, DM6, p. 5; CRE du Bas-Saint-Laurent, DM7, p. 1; Attention Fragîles, DM8, p. 13).

D'autres personnes et organismes sont plutôt d'avis que le programme décennal manque de vision globale (Nature Québec, DM9, p. 15; Hélène Chevrier, DM10, p. 3 et 4; Philippe Binette, DM11, p. 3 PDF). Mario Heppell souhaiterait, quant à lui, une évaluation environnementale stratégique sur la gestion de l'ensemble des côtes de l'Est du Québec (DT5, p. 32).

La mise en œuvre

Plusieurs participantes et participants déplorent le manque de détail sur les interventions à réaliser pour chacun des sites inclus au programme décennal ainsi que l'absence de priorisation des interventions que le MTMD compte faire au cours des 10 prochaines années (Solidarité Gaspésie, DM2, p. 2; CRE et Comité ZIP Gaspésie, DM6, p. 7; CRE du Bas-Saint-Laurent, DM7, p. 2; Hélène Chevrier, DM10, p. 3). Selon la CMÎM et Hélène Chevrier, cette situation ne devrait pas se matérialiser par des interventions à la pièce sans vision écosystémique (DM4, p. 23 et 24; DM10, p. 3).

Pour la CMÎM et le Comité ZIP des Îles-de-la-Madeleine, le maintien de la route 199, qui constitue la seule route assurant le lien entre les îles de l'archipel, est essentiel pour la sécurité publique et la vitalité socioéconomique. Ces organismes considèrent que le MTMD privilégie une approche judicieuse en planifiant ses interventions plutôt qu'en intervenant

uniquement en urgence à la suite des tempêtes répétées qui touchent les Îles depuis plusieurs années (DM4, p. 13 et 14; DM5, p. 5 et 6).

Toutefois, selon Hélène Chevrier, la volonté du MTMD « de protéger à tout prix la route 199 » est inquiétante et la Madelinienne craint que cela engendre des effets négatifs sur son milieu de vie (DM10, p. 3). Selon elle, il y aurait lieu de réfléchir à des solutions innovantes afin de « [f]aire preuve aussi de responsabilité à l'endroit du territoire insulaire, et des générations à venir » (DM10, p. 5). Dans le même ordre d'idée, Philippe Binette souligne l'importance de préserver les systèmes dunaires des Îles-de-la-Madeleine et encourage le MTMD à développer des solutions basées sur la nature (DM11, p. 5 et 14 PDF).

Certains et certaines considèrent que l'approche générique du MTMD pourrait mener à une artificialisation massive du littoral nuisant ainsi à la biodiversité (Nature Québec, DM9, p. 7; CRE du Bas-Saint-Laurent, DM7, p. 5; Hélène Chevrier, DM10, p. 3). Le CRE et le Comité ZIP Gaspésie ainsi que Nature Québec estiment que les effets cumulatifs du programme de protection des infrastructures sont mal évalués (DM6, p. 12; DM9, p. 15). Les deux premiers souhaitent que le MTMD réalise un suivi des impacts cumulatifs accompagné d'une reddition de compte transparente (CRE et Comité ZIP Gaspésie, DM6, p. 12 et 13). Nature Québec, quant à elle, émet plusieurs recommandations, dont la protection et la restauration des écosystèmes côtiers pour renforcer la résilience territoriale (DM9, p. 8 à 10).

L'adaptation aux changements climatiques

Le CRE et le comité ZIP Gaspésie soulignent que, dans un contexte de changements climatiques, il est essentiel d'adapter les façons de protéger les infrastructures routières (DM6, p. 5). Le CRE du Bas-Saint-Laurent ajoute que l'allocation des budgets ministériels devra changer puisque les fonds pour l'adaptation climatique ne seront pas suffisants (Patrick Morin, DT4, p. 14).

Pour certaines et certains, le programme du ministère des Transports face aux aléas côtiers ne constitue pas une solution durable d'adaptation aux changements climatiques (Nature Québec, DM9, p. 19; Hélène Chevrier, DM10, p. 6). Selon Alexandre Richard, les routes devraient être réaménagées dans une perspective de mobilité durable (DT4, p. 30). Du même souffle, il demande une évaluation générique par le BAPE portant sur la mobilité durable sur un horizon de sept générations, soit 100 ans (DM13, p. 3 et 4 PDF). Solidarité Gaspésie demande, quant à elle, une analyse prospective des solutions d'intervention côtière sur ce même horizon de temps (DM2, p. 3 et 11).

2.2 L'information et la consultation du public

Des intervenantes et intervenants ont souligné que, bien que l'initiateur ait collaboré avec les communautés d'accueil pour l'élaboration de son programme décennal et de son étude d'impact sur l'environnement, des préoccupations demeurent quant à l'information qui serait transmise et aux consultations qui accompagneraient la mise en œuvre des futurs projets

de protection côtière. Selon Solidarité Gaspésie, la consultation constitue le maillon faible de la proposition du MTMD (DM2, p. 3). La Municipalité des Îles-de-la-Madeleine considère que le programme décennal proposé par le MTMD est abstrait et que le vocabulaire utilisé est complexe, ce qui constitue un frein à la participation publique (Jasmine Solomon, DT5, p. 41 et 42). Alexandre Richard espère un soutien gouvernemental à la participation publique afin d'assurer un équilibre des moyens disponibles pour la population par rapport à ceux de l'initiateur (DT4, p. 33).

L'élaboration du programme

La CMÎM souligne que les démarches d'information et de consultation de l'initiateur en amont du processus d'évaluation environnementale ont contribué à une meilleure compréhension de l'approche du MTMD et à une intégration de ses préoccupations, ce qui a facilité l'acceptabilité sociale du programme (DM4, p. 12).

Toutefois, l'outil d'aide à la décision de l'initiateur soulève des préoccupations chez certains organismes. L'utilisation de cet outil et la pondération des critères qui serait demandée aux acteurs régionaux les inquiètent. Ils craignent que ceux-ci ne disposent pas de suffisamment de ressources et de temps pour y répondre de façon éclairée (CRE et Comité ZIP Gaspésie, DM6, p. 7 et 8).

Les solutions de protection côtière

Pour Solidarité Gaspésie, avec une seule artère vitale qui dessert toute une population sur un grand territoire, l'initiateur doit adopter une approche de consultation conséquente. L'organisme ajoute que « la consultation n'est pas un luxe ni une case à cocher sur un formulaire » puisqu'elle contribue à la cohésion sociale, un ingrédient essentiel au maintien de la santé et du bien-être des communautés d'accueil (DM2, p. 4).

Selon la CMÎM, il est impératif que le MTMD consulte toutes les parties prenantes au programme décennal et le CRE du Bas-Saint-Laurent ajoute qu'il devrait le faire dans un esprit de coconstruction (DM4, p. 23; DM7, p. 3). Solidarité Gaspésie se préoccupe du peu de pouvoir démocratique que le MTMD donne aux communautés puisqu'elles devront composer avec les conséquences des décisions actuelles pour les 30 à 50 prochaines années (DM2, p. 8 et 9).

Plusieurs soulignent également que les consultations prévues par le MTMD pour chacun des futurs projets de protection côtière sont inéquitables, inadéquates et insuffisantes (Solidarité Gaspésie, DM2, p. 2; CMÎM, DM4, p. 28; CRE et Comité ZIP Gaspésie, DM6, p. 8; CRE du Bas-Saint-Laurent, DM7, p. 4; Attention Fragîles, DM8, p. 25; Nature Québec, DM9, p. 18; Mario Heppell, DM12, p. 4 et 5 PDF). Ils plaident en faveur de démarches de consultations inclusives en présence, car les consultations en ligne proposées ne répondraient pas aux besoins des communautés d'accueil (Solidarité Gaspésie, DM2, p. 4 et 5; CMÎM, DM4, p. 28; CRE et Comité ZIP Gaspésie, DM6, p. 8; CRE du Bas-Saint-Laurent, DM7, p. 4; Nature Québec, DM9, p. 18).

Solidarité Gaspésie s'exprime ainsi :

[...] l'aspect le plus important, je pense, qui est ressorti des audiences et même déjà au niveau des séances d'information, c'est le manque de culture de consultation [du MTMD] qui doit, à mon avis, mettre beaucoup d'efforts là-dessus parce que la participation citoyenne est un élément fondamental si on veut réfléchir à long terme [...].
(Yv Bonnier Viger, DT4, p. 3)

Le CRE du Bas-Saint-Laurent et Attention Fragîles souhaitent que le MTMD diffuse plus d'informations, notamment sur les sites visés par le programme décennal (DM7, p. 2 et Patrick Morin, DT4, p. 9 et 10 et DM8, p. 25). Mario Heppell, de son côté, demande un processus transparent pour l'acquisition de terrains privés (DM12, p. 16 PDF).

Finalement, le CRE du Bas-Saint-Laurent souhaite la formation d'un comité aviseur qui permettrait à l'initiateur de bénéficier de l'expertise régionale (DM7, p. 3 et 4). Pour leur part, Attention Fragîles et Nature Québec proposent la mise en place de comités de liaison locaux ou de comités de suivi régionaux qui pourraient servir, entre autres, à diffuser les informations pertinentes sur les projets de protection côtière (DM8, p. 24 et 25; DM9, p. 18).

2.3 Les mesures d'atténuation et de compensation

Les intervenants et intervenantes se sont exprimés sur les mesures d'atténuation et de compensation proposées par l'initiateur dans le cadre des projets de protection côtière.

L'atténuation

La disponibilité des sédiments pour effectuer des recharges de plage préoccupe Joël Marquis et la CMÎM qui craignent que les réserves de matériaux granulaires soient insuffisantes (DM3, p. 5 PDF; DM4, p. 16 et 17). La CMÎM souligne que les Îles-de-la-Madeleine sont dépendantes de l'importation de ces matériaux, ce qui augmente le coût des projets et contribue à générer des conflits d'usage au quai de déchargement de Cap-aux-Meules (DM4, p. 15, 16 et 27). Par ailleurs, Attention Fragîles souhaite que les bancs d'emprunt de sédiments fassent l'objet d'une analyse environnementale distincte (DM8, p. 26). La CMÎM ajoute que les zones actuelles d'entreposage de matériaux granulaires devraient être réutilisées afin de limiter l'altération de nouveaux milieux naturels (DM4, p. 17).

Concernant les mesures d'atténuation des émissions de gaz à effet de serre prévues dans le cadre de la mise en œuvre du programme du ministère des Transports face aux aléas côtiers, la CMÎM les juge peu réalistes et recommande plutôt à l'initiateur d'envisager des mesures de compensation (DM4, p. 25 et 26). En outre, Nature Québec souhaite que le MTMD évite les empiétements dans les points chauds de biodiversité (DM9, p. 11).

La compensation

Le Comité ZIP des Îles-de-la-Madeleine mentionne que le seul projet de compensation présenté par l'initiateur pour son territoire est le retrait d'engins de pêche fantômes, qui présente plusieurs lacunes (DM5, p. 8 et 11). Ayant déjà effectué ce type de projet, il conclut :

En somme, même dans le cas où le projet aurait la capacité de restaurer [l]es fonctions écosystémiques [atteintes] dans les zones où des engins de pêche ont été perdus, ce ne sont ni les mêmes fonctions, ni les mêmes écosystèmes, ni les mêmes espèces bénéficiaires que ceux affectés négativement par la perte d'habitat en médiolittoral engendrée par les travaux de protection côtière prévus.
(DM5, p. 13)

Des organismes demandent une application plus rigoureuse de l'approche « éviter-minimiser-compenser » (CRE et Comité ZIP Gaspésie, DM6, p. 10). Ceux-ci et d'autres souhaitent des projets en milieu terrestre afin de compenser les mêmes types d'habitats qui seraient affectés (CRE et Comité ZIP Gaspésie, DM6, p. 10 et 11; Attention Fragîles, DM8, p. 12, Nature Québec, DM9, p. 16). Attention Fragîles complète cette requête en demandant à l'initiateur de mieux documenter les écosystèmes dunaires et les forêts d'arbustes rabougris (DM8, p. 14). En Gaspésie, le CRE et le comité ZIP soulignent que plus du tiers des sites vulnérables se situent en Haute-Gaspésie, mais qu'aucun projet de compensation n'y est identifié, ce qui soulève un problème d'équité territoriale (DM6, p. 11).

Parmi les autres propositions soumises à l'initiateur, le comité ZIP des Îles-de-la-Madeleine suggère une relocalisation systématique des herbiers de zostère et l'intégration d'habitats à même les ouvrages de protection, alors que Nature Québec propose de compenser les aires protégées affectées au ratio de 2 pour 1 (DM5, p. 20; DM9, p. 13).

2.4 Les autres préoccupations

Maxime Esther Bouchard souligne que la « vraie route du Portage », détruite en 2014, était une voie de contournement de la route 132 (DM1, p. 5 et 14 PDF). Elle souhaite que cette route soit réparée et entretenue adéquatement par le MTMD pour des raisons de sécurité (DM1, p. 14 PDF; DT1, p. 16).

Dans un autre ordre d'idée, le CRE et le Comité ZIP Gaspésie, Nature Québec ainsi que Mario Heppell déplorent l'absence de données d'inventaires dans l'étude d'impact (DM6, p. 9; DM9, p. 11; DM12, p. 1 PDF). Ce dernier ajoute qu'habituellement les initiateurs sont dans l'obligation de fournir de telles données (DM12, p. 2 PDF).

Finalement, la Municipalité des Îles-de-la-Madeleine et la CMÎM critiquent les consultations réalisées par le BAPE, estimant qu'elles sont peu adaptées à leur réalité puisqu'elles se déroulent trop tard et que les délais pour y participer sont trop courts, ce qui rend le processus de consultation très exigeant (Jasmine Solomon, DT5, p. 41 et 42; DM4, p. 28).

Chapitre 3 La mise en œuvre

Dans ce chapitre, la commission d'enquête analyse l'encadrement légal entourant le programme de protection des infrastructures du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) ainsi que l'approche méthodologique qu'il propose. Elle traite ensuite des consultations réalisées par l'initiateur et de la contribution de la participation publique à son programme.

3.1 L'encadrement légal et réglementaire

Selon le MTMD, le réseau routier est analysé en continu afin de déterminer la vulnérabilité des infrastructures. Cette analyse a permis de cibler, le long des côtes du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine, 228 sites vulnérables qui pourraient nécessiter des interventions afin de protéger entre autres les routes 132 et 199. Bien que l'ensemble de ces sites fassent partie du programme décennal, le MTMD évalue qu'en tenant compte de la vulnérabilité de certains sites et de sa capacité de réalisation durant cet intervalle, il pourrait intervenir sur près de 97 sites au cours des 10 prochaines années, lesquels seraient alors soumis à des autorisations ministérielles en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (LQE)¹² (PR3.1, p. IV et V; PR2.1, p. V).

3.1.1 Les interventions à l'origine du programme

Entre 2000 et 2025, le MTMD est intervenu en urgence à 16 reprises pour réparer les dommages à ses infrastructures routières causés par les aléas côtiers sur le territoire du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine. Pour sept de ces interventions d'urgence, le ministre responsable de l'Environnement a délivré des autorisations en vertu de l'article 31.0.12¹³ de la LQE. Pour les neuf autres interventions, le MTMD a obtenu un décret gouvernemental de soustraction de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement (PÉEIE) selon l'article 31.7.1¹⁴ de la LQE (DQ2.1, p. 8 et 9; DA1, p. 68 PDF).

Selon le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP), le MTMD a adopté une approche essentiellement réactive plutôt que préventive pour la protection de ses routes au cours des 25 dernières

12. RLRQ, c. Q -2.

13. L'article 31.0.12 de la LQE prévoit que le ministre peut soustraire une activité de l'application des dispositions relatives à une autorisation ministérielle, à une déclaration de conformité ou à un règlement pris en vertu de la LQE « lorsque sa réalisation est urgente afin de réparer tout dommage causé par un sinistre au sens de la *Loi sur la sécurité civile visant à favoriser la résilience aux sinistres* [RLRQ, c. S-2.4] ou pour prévenir tout dommage que pourrait causer un tel sinistre ».

14. L'article 31.7.1 de la LQE prévoit que le ministre responsable de l'Environnement, « sur avis du ministre de la Sécurité publique quant à la nécessité d'un projet, ou d'une partie de celui-ci, pour réparer tout dommage causé par un sinistre au sens de la *Loi sur la sécurité civile visant à favoriser la résilience aux sinistres* [RLRQ, c.S-2.4] ou pour prévenir tout dommage que pourrait causer un tel sinistre, peut recommander au gouvernement » de soustraire un projet ou une partie de celui-ci de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement (al. 1).

années (François Delaître, MELCCFP, DT1, p. 48 et 49). D'ailleurs, le MTMD reconnaît lui-même que, depuis 2018, il a enchaîné les situations d'urgence qui ont mené à des décrets de soustraction de la PÉEIE pour ses interventions de protection du réseau routier (Jonathan St-Laurent, MTMD, DT1, p. 46).

À titre d'exemple, aux Îles-de-la-Madeleine, trois décrets de soustraction de la PÉEIE ont été édictés par le gouvernement du Québec entre 2018 et 2023. Le premier, en 2018¹⁵, a permis au MTMD de réaliser des travaux de protection à la suite de tempêtes répétées. Puis, à l'automne 2019, à la suite de l'ouragan Dorian, un second décret¹⁶ a été délivré au MTMD afin qu'il réalise rapidement des travaux le long de la route 199. Dans son analyse de la demande de soustraction, le MELCCFP précise toutefois que le MTMD devrait mettre en place un programme d'adaptation aux aléas côtiers aux Îles-de-la-Madeleine. Enfin, en réaction à l'ouragan Fiona et en prévision des tempêtes à venir, un troisième décret de soustraction¹⁷ a été délivré au MTMD en 2023. Lors de l'analyse de cette demande de soustraction, le MELCCFP a mentionné que la procédure de soustraction de la PÉEIE doit demeurer une procédure exceptionnelle et non récurrente (DQ2.1, p. 8 et 9; MELCC, 2018b, p. 2; MELCCFP, 2019, p. 15; PR5.2, p. 11; MELCCFP, 2023, p. 10).

Pour répondre à l'exigence du décret de 2019, demandant la mise en place d'un programme d'adaptation aux aléas côtiers aux Îles-de-la-Madeleine, la Direction générale du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine (DGBGI) du MTMD a réalisé une analyse de la vulnérabilité de ses infrastructures routières aux aléas côtiers. Cette analyse a démontré que les conséquences des aléas côtiers aux Îles-de-la-Madeleine se produisaient également au Bas-Saint-Laurent et en Gaspésie. Ainsi, la DGBGI a jugé nécessaire d'étendre la portée de son programme de protection des infrastructures à l'ensemble des secteurs côtiers vulnérables sous sa gestion afin d'appliquer un cadre d'intervention cohérent et préventif. Dès novembre 2019, une ébauche du programme a été soumise à des consultations auprès d'une quarantaine de partenaires regroupant des expertes et experts du MELCCFP, mais aussi de plusieurs autres ministères et organismes (DQ1.1, p. 3; DA1, p. 61 PDF).

Selon le MTMD, le programme de protection des infrastructures permettrait d'améliorer la planification de ses interventions et, par conséquent, de réduire les risques d'intervention en urgence. Le Ministère précise : « quand on va en urgence, [...] la solution qu'on va installer n'est pas forcément réfléchie, donc il faut souvent retourner faire des correctifs » (Sophie Moisset, DT1, p. 11). À cet égard, le MELCCFP confirme que le programme de protection des infrastructures permettrait une meilleure planification des interventions et « une certaine forme de souplesse pour être capable de s'adapter à l'évolution du milieu » (François Delaître, DT1, p. 48). Il ajoute que le programme permettrait ainsi d'intervenir rapidement après le passage de tempêtes (François Delaître, DT1, p. 48).

15. (2018) 52 GO II, 7959.

16. (2019) 46 GO II, 4626.

17. (2023) 49 GO II, 5564.

- ◆ **Constat** – *La commission d'enquête constate que, depuis 2000, le ministère des Transports et de la Mobilité durable est intervenu à 16 occasions en urgence pour réparer des dommages aux infrastructures routières causés par les aléas côtiers au Bas-Saint-Laurent, en Gaspésie et aux Îles-de-la-Madeleine. Neuf de ces interventions ont nécessité une demande de soustraction de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.*
- ◆ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que le programme du ministère des Transports face aux aléas côtiers constitue une amélioration des pratiques du Ministère puisqu'il privilégie une planification des interventions fondée sur l'anticipation des risques plutôt que sur des interventions réalisées en situation d'urgence. Cette approche est conforme au principe de développement durable Prévention.*

3.1.2 Les exigences pour les projets de protection côtière

Puisque les interventions prévues au programme du ministère des Transports face aux aléas côtiers se dérouleraient en milieu hydrique, celui-ci est visé par le *Règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets*¹⁸ (RÉEIE). En effet, l'article 2 de la partie II de l'annexe 1 de ce règlement prévoit que tous les travaux de stabilisation de rives ou de berges à l'intérieur de la limite d'inondation de récurrence de deux ans d'une rivière¹⁹ ou d'un lac sont assujettis à la PÉEIE lorsque les seuils sont atteints. Le RÉEIE prévoit également que, dans le cadre de « travaux de stabilisation de rives ou de berges visant à réparer ou à protéger une infrastructure routière [...] existante, la distance ou la superficie cumulative [des travaux à réaliser] est calculée distinctement en fonction du territoire de chaque municipalité locale ou territoire non organisé visé par les travaux »²⁰ (PR1.1, p. 3; Vincent Villeneuve, MELCCFP, DT2, p 3).

Ainsi, dans le cadre du programme de protection des infrastructures, 46 projets seraient visés par la PÉEIE (DQ1.1 p. 13 et 14). Plutôt que de soumettre chacun de ces projets à une procédure distincte, le MTMD et le MELCCFP ont convenu que le programme ferait l'objet d'une seule évaluation environnementale à portée régionale répondant aux exigences du RÉEIE (PR2.1, p. V). Ainsi, de l'avis du MELCCFP, puisque le programme prévoit une seule étude d'impact, chacun de ces 46 projets ne ferait donc pas l'objet d'une PÉEIE individuelle (Vincent Villeneuve, DT2, p. 4). Pour le MTMD, cette approche lui permettrait d'accélérer les interventions en raison de la réduction de certains délais administratifs nécessaires à la délivrance des autorisations environnementales (Sophie Moisset, DT1, p. 11).

Enfin, outre les exigences de la LQE, les interventions du programme du ministère des Transports face aux aléas côtiers pourraient aussi être assujetties à différentes lois fédérales, telles que la *Loi sur les pêches*²¹, ainsi qu'à certains règlements municipaux (PR5.2, p. 6).

18. RLRQ, c. Q-2, r. 23.1.

19. Dans le cadre du RÉEIE, le fleuve, l'estuaire et le golfe du Saint-Laurent ainsi que la baie des Chaleurs font partie de la définition d'une rivière.

20. RLRQ, c. Q-2, annexe numéro 1, partie II, art. 2, al. 5.

21. LRC 1985, c. F-14.

- ♦ **Constat** – *La commission d'enquête constate que, même si les 46 projets prévus par le programme du ministère des Transports face aux aléas côtiers seraient examinés 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 soumis au régime d'autorisations environnementales existant, notamment celui prévu par la Loi sur la qualité de l'environnement au Québec et par la Loi sur les pêches au Canada.*

3.2 L'approche méthodologique de l'initiateur

Pour les 228 sites retenus dans le cadre du programme de protection des infrastructures, le MTMD prévoit deux scénarios d'intervention : l'entretien d'un ouvrage de protection déjà existant ou la construction d'un nouvel ouvrage de protection. L'initiateur a évalué que, pour tous les sites visés par son programme, 63 d'entre eux nécessiteraient des travaux d'entretien alors que le scénario de construction en concerne 165. Ces ouvrages se répartissent en deux catégories, soit les structures rigides, qui comprennent les murs de protection, les enrochements, les conteneurs en géotextile, les brise-lames, les épis maritimes et les rip-rap, et les techniques souples, qui incluent les recharges sédimentaires, les techniques végétales et les capteurs de sable (PR3.1, p. 157, 158, 159 et 351; PR6, p. 17).

En outre, le déplacement de tronçons de route ou leur rehaussement figurent aussi au nombre des interventions possibles pour protéger les infrastructures routières face aux aléas côtiers dans un contexte de changements climatiques (PR3.1, p. 181).

En vue de faciliter la prise de décision à l'égard du type d'intervention à réaliser aux différents sites et d'assurer une démarche prévisible, le MTMD a élaboré une méthodologie en deux volets. Le premier consiste en une fiche descriptive et le second, en un outil d'aide à la décision (PR6, p. 19).

3.2.1 La fiche descriptive de site

Pour chacun des 228 sites, plusieurs informations ont été synthétisées dans une fiche descriptive. Pour ce faire, le MTMD a utilisé des données publiques de différents ministères et celles issues du projet *Résilience côtière* de l'Université du Québec à Rimouski (UQAR), produites entre 2017 et 2021 (Sophie Moisset, MTMD, DT1, p. 12 et 13). Chacune des fiches contient notamment la localisation du site, le type de côte, les espèces floristiques et fauniques à statut de protection présentes et l'utilisation du sol. L'intensité de l'exposition à la submersion côtière y est également consignée. Enfin, les effets potentiels d'une intervention sur le milieu et les mesures d'atténuation sont résumés dans des documents de soutien aux fiches (PR6, p. 20 et 65 PDF à 73 PDF).

En raison de sa portée régionale, le programme du ministère des Transports face aux aléas côtiers ne présente pas de résultats d'inventaire comme c'est souvent le cas pour les projets soumis à la PÉEIE. De l'avis du MELCCFP, l'absence de ces informations lors de l'élaboration de l'étude d'impact demeure une particularité du programme puisqu'on ne connaît ni l'année ni les sites où les ouvrages seraient construits. Le MELCCFP prévoit

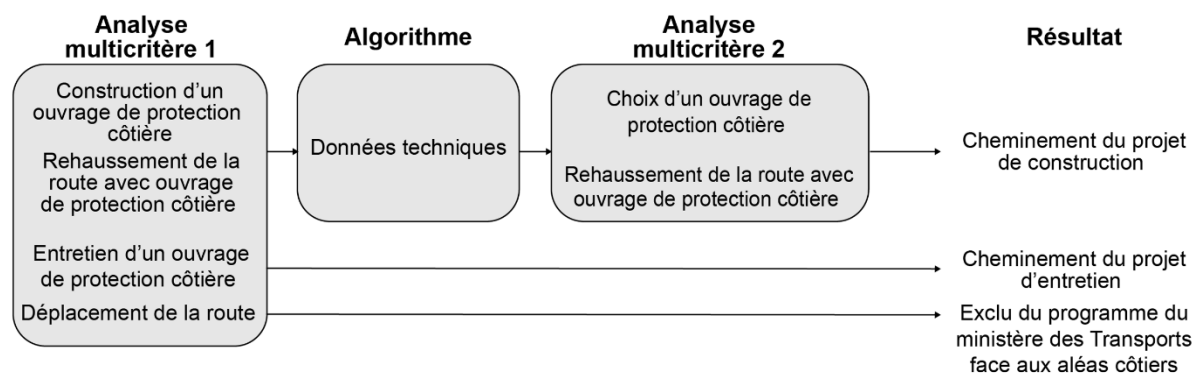
toutefois exiger la réalisation d'inventaires avant la délivrance des autorisations ministérielles afin de satisfaire aux exigences de l'article 46.0.3²² de la LQE (Vincent Villeneuve, MELCCFP, DT2, p. 34).

- ♦ **Constat** – La commission d'enquête constate que la description des différents sites visés par le programme du ministère des Transports face aux aléas côtiers a été effectuée à partir de données publiques provenant de sources variées et qu'elles devront être mises à jour avant la réalisation des interventions prévues par le programme.

3.2.2 L'outil d'aide à la décision

Dans le but d'orienter et d'encadrer la planification de ses interventions qui nécessitent la construction d'un ouvrage de protection côtière, le MTMD, en collaboration avec l'UQAR, a conçu un outil d'aide à la décision. Ce dernier se décline en trois étapes, soit une première analyse multicritère, un algorithme d'évaluation des effets des ouvrages de protection côtière sur le milieu et, enfin, une seconde analyse multicritère (figure 3.1) (PR6, p. 19).

Figure 3.1 Schéma de l'outil d'aide à la décision



Source : adaptée de PR5.2, p. 23.

La première analyse multicritère

La première analyse multicritère vise essentiellement à caractériser la problématique propre à chaque site et à déterminer les mesures d'adaptation envisageables, qu'il s'agisse de l'entretien d'un ouvrage existant, de la construction d'un nouvel ouvrage, du rehaussement de la route ou de son déplacement (PR5.2, p. 20).

À l'issue de cette analyse multicritère, deux situations sont possibles. Si le déplacement de la route ou l'entretien d'un ouvrage existant sont préconisés, l'analyse des solutions se terminerait ici. En effet, le déplacement de la route serait exclu du programme puisqu'il devrait faire l'objet d'une autorisation gouvernementale distincte, alors que l'étude visant l'entretien d'un ouvrage serait rapidement complétée. Dans les cas où un nouvel ouvrage

22. L'article 46.0.3 de la LQE prévoit que les milieux humides et hydriques touchés par un projet soumis à une autorisation ministérielle en vertu de l'article 22 de la LQE doivent être accompagnés de renseignements. Cela inclut notamment une étude de caractérisation des milieux visés et une description de leurs caractéristiques écologiques.

serait construit ou que la route serait rehaussée avec une protection, l'analyse se poursuivrait vers une deuxième étape qui consiste à évaluer les effets de l'ouvrage de protection côtière sur le milieu d'insertion à l'aide d'un algorithme (PR6, p. 17; PR5.2, p. 20; PR3.1, p. 215).

L'algorithme d'évaluation des effets d'un ouvrage de protection côtière

À cette étape, les fiches descriptives seraient consultées afin d'obtenir une liste des effets anticipés causés par différents types d'ouvrages de protection côtière (PR5.2, p. 20).

L'algorithme repose sur une base de données qui liste les répercussions observées des ouvrages sur la géomorphologie, l'hydrologie et les caractéristiques environnementales et sociales d'un site étudié. Élaboré à partir d'une revue de littérature scientifique s'étalant de 1970 à 2019, l'algorithme se base sur 1 709 énoncés d'effets d'ouvrages de protection côtière observés, qui ont été recensés dans 411 publications. Bien que ces données aient été recensées à travers le monde, le MTMD précise que de l'information propre à l'Est du Québec est également considérée par l'algorithme (PR3.1, p. 200; Sophie Moisset, DT3, p. 37).

Les effets potentiels des différents ouvrages de protection côtière sont classés selon une échelle de pondération qualitative, allant de très positifs à très négatifs selon des niveaux d'intensité provenant de la littérature scientifique. Le MTMD précise que l'algorithme n'évalue pas l'efficacité des ouvrages à protéger les infrastructures, mais quantifie uniquement les effets potentiels des différentes solutions sur le milieu d'insertion. À titre d'exemple, les structures rigides se classent toujours dernières, puisqu'elles ont des résultats très négatifs en raison de leurs importantes répercussions sur le milieu. À l'inverse, les techniques souples qui comportent des techniques végétales auront toujours un résultat très positif (PR3.1, p. 200; PR5.2, p. 20 et 21; Sophie Moisset, MTMD, DT1, p. 55).

Lors de la conception de l'outil d'aide à la décision, des limites concernant l'interprétation des résultats de l'algorithme ont été relevées. D'une part, les auteurs soulèvent que les effets de la dimension des infrastructures de protection sont rarement documentés dans les études. D'autre part, l'évaluation qualitative des résultats pourrait engendrer un biais relatif à la pondération des énoncés et à l'interprétation des résultats. Enfin, la correspondance entre le site d'étude et la base de données est établie en fonction de quatre variables, soit le type de côte, le type de substrat, le marnage²³ et l'énergie des vagues. Pour les auteurs, « [c]ette correspondance est une simplification de la dynamique locale qui est largement plus complexe » en réalité (Sauvé, Bernatchez, *et coll.*, 2023, p. 101 et 102).

En réponse à ces constats, le MTMD estime que les limites liées aux effets de la dimension des ouvrages de protection côtière et à la subjectivité des évaluations ne peuvent pas être corrigées dans l'algorithme. Toutefois, il précise que les limites concernant l'interprétation des résultats de l'algorithme seront considérées dans la seconde analyse multicritère. Quant à la détermination des variables qui servent à définir la dynamique côtière, le MTMD

23. Le marnage se définit comme la « différence entre les hauteurs d'une pleine mer et d'une basse mer consécutives » (Pêches et Océans Canada, 2024).

considère que celles définies dans l'algorithme « sont suffisantes pour orienter le projet en fonction de la problématique du site » (DQ5.1, p. 5). Au besoin, les études techniques qui décrivent en détail les sites pourraient compléter l'analyse et servir d'intrants lors de la réalisation de la seconde analyse multicritère. Enfin, en séance publique, le MTMD a également précisé qu'il y a toujours la possibilité de mettre à jour l'algorithme en y ajoutant de nouvelles études de cas afin de réduire les incertitudes (DQ5.1, p. 4 et 5; Sophie Moisset, DT1, p. 56).

- ◆ **Constat** – *La commission d'enquête constate que le ministère des Transports et de la Mobilité durable n'est pas en mesure de corriger les limites de l'algorithme de son outil d'aide à la décision concernant l'évaluation des effets des ouvrages de protection côtière sur le milieu d'insertion. La commission note que le Ministère mise plutôt sur l'encadrement de l'interprétation des résultats de l'algorithme lors de la seconde analyse multicritère qui complète son outil d'aide à la décision.*

La seconde analyse multicritère

La dernière étape de l'outil d'aide à la décision consiste en une deuxième analyse multicritère qui, au terme de cet exercice, permettrait au MTMD de sélectionner une solution pour intervenir à un site donné. Selon le MTMD, cette seconde analyse est plus précise que la première, puisqu'elle prend en considération les données d'inventaires à jour, ou de moins de cinq ans, qui seraient combinées aux résultats de l'algorithme (PR 3.1, p. 202; PR5.2, p. 25). L'analyse repose sur des critères de sélection regroupés en cinq catégories (tableau 3.1) (PR3.1, p. 202).

Tableau 3.1 Catégories et critères de sélection de la seconde analyse multicritère

Catégorie	Critère de sélection
Contexte environnemental	– Effets sur les processus côtiers; – Effets sur les milieux naturels et les espèces d'intérêt.
Qualité de vie et récréotourisme	– Effets sur les activités locales; – Préservation des paysages et esthétisme des mesures d'adaptation.
Expertise pour la réalisation des différentes étapes du projet	– Expertise pour la préparation du projet; – Expertise pour la mise en œuvre du projet; – Expertise pour les suivis, les inspections et l'entretien.
Caractéristiques techniques des mesures d'adaptation	– Adaptabilité; – Certitude de l'efficacité face aux aléas côtiers.
Coûts du projet	– Coûts de construction; – Coûts d'entretien et de suivi.

Source : adapté de PR3.1, p 203 à 205.

Une pondération est attribuée à chacune des cinq catégories et à chacun des critères (PR3.1, p. 202).

La catégorie portant sur la qualité de vie et le récréotourisme serait évaluée et pondérée par la municipalité par l'entremise d'un sondage en ligne réalisé par le MTMD. Hormis cette catégorie, la pondération finale pour les autres catégories et l'ensemble des critères relèverait exclusivement du Ministère ou de la firme mandatée pour la réalisation des ouvrages de protection côtière (PR3.1, p. 202; Sophie Moisset, MTMD, DT1, p. 52 et 53).

Concernant le sondage en ligne prévu pour la consultation des municipalités, la commission d'enquête a interrogé l'ensemble des municipalités régionales de comté (MRC) pour savoir si elles comptent consulter leur population sur les critères relatifs à la qualité de vie et au récréotourisme. La plupart d'entre elles ne prévoient pas organiser de consultations citoyennes propres à ce sujet (DQ10.1, p. 1 PDF; DQ13.1, p. 1 PDF; DQ17.1, p. 2; DQ18.1, p. 2; DQ19.1, p. 2; DQ20.1, p. 2).

Toutefois, la MRC Rimouski-Neigette a tenu à souligner que le rôle attribué par le MTMD aux municipalités et à ses citoyennes et citoyens avec ce sondage est marginal dans le processus d'évaluation de critères aussi déterminants que la qualité de vie et le récréotourisme (DQ16.1, p. 1). La MRC mentionne d'ailleurs :

[...] le rôle des municipalités se limite strictement à pondérer l'importance relative de cette catégorie de critères au moyen du sondage en ligne. Elles ne participent ni à la caractérisation des effets, ni à la notation des solutions, ni même à la pondération des critères à l'intérieur de leur propre catégorie. Une municipalité peut donc indiquer que la qualité de vie pèse lourd dans ses préoccupations, mais c'est le MTMD qui détermine si une solution donnée affecte peu ou beaucoup l'accès au littoral ou le paysage sur son territoire.

(DQ16.1, p. 1)

Afin d'ajouter une dimension locale au processus décisionnel du MTMD, les experts de l'UQAR suggèrent d'impliquer plus activement les acteurs locaux en intégrant une étape de consultation à l'analyse multicritère pour faciliter les échanges avec les représentants du Ministère. De l'information sur les caractéristiques du milieu, sur les critères de sélection retenus ou sur les possibles scénarios envisagés pourrait être présentée à la population, permettant ainsi une compréhension commune des problèmes liés aux aléas côtiers dans leur milieu et d'ajouter une dimension locale au processus décisionnel. Les auteurs expliquent : « les acteurs locaux doivent sentir que leur implication est importante et qu'ils ont la capacité d'influencer les décisions qui les concernent » (Sauvé, Bernatchez, *et coll.*, 2023, p. 104).

- ♦ **Constat** – *La commission d'enquête constate que dans le cadre de la seconde analyse multicritère, la participation des municipalités visées par une intervention du programme du ministère des Transports face aux aléas côtiers se limiterait à un sondage d'opinion sur l'importance qu'elles accordent à la catégorie de critères relatifs à la qualité de vie et au récréotourisme pour leur territoire.*

- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que le ministère des Transports et de la Mobilité durable devrait renforcer la participation des municipalités et des autres acteurs du milieu dans la seconde analyse multicritère de son outil d'aide à la décision. De cette façon, les connaissances locales contribueraient plus directement au choix des solutions d'intervention conformément au principe de développement durable Participation et engagement.*

La transparence de l'outil d'aide à la décision

Selon le MTMD, l'outil d'aide à la décision a été conçu « afin d'augmenter la transparence et la prévisibilité du processus d'évaluation des solutions à l'étape de la planification des projets » (PR5.2, p. 24). Pour l'ensemble des projets, la même information serait soumise au MELCCFP et, ce faisant, le MTMD espère harmoniser ses pratiques et gagner du temps puisqu'en déposant toujours la même information de la même manière au MELCCFP, il permettrait à ce dernier d'analyser les projets plus rapidement (Sophie Moisset, DT1, p. 54).

De l'avis du MELCCFP, l'outil d'aide à la décision permet d'uniformiser et de standardiser une démarche pour la recherche de solutions. En revanche, il est d'avis que l'outil représente peu d'intérêt dans le cadre de l'analyse environnementale du programme décennal. Selon le MELCCFP, l'analyse du programme ne reposerait pas sur cet outil, mais plutôt sur les différents critères qui le composent. À ce sujet, le MELCCFP précise qu'il pourrait s'attarder sur d'autres composantes environnementales qui ne sont pas prises en compte par l'outil d'aide à la décision (Vincent Villeneuve, DT2, p. 31 et 32). À titre d'exemple, la dynamique des cellules hydrosédimentaires, les caractéristiques écologiques du milieu et les rapports de consultations menées par le MTMD seraient également examinés lors de l'analyse environnementale (Jonathan Roger, DT1, p. 57; Vincent Villeneuve, DT2, p. 32).

Pour la commission d'enquête, l'élaboration d'une démarche cohérente menant à la réalisation d'un ouvrage de protection côtière et le gain de temps qui en découle peuvent constituer des atouts du programme du ministère des Transports face aux aléas côtiers. Toutefois, elle estime que les échanges d'informations ne doivent pas uniquement se faire entre les experts du MTMD et la firme responsable de réaliser les travaux d'intervention.

À ce sujet, le Conseil régional de l'environnement (CRE) de la Gaspésie et le Comité Zone d'intervention prioritaire (ZIP) Gaspésie sont d'avis que les outils utilisés demeurent opaques, bien que le processus menant au choix des interventions soit réfléchi (DM6, p. 7).

Pour la commission, les échanges avec la population sur le processus décisionnel pourraient aider les citoyennes et citoyens à mieux comprendre les solutions envisagées par le MTMD dans le cadre de son programme, en plus d'établir un climat de confiance.

- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que l'outil d'aide à la décision du ministère des Transports et de la Mobilité durable 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 qui seraient retenues.*

3.3 L'information et la consultation des parties prenantes

L'approche d'information et de consultation du MTMD dans le cadre du programme de protection des infrastructures repose sur trois volets : les consultations réalisées dans le cadre de l'élaboration du programme et de l'étude d'impact sur l'environnement (ÉIE), les mécanismes de consultation prévus pour chaque projet de construction d'ouvrage de protection côtière et le suivi des nuisances au moment de la mise en œuvre des projets (PR3.1, p. 31 et 210; PR5.2, p. 19).

3.3.1 Les bonnes pratiques en participation publique

Le gouvernement du Québec s'est doté de bonnes pratiques visant à faciliter la participation publique lorsque des décisions concernent les milieux de vie des communautés d'accueil. Le *Cadre de référence gouvernemental sur la participation publique* établit notamment que toute démarche en ce sens devrait représenter une réelle occasion pour les personnes consultées d'influencer le processus décisionnel. Quant aux mécanismes de participation, le document recommande qu'ils reflètent la diversité des publics visés et le degré d'implication recherché. Ces mécanismes devraient pouvoir garantir l'accessibilité à toutes et à tous, en prévoyant les ressources matérielles et humaines adéquates et en assurant des délais raisonnables pour une participation éclairée (Gouvernement du Québec, 2017, p. 6, 8 et 10).

Dans un guide destiné aux initiateurs, le MELCCFP précise que les démarches d'information et de consultation devraient être amorcées dès les premières étapes de conception, afin que les préoccupations des parties prenantes puissent être prises en compte par l'initiateur. Ces démarches devraient ensuite se poursuivre tout au long du projet et reposer sur la transparence, l'ouverture au dialogue, la collaboration ainsi qu'une rétroaction systématique expliquant de quelle façon les contributions recueillies ont été prises en compte. Ce guide recommande également que l'information soit présentée dans un langage simple pour rejoindre le plus grand nombre de personnes. À cet effet, des méthodes de communication variées, tant en ligne qu'en présentiel, permettent de « tirer profit des bénéfices propres à chacune et de compenser les limites potentielles en matière de représentativité et d'accessibilité » (MELCC, 2018a, p. 17). Une participation en amont limite la circulation d'informations erronées et renforce la crédibilité du promoteur auprès du public (MELCC, 2018a, p. 6 et 7).

L'Institut national de santé publique appuie la nécessité d'une participation publique précoce visant à harmoniser le projet avec les besoins des communautés d'accueil. Cette pratique contribue à instaurer les bases de l'acceptation sociale au tout début du projet (Institut national de santé publique du Québec, 2020, p. 8 et 19).

- ♦ **Constat** – *La commission d'enquête constate que 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. Ces éléments traduisent concrètement le principe de développement durable Participation et engagement.*

3.3.2 La participation publique lors de l'élaboration du programme

La démarche d'information et de consultation menée par le MTMD dans le cadre de la réalisation de l'ÉIE à portée régionale entre 2021 et 2024 s'est structurée autour de trois tournées thématiques comprenant chacune une série de rencontres virtuelles. Elles auraient permis de rejoindre plus de 200 participantes et participants répartis en trois groupes : les représentantes et représentants du milieu municipal, les membres des Premières Nations Wolastoqiyik Wampanoag et Mi'gmaq ainsi que les organisations non gouvernementales, telles que les comités ZIP, les CRE et les organismes de bassin versant (PR3.1, p. 32 et 33). Les citoyennes et citoyens non associés à des groupes constitués n'ont pas été invités à prendre part à ces démarches consultatives puisque, de l'avis de l'initiateur, les MRC et les municipalités « sont présumées bien connaître les préoccupations, les enjeux et les besoins de leur milieu » (DQ8.1, p. 1).

Toujours selon l'initiateur, la démarche d'information et de consultation a permis d'informer les participantes et participants sur l'élaboration du programme du ministère des Transports face aux aléas côtiers et de bonifier l'ÉIE en précisant la sélection des composantes valorisées de l'environnement retenues pour l'évaluation des répercussions potentielles du programme. Elle a également permis de recueillir des commentaires sur le fonctionnement de l'outil d'aide à la décision et sur les mesures de compensation envisagées (PR6, p. 27; PR5.2, p. 18; PR3.2, p. 57 et 58 PDF).

Dans son mémoire, la Communauté maritime des Îles-de-la-Madeleine (CMÎM) témoigne :

[...] la CMÎM s'est sentie impliquée dès le début du processus, soit depuis 2021. Elle a été rencontrée à plusieurs reprises. Chaque rencontre visait à informer la CMÎM de l'avancement de la démarche, à obtenir son avis, ses commentaires ou ses questions, et recueillir ses préoccupations face aux aléas côtiers, afin de les inclure au Programme décennal.
(DM4, p. 11)

Toutefois, si la consultation en amont de l'élaboration du programme de protection des infrastructures a été reconnue, des personnes ayant participé à l'audience publique ont déploré l'absence de solutions précises pour chacun des sites. Pour plusieurs, cette situation limite la capacité du public et des experts à évaluer les conséquences environnementales et sociales résiduelles et à se prononcer de manière éclairée sur les solutions concrètes (voir les sections [2.1](#) et [2.2](#)) (CRE et Comité ZIP Gaspésie, DM6, p. 7 et Rémi Lesmerises, DT5, p. 14; CRE Bas-Saint-Laurent, DM7, p. 2; Attention Fragiles, DM8, p. 26; Hélène Chevrier, DM10, p. 3).

En effet, les solutions envisagées n'étant pas encore arrêtées lors des consultations sur le programme, les rencontres ont porté essentiellement sur le cheminement de réalisation des projets, l'outil d'aide à la décision et l'éventail de solutions de protection côtière. Les activités de communication propres à chaque projet sont prévues aux étapes de la préparation et de la mise en œuvre (Sophie Moisset, MTMD, DT1, p. 15; PR3.1, p. 33; PR3.2, p. 58 PDF; PR6, p. 24; PR5.2, p. 127 PDF).

- ♦ **Constat** – *La commission d'enquête constate que le ministère des Transports et de la Mobilité durable n'a pas identifié les interventions à réaliser préalablement aux activités d'information et de consultation qu'il a menées lors de l'élaboration de son programme face aux aléas côtiers. 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.*

3.3.3 La participation publique lors des projets de protection côtière

Le MTMD propose de moduler ses activités de communication et de consultation en fonction de l'ampleur des projets, puis de les organiser selon les différentes phases de réalisation des travaux. Ces activités comprendraient notamment une identification des parties prenantes, un sondage en ligne auprès des municipalités et une consultation publique virtuelle pour les projets qui auraient été assujettis à la PÉEIE (voir la section [3.2.2](#)) (PR3.1, p. 210 à 213, 216 et 217; PR5.2, p. 121 à 124 PDF; Vincent Villeneuve, MELCCFP, DT1, p. 51 et 52).

Sans le programme de protection des infrastructures, les 228 sites retenus par le MTMD auraient fait l'objet de 46 projets assujettis à la PÉEIE et par le fait même auraient été soumis à des périodes d'information publique du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), auxquelles auraient pu s'ajouter des examens publics comme le prévoit la LQE (art. 31.3.5). Dans la mesure où le BAPE n'interviendrait qu'une seule fois à l'échelle du programme décennal, les activités de consultation auxquelles s'engage l'initiateur sont un moyen, pour lui, de remplacer les procédures habituelles d'information et de consultation publique pour chacun des projets (voir la section [3.1.2](#)) (PR5.2, p. 13 PDF; Sophie Moisset, MTMD, DT3, p. 49). Le MELCCFP a confirmé que cette approche visait à pallier l'absence d'un mandat du BAPE pour ces projets (Vincent Villeneuve, DT1, p. 51 et 52).

La stratégie de consultation publique proposée par le MTMD repose sur la mise en ligne, via la plateforme gouvernementale Consultation Québec, d'une présentation narrée sur le projet et le type d'ouvrage de protection côtière retenu. La population serait invitée à exprimer ses préoccupations et commentaires par le biais d'un questionnaire. Cette consultation durerait 30 jours et l'information annonçant la tenue de celle-ci serait relayée par divers moyens de communication tels que des avis publics dans les journaux locaux ou sur les médias sociaux (Sophie Moisset, DT1, p. 13; PR5.2, p. 124 PDF; PR5.30, p. 7).

Cette approche a fait l'objet de préoccupations lors de l'audience publique (voir la section [2.2](#)). Certains organismes estiment qu'une consultation en ligne ne favorise pas un processus de participation équitable (CRE et Comité ZIP Gaspésie, DM6, p. 8). Le ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS) a d'ailleurs souligné que près de 20 % de la population ne maîtrise pas la compréhension de l'information écrite et qu'une proportion additionnelle de 30 % éprouve de la difficulté à se l'approprier (Joanne Aubé-Maurice, DT1, p. 32 et 33).

Selon la CMÎM, le questionnaire prévu pour la consultation pourrait passer inaperçu et ne pas rejoindre l'ensemble de la population, en particulier les personnes vieillissantes ou sans accès à Internet (DM4, p. 28). À titre d'information, plusieurs municipalités visées par le programme décennal affichent une proportion de plus de 30 % de personnes âgées de plus de 65 ans (PR3.23, p. 18, 21 et 23).

Le MTMD a affirmé que la consultation virtuelle pourrait, dans certains cas, être accompagnée d'une séance d'information en présence et que le questionnaire pourrait être disponible en version papier. Dans tous les cas, les participantes et participants devraient formuler leurs commentaires par écrit (Sophie Moisset, DT1, p. 36).

Lors des séances publiques, le MSSS a rappelé que l'accès à une information continue, accessible et présentée dans des formats diversifiés constitue un facteur déterminant dans la gestion des effets psychosociaux associés à un projet. Il a ajouté que cette transparence permet à la population d'exercer son pouvoir d'influence, favorise une meilleure compréhension du projet et contribue à l'acceptabilité sociale de celui-ci. Les échanges directs et les rencontres en personne constituent des leviers fondamentaux à cet égard, en plus de renforcer le lien de confiance entre l'initiateur et les communautés (Joanne Aubé-Maurice, DT1, p. 32 et 33 et DT3, p. 51).

Dans la perspective où le programme du ministère des Transports face aux aléas côtiers serait autorisé par le gouvernement du Québec, différentes conditions préalables aux travaux seraient prévues au décret d'autorisation gouvernemental. À cet égard, les modalités de consultation publique à respecter lors de la réalisation des projets pourraient faire partie de ces conditions. En s'appuyant sur ses outils normatifs existants, le MELCCFP a en effet confirmé que le décret pourrait prévoir l'obligation de tenir un type précis de consultation en fonction de la nature ou de l'ampleur des travaux envisagés. Une condition pourrait ainsi obliger le MTMD à recourir à l'une des méthodes prévues au guide du MELCCFP en matière d'information et de consultation du public, tout en se réservant la possibilité de cibler des méthodes particulières selon les recommandations du Pôle d'expertise des impacts sociaux (Jonathan Roger, DT3, p. 2, 13 et 14).

La commission d'enquête rappelle par ailleurs que les lignes directrices gouvernementales en matière de participation publique établissent qu'une démarche de consultation qui repose sur des canaux uniques et des formats peu accessibles ne peut atteindre l'ensemble

des personnes concernées ni leur permettre d'exercer une influence sur le projet (voir la section [3.3.1](#)). À ce sujet, Solidarité Gaspésie affirme :

Dans un contexte où les interventions peuvent modifier durablement le paysage, l'accès au fleuve ou l'avenir du village, plusieurs citoyennes et citoyens peuvent percevoir cette approche comme insuffisante. Ils peuvent même se sentir floués par une simple apparence de consultation.

(DM2, p. 5)

Pour la commission, les mécanismes d'information et de consultation proposés par le MTMD devraient offrir aux communautés concernées des occasions de participation d'une portée comparable à celles habituellement prévues dans le cadre de la PÉEIE. Cet objectif pourrait notamment être atteint en diversifiant les modes de consultation, en tenant des rencontres en présence dans les communautés concernées et en adaptant les outils d'information aux différents niveaux de littératie de la population.

- ♦ **Constat** – *La commission d'enquête constate que le ministère des Transports et de la Mobilité durable 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 tous les projets de protection des infrastructures routières.*
- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que le ministère des Transports et de la Mobilité durable 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 conformément au principe de développement durable Participation et engagement.*
- ♦ **Avis** – *Conformément au principe de développement durable Équité et solidarité sociales, la commission d'enquête est d'avis que le ministère des Transports et de la Mobilité durable devrait accorder une attention particulière, dans son approche d'information et de consultation publique, au fait qu'une part importante de la population présente des défis en matière de littératie.*

Le MTMD propose de diffuser les résultats des consultations publiques sur le site Internet Consultation Québec ou sur la page Web du programme décennal. À la suite de chaque consultation, un rapport compilant intégralement les préoccupations exprimées serait produit et pourrait être relayé vers la population par les municipalités concernées (PR5.2, p. 124 et 126 PDF; Sophie Moisset, DT1, p. 37; PR5.30, p. 8).

Le MTMD prévoit par ailleurs le dépôt annuel d'un rapport de suivi auprès du MELCCFP, qui serait rendu public via le Registre des évaluations environnementales. Le volet social de ce rapport comprendrait quatre composantes dont, entre autres, un bilan des activités d'information et de consultation, un résumé des impacts perçus et vécus par la population, ainsi qu'un résumé des plaintes reçues (PR5.2, p. 183 PDF; Vincent Villeneuve, DT3, p. 5 et 6).

Le *Cadre de référence gouvernemental sur la participation publique* prévoit également que les participantes et participants devraient être informés de l'influence qu'a eue leur contribution sur la décision finale ainsi que des motifs qui la sous-tendent (Gouvernement du Québec, 2017, p. 12).

- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que le ministère des Transports et de la Mobilité durable devrait instaurer un mécanisme de rétroaction permettant aux communautés consultées de connaître, pour chaque projet, de quelles façons leurs préoccupations ont orienté les décisions. Ce mécanisme devrait prévoir une diffusion proactive et accessible de cette information auprès des communautés côtières concernées, conformément aux principes de développement durable Participation et engagement et Accès au savoir.*

3.3.4 Le traitement des plaintes et leur suivi

Pour le traitement des plaintes, les demandes de renseignements ou les commentaires relatifs aux projets découlant du programme décennal, le MTMD mise sur une gestion centralisée dans un guichet unique existant et déployé à l'échelle du Québec. Les citoyennes et citoyens pourraient transmettre leurs signalements via un formulaire en ligne ou par téléphone. Leur requête serait alors prise en charge par la Direction générale du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, qui dispose de 20 jours ouvrables pour y répondre (PR5.2, p. 29 PDF; PR5.30, p. 8).

Le MSSS et le MELCCFP préconisent plutôt la création de comités de liaison dont le mandat dépasserait le suivi des nuisances. Généralement composés de représentantes et de représentants de l'initiateur, de la municipalité, de la communauté locale, du milieu communautaire et des propriétaires fonciers, ces comités offrent un espace d'information et d'échanges permettant de maintenir la communication entre l'initiateur et la population. Les sujets pouvant y être abordés incluent les préoccupations soulevées, les plaintes déposées et les étapes à venir (PR5.30, p. 8).

Le MSSS souligne qu'une information transparente est reconnue comme un facteur apaisant l'anxiété des citoyennes et citoyens face aux travaux côtiers et que l'accès à un dialogue direct avec l'initiateur permet à la population de reprendre son pouvoir d'agir et d'adhérer plus facilement au projet. Les méthodes d'information telles que le sondage contrastent avec les formules en personne (forums citoyens, assemblées citoyennes ou comités de liaison), qui créent les conditions d'une participation réelle et resserrent le lien avec la communauté (Joanne Aubé-Maurice, DT1, p. 41 et DT3, p. 7, 50 et 51).

Pour la commission d'enquête, un comité de liaison et un système de traitement des plaintes répondent à des logiques distinctes. Le premier constitue un espace de dialogue bidirectionnel au sein d'une table de concertation locale. Il vise à anticiper les enjeux avant qu'ils ne se cristallisent en plaintes et à renforcer la cohésion sociale et le lien de confiance avec les communautés. Le second suit une procédure standardisée, appliquée uniformément à l'ensemble du réseau routier. Son objectif est essentiellement administratif, axé sur l'efficacité et l'agilité du traitement des plaintes plutôt que sur l'échange.

Le MTMD soutient que l'ampleur de son programme de protection des infrastructures face aux aléas côtiers rendrait la gestion de multiples comités de liaison non soutenable et potentiellement confuse (PR5.30, p. 8). Le MSSS a précisé que l'efficacité d'un comité de liaison dépend de sa pertinence territoriale; si l'échelle est trop vaste, le comité perd sa capacité à « aller chercher le pouls de la population à une échelle humaine où les gens peuvent se sentir considérés » (Joanne Aubé-Maurice, DT3, p. 8). Pour la commission, il est essentiel que le MTMD concilie ces deux impératifs : limiter le nombre de comités tout en préservant la cohérence géographique nécessaire à leur efficacité.

- ♦ **Constat** – *La commission d'enquête constate que le ministère des Transports et de la Mobilité durable propose de recourir à son système existant de réception des requêtes citoyennes pour recueillir les plaintes concernant l'ensemble des projets d'intervention côtière.*
- ♦ **Constat** – *La commission d'enquête constate que les comités de liaison favorisent un dialogue humain direct et transparent, permettent aux citoyennes et citoyens de s'approprier les projets et contribuent à réduire l'anxiété associée aux changements dans les communautés concernées.*
- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs devrait exiger du ministère des Transports et de la Mobilité durable qu'il mette en place des comités de liaison ancrés dans les réalités des communautés côtières afin de maintenir les canaux de communication ouverts conformément au principe de développement durable Participation et engagement.*

Chapitre 4 **Les changements climatiques en milieu côtier**

Dans ce chapitre, la commission d'enquête examine les répercussions de l'érosion et de la submersion côtières sur les infrastructures routières et les écosystèmes côtiers ainsi que les défis d'adaptation qui en découlent. Elle traite également de l'évaluation des effets cumulatifs des projets de protection côtière que le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) réaliserait. La commission analyse ensuite la structure de la gouvernance de l'adaptation aux aléas côtiers, notamment en ce qui concerne la coordination de l'action climatique gouvernementale, la gestion des interventions sur les infrastructures et les orientations gouvernementales en matière d'adaptation aux risques d'érosion et de submersion côtières.

4.1 Les répercussions des aléas côtiers

Les conséquences des changements climatiques sont variées et se manifestent entre autres par une augmentation de la fréquence des événements extrêmes, l'élévation du niveau marin et la diminution du couvert de glace (Ouranos, 2024). Selon le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), les épisodes de niveaux d'eau extrêmes en milieu marin, qui surviennent actuellement une fois tous les 100 ans, devraient se produire au moins une fois par année d'ici 2100, dans plus de la moitié des stations de marégraphe²⁴ à l'échelle mondiale (GIEC, 2023, p. 13).

4.1.1 La vulnérabilité des infrastructures routières

Au Québec, près de 60 % des routes nationales sont situées à moins de 500 m du littoral alors que le tiers de la population y est concentrée. Pour les régions visées par le programme de protection des infrastructures, cette réalité accentuera les répercussions des aléas côtiers et les contraintes auxquelles sont exposés les écosystèmes côtiers et les infrastructures construites en zone côtière (PR3.1, p. 21 et 22).

Alors que la hausse du niveau de la mer entraîne une transformation graduelle des conditions côtières, les tempêtes et les épisodes de submersion se manifestent sous forme d'événements ponctuels pouvant causer des dommages importants aux infrastructures et aux milieux naturels. L'évolution des aléas côtiers résulte à la fois de changements progressifs et d'événements extrêmes appelés à devenir plus fréquents et plus sévères (Ouranos, 2024 et 2025).

24. Marégraphe : « Appareil qui enregistre automatiquement la hauteur du niveau de la mer en fonction du temps en un lieu donné, en éliminant les oscillations de courte période (houle, clapotis, etc.) et donnant à tout moment une indication visuelle de la hauteur de marée » (Pêches et Océans Canada, 2024).

Toutefois, les changements climatiques ne se limitent pas à accroître l'intensité et la fréquence de certains aléas. Ils modifient les conditions dans lesquelles les infrastructures côtières devront être planifiées, construites et utilisées. La problématique à laquelle le MTMD veut répondre ne découle donc pas uniquement de la dynamique naturelle du littoral, mais également de l'évolution des conditions environnementales qui influence désormais l'exposition et la vulnérabilité des infrastructures côtières (PR3.24, p. 11 et 24).

Le MTMD confirme d'ailleurs que le réseau routier du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine « est régulièrement fragilisé par l'assaut des aléas côtiers » (DQ25.2, p. 1). Il observe, depuis le début des années 2000, une recrudescence des événements climatiques extrêmes, ce qui a renforcé son besoin d'identifier et de caractériser les sites vulnérables de son réseau et d'en réaliser le suivi. Il souligne également qu'au cours des dernières décennies, les interventions de protection côtière ont été multipliées afin de renforcer le réseau routier (DQ25.2, p. 1; Sophie Moisset, DT1, p. 12).

Les infrastructures faisant partie de ce réseau routier sont réparties dans des régions qui présentent des caractéristiques hydrauliques, géomorphologiques et climatiques variées. Les effets des changements climatiques ne se manifesteront donc pas de façon uniforme sur l'ensemble de ce territoire. Ces différences influencent à la fois l'exposition des infrastructures et les choix de solutions d'adaptation envisageables (Ouranos, 2024; PR3.1, p. 42 à 55; Jonathan St-Laurent, MTMD, DT1, p. 14 et 15).

♦ **Constat** – *La commission d'enquête constate que les changements climatiques transforment les conditions dans lesquelles les infrastructures routières côtières sont planifiées, construites et exploitées. Comme leur vulnérabilité varie selon les caractéristiques des territoires, les besoins d'adaptation diffèrent d'une région à l'autre.*

Dans l'Est du Québec, les changements climatiques et leurs répercussions sur les infrastructures pourraient mener à une perte économique de près de 1,5 G\$ d'ici 2050 et exposer les communautés côtières à un risque d'isolement géographique. À cela s'ajoutent la possible baisse de l'achalandage touristique et la diminution des activités de l'industrie maritime et des pêches, occasionnant des pertes de revenus pour les régions concernées, dont celles ciblées par le programme du MTMD (Gouvernement du Canada, 2022, p. 140).

Environ 66 % des côtes du Bas-Saint-Laurent, 39 % de celles de la Gaspésie et jusqu'à 84 % de celles des Îles-de-la-Madeleine sont à risque de submersion (PR3.24, p. 26). À l'échelle du territoire visé par le programme, « près de 460 km de route sont situés à moins de 150 m de la côte et parmi ceux-ci, près de 140 km seront vulnérables au phénomène d'érosion et 176 km seront vulnérables à la submersion d'ici 2100 » (PR3.1, p. 22).

De surcroît, il est attendu qu'en plus de la diminution du couvert de glace, le niveau relatif de la mer sera en hausse et variera entre les régions couvertes par le programme du ministère des Transports face aux aléas côtiers. Selon le scénario le plus pessimiste utilisé par le MTMD, une élévation de 0,92 m à 1,69 m est prévue d'ici 2100 comparativement à 2010. Ainsi, les conditions d'exploitation des infrastructures continueront de se transformer

au cours de la période visée par le programme décennal (PR3.24, p. 24; Gouvernement du Canada, 2022, p. 139).

Plus particulièrement, les routes 132 et 199 ainsi que l'autoroute 20 jouent un rôle important dans la mobilité des personnes et des marchandises ainsi que dans l'accès aux services pour plusieurs communautés côtières. Elles constituent des liens de transport essentiels dont l'interruption pourrait entraîner des conséquences importantes sur les activités économiques, la sécurité des personnes et la qualité de vie des populations concernées (PR3.1, p. 22 et 23; PR3.23, p. 99 et 100).

Le Groupe d'experts en adaptation aux changements climatiques (GEA) explique que les effets néfastes des changements climatiques sur une infrastructure ne dépendent pas uniquement de son exposition aux aléas, mais également des conséquences qu'aurait une perte de fonctionnalité ainsi que de la capacité du système à maintenir les services essentiels malgré les perturbations (GEA, 2024, p. 33 et 34). En ce sens, l'initiateur souligne que le maintien de la fonctionnalité des routes est nécessaire afin d'assurer la pérennité des réseaux de transport côtiers et de soutenir le développement des communautés concernées. La vitalité économique des localités côtières dépend d'ailleurs de ces réseaux (PR6, p. 3 et 10). Il a d'ailleurs calculé les distances moyennes des routes alternatives advenant une rupture de service, qui sont de 14 km pour le Bas-Saint-Laurent, de 122 km pour la Gaspésie – Baie-des-Chaleurs et de 186 km pour la Gaspésie – Rive-Nord. Aux Îles-de-la-Madeleine, seulement 4 des 54 sites inclus dans le programme du ministère des Transports face aux aléas côtiers offrent une possibilité de contournement (DA3, p. 2).

- ◆ **Avis** – *Considérant que les changements climatiques exacerberont la vulnérabilité des infrastructures routières du ministère des Transports et de la Mobilité durable, la commission d'enquête est d'avis que cette situation pourrait entraîner des répercussions néfastes sur la vitalité et le développement des communautés desservies advenant une rupture de service.*

4.1.2 La vulnérabilité des écosystèmes côtiers

La diversité des écosystèmes côtiers du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine remplit plusieurs fonctions écologiques importantes. Notamment, certains d'entre eux dissipent l'énergie des vagues et offrent des habitats de qualité à différentes espèces animales et végétales. À l'instar des infrastructures routières, ces écosystèmes sont sensibles aux effets des changements climatiques qui altèrent leur capacité à maintenir leurs fonctions, ce qui se traduit entre autres par une réduction de la résilience²⁵ des milieux côtiers. Ainsi, les changements climatiques augmentent simultanément la vulnérabilité des infrastructures et celle des écosystèmes qui contribuent naturellement à protéger le littoral (PR3.22, p. 36 à 39, 48 et 49 ; Gouvernement du Canada, 2022, p. 140 et 141).

25. Le ministère responsable de l'Environnement définit la résilience comme suit : « [a]ptitude d'un système, d'une collectivité ou d'une société potentiellement exposée à des aléas à s'adapter, en résistant ou en changeant, en vue d'établir et de maintenir des structures et un niveau de fonctionnement acceptables » (Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, 2012, p. 40).

Toutefois, les écosystèmes côtiers peuvent évoluer ou migrer vers l'intérieur des terres lorsque les conditions le permettent. Cette capacité d'adaptation naturelle constitue un élément important de leur résilience face aux changements climatiques. Actuellement, 43 % des écosystèmes côtiers de l'Est du Québec n'ont aucune possibilité de migration, puisqu'ils se trouvent à moins de 5 m d'un obstacle naturel ou anthropique, qui peut être une falaise, une route ou un enrochement. L'effet combiné de la hausse du niveau de la mer et de la présence d'obstacles freine le déplacement naturel des écosystèmes vers l'intérieur des terres, entraînant ainsi une perte de leur superficie (Gouvernement du Canada, 2022, p. 140 et 141).

Les effets des interventions humaines peuvent modifier les processus naturels, notamment le transport des sédiments, l'hydrodynamisme ou la possibilité pour certains écosystèmes de migrer vers l'intérieur des terres. Les répercussions des interventions peuvent aussi dépasser les limites du site où elles sont réalisées et influencer l'évolution d'autres secteurs du littoral (Ouranos, 2024; Vaillancourt, 2024, p. 17). À ce propos, le GEA rappelle que, comme les « systèmes sont interdépendants, il est essentiel de développer une vision systémique de l'adaptation afin de mieux anticiper et de se préparer aux effets en cascade » (GEA, 2024, p. 37).

À cet égard, le MTMD souligne que ses interventions peuvent s'appuyer sur une échelle d'analyse plus large que celle du seul site d'intervention afin de considérer les processus côtiers et la performance à long terme des mesures d'adaptation (Thomas Fortin-Chevalier, DT2, p. 27 et 28). D'ailleurs, le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP) a précisé qu'il ferait sa propre analyse environnementale des projets proposés par le MTMD avec ses critères d'évaluation, qui incluent par exemple les caractérisations écologiques (voir la section [3.2.2](#)).

Dans l'outil d'aide à la décision, seule la seconde analyse multicritère permet de tenir compte du contexte environnemental d'un site afin de sélectionner la solution de protection côtière (voir la section [3.2.2](#)). À ce propos, le Comité consultatif sur les changements climatiques (ci-après CCCC) a adressé des recommandations au gouvernement en prônant qu'il faut « [a]ssurer une gestion préventive des écosystèmes naturels et des services écosystémiques » (CCCC, 2025, p. 3 PDF).

Le GEA estime que « [l]es changements climatiques posent des risques importants à la fois sur les écosystèmes naturels et sur les systèmes essentiels à l'activité humaine, notamment [...] les transports et les chaînes d'approvisionnement » (GEA, 2024, p. 37). La commission d'enquête souligne que les changements climatiques imposent une adaptation simultanée des infrastructures routières et des écosystèmes côtiers à l'évolution des aléas côtiers. Cela doit être fait en tenant compte du fait que les ouvrages destinés à protéger les infrastructures routières peuvent contribuer à réduire certains risques pour le réseau routier, mais peuvent, en contrepartie, réduire la capacité d'adaptation des écosystèmes côtiers.

Pour la commission, les écosystèmes côtiers ne constituent pas uniquement des composantes du milieu d'insertion susceptibles d'être affectées par les projets d'intervention. Ils sont la

Pierre d'assise de la résilience du littoral face aux changements climatiques. Leur capacité d'adaptation contribue à maintenir les processus naturels qui atténuent les effets de l'érosion et de la submersion et soutiennent, à plus long terme, la résilience des infrastructures. Ce faisant, il est primordial de les considérer dans la planification des interventions envisagées dans le programme du ministère des Transports face aux aléas côtiers, répondant ainsi au principe de développement durable visant le respect de la capacité de support des écosystèmes afin d'en assurer la pérennité.

Ainsi, la commission considère que l'adaptation aux changements climatiques ne consiste pas uniquement à protéger les infrastructures existantes. Elle implique également de préserver, lorsque cela est possible, les processus écologiques qui contribuent naturellement à la résilience des territoires côtiers et qui permettent de réduire durablement la vulnérabilité des infrastructures, des écosystèmes et des communautés.

- ♦ **Constat** – *La commission d'enquête constate que les écosystèmes côtiers contribuent à la résilience du littoral face aux changements climatiques et que certaines interventions visant à protéger les infrastructures routières peuvent réduire leur capacité d'adaptation en modifiant les processus naturels qui les soutiennent.*
- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que le ministère des Transports et de la Mobilité durable devrait s'assurer que les ouvrages de protection côtière qu'il construirait dans le cadre de son programme décennal 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.*

4.1.3 La résilience face aux changements climatiques

Au-delà des pertes économiques, les changements climatiques peuvent causer une diminution du bien-être et de la santé mentale. Les communautés côtières sont particulièrement susceptibles de subir des effets psychosociaux et physiques en raison de leur exposition à l'érosion et à la submersion (Gouvernement du Canada, 2022, p. 140).

Le CCCC mentionne que « l'adaptation aux changements climatiques est trop souvent faite de manière réactive, à la suite d'un événement météorologique dommageable » (CCCC, 2025, p. 2 PDF). À l'inverse, une adaptation planifiée peut contribuer notamment à améliorer la santé ainsi que la qualité de vie des populations (CCCC, 2025, p. 2 PDF).

Pour sa part, le MTMD explique que c'est « vraiment seulement la majoration du niveau d'eau qui est pris en compte » pour la conception de ses ouvrages rigides de protection côtière face aux changements climatiques (Thomas Fortin-Chevalier, DT3, p. 17). Pour traduire cette approche dans la conception des ouvrages, le MTMD tient compte de l'élévation anticipée du niveau de la mer sur un horizon de 30 ans, puisque cette durée est actuellement la norme. Pour l'initiateur, même si la durée de vie des ouvrages rigides est estimée à 50 ans, la majoration des niveaux d'eau utilisée ne va pas au-delà de 30 ans puisqu'après ce délai, l'incertitude des modèles prévisionnels est trop importante (Thomas Fortin-Chevalier, DT3, p. 16 à 18).

À l'inverse, dans le cas de l'utilisation de techniques souples, celles-ci nécessitent des entretiens de 10 à 15 ans après leur construction (Thomas Fortin-Chevalier, DT3, p. 16). La commission d'enquête estime que cette fréquence d'entretien est plus avantageuse en termes d'adaptation aux changements climatiques, puisqu'elle pourrait permettre de réajuster leur configuration en fonction de l'évolution des connaissances et des conditions côtières. D'un autre côté, elle estime également que la seule prise en compte de la majoration des niveaux d'eau pour la conception des structures rigides de protection ne suffit pas à intégrer l'ensemble des effets attendus des changements climatiques.

Cette préoccupation rejoint les constats du GIEC, selon lesquels l'adaptation aux changements climatiques gagne à combiner différentes approches, notamment l'aménagement du territoire, la participation du public et la coordination entre les acteurs concernés (GIEC, 2022, p. 31). D'ailleurs, la Communauté maritime des Îles-de-la-Madeleine souhaite que le programme décennal assure « une meilleure planification à long terme et une gestion intégrée des interventions » (DM4, p. 2). C'est pourquoi elle demande que les interventions du MTMD soient mieux réfléchies et qu'elles s'intègrent dans une optique préventive (DM4, p. 2).

Pour la commission, les décisions prises aujourd'hui en matière de protection des infrastructures devraient tenir compte de l'évolution à la fois des changements climatiques, des dynamiques côtières et des besoins des communautés. Au-delà de la protection des infrastructures routières, la réduction de la vulnérabilité des communautés côtières passe aussi par le maintien de la capacité des collectivités, des écosystèmes et des infrastructures à s'adapter aux changements climatiques.

- ♦ ***Avis** – La commission d'enquête est d'avis que la planification des interventions du programme du ministère des Transports face aux aléas côtiers 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.*

4.1.4 Les effets cumulatifs des projets de protection côtière

Selon le Conseil canadien des ministres de l'environnement, un effet cumulatif correspond à un changement dans l'environnement qui est causé par l'accumulation, dans l'espace et le temps, des interactions entre les activités humaines et les processus naturels (Conseil canadien des ministres de l'environnement, 2024, p. 1).

Dans cette perspective, le MELCCFP rappelle qu'une mesure devrait être évaluée en fonction de ses effets à long terme, de ses interactions avec les autres interventions et de sa contribution à la résilience d'ensemble du territoire (PR5.2, p. 78). Le Comité Zone d'intervention prioritaire Gaspésie et le Conseil régional de l'environnement de la Gaspésie précisent qu'une intervention produit des effets limités lorsqu'elle est considérée isolément, mais qu'elle contribue à des conséquences plus importantes lorsqu'elle s'ajoute à d'autres interventions réalisées sur le même territoire et, ce faisant, qu'elle participe à la réduction de la capacité d'adaptation des écosystèmes et des collectivités (DM6, p. 12). Ouranos

ajoute qu'une mesure d'adaptation peut produire des résultats contraires lorsqu'elle limite les possibilités d'adaptation futures, accroît la vulnérabilité ou transfère les risques vers d'autres composantes du territoire (Ouranos, 2026b).

Lors des séances publiques, le MELCCFP et Pêches et Océans Canada ont rappelé que l'évaluation environnementale doit considérer non seulement les effets d'une intervention donnée, mais également ceux qui pourraient résulter de l'accumulation d'interventions existantes, autorisées ou prévisibles sur un même territoire. Cette approche reconnaît que les incidences environnementales ne découlent pas uniquement de chaque intervention prise isolément, mais également des interactions pouvant résulter de leur accumulation dans le temps et dans l'espace (Jonathan Roger, MELCCFP, DT1, p. 78 et 79; Céline Duluc, Pêches et Océans Canada, DT1, p. 81 et 82).

Pour la commission d'enquête, la prise en compte des effets cumulatifs apparaît particulièrement pertinente dans le cadre du programme décennal qui prévoit la réalisation de 46 projets. La considération de ces effets constitue un élément essentiel d'une planification adaptée aux changements climatiques. Elle permet d'apprécier les interventions non seulement en fonction de leurs effets immédiats, mais également de leur contribution à la résilience à long terme des milieux côtiers.

- ♦ **Constat** – *La commission d'enquête constate qu'en raison du nombre important de projets prévus dans le cadre du programme du ministère des Transports face aux aléas côtiers, celui-ci 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.*

Selon la directive du ministère responsable de l'Environnement, l'initiateur d'un projet « doit déterminer les composantes environnementales et sociales sur lesquelles portera l'évaluation des effets cumulatifs » (PR2.1, p. 16). De plus, il doit justifier son approche et les composantes retenues pour l'évaluation de ces effets. Il doit également présenter la délimitation géographique et temporelle, en reconnaissant que ces limites peuvent varier selon les composantes analysées (PR2.1, p. 16). Toutefois, le Ministère a nuancé ces exigences ainsi :

Dans le contexte du programme, ce n'est pas possible de quantifier tous les effets cumulés parce qu'on ne connaît pas nécessairement les interventions qui vont avoir lieu. Donc, l'analyse porte plutôt sur la capacité du cadre à reconnaître puis encadrer les effets cumulatifs.
(Jonathan Roger, DT1, p. 78)

De surcroît, le MELCCFP a notamment demandé à l'initiateur d'analyser l'ensemble des effets cumulatifs, dont ceux à plus petite échelle, et d'inclure dans son analyse les travaux côtiers qui sont sous la responsabilité des municipalités ou de tout autre initiateur (PR5.2, p. 78). L'initiateur rappelle que « la combinaison de plusieurs limitations ne permet pas de réaliser une évaluation des effets cumulatifs comme elle est généralement effectuée en rapport avec un projet spécifique » (PR5.2, p. 78).

Pour l'initiateur, le programme décennal aurait l'avantage d'avoir une vision globale du territoire et ainsi de pouvoir tenir compte de l'ensemble des enjeux qui y sont présents et des composantes du milieu. Le MTMD a d'ailleurs souligné que cet avantage lui permettrait d'évaluer les « effets cumulatifs des projets qui s'en viennent potentiellement » (Jonathan Saint-Laurent, DT1, p. 77).

Toutefois, dans le cadre du programme décennal, le MTMD a évalué uniquement les impacts potentiels pendant les phases de construction et d'exploitation puisque les solutions d'intervention ne sont pas encore déterminées. L'initiateur indique que, compte tenu de l'échelle à laquelle se réalise le programme, l'évaluation des effets cumulatifs est intégrée lors de l'analyse des impacts du programme décennal (PR3.1, p. 3 et 220).

L'initiateur souligne que ce sera à l'étape de la conception de chacun des projets que les effets cumulatifs seront pris en considération et qu'il sera alors envisageable de proposer des mesures d'atténuation particulières. Il se dit d'ailleurs conscient qu'il existe un potentiel de cumul des effets de ses interventions qui s'ajouteraient à celles prévues par d'autres acteurs du milieu (PR5.2, p. 79). Pour en tenir compte dans la conception de ses projets, il mentionne :

[...] des rencontres sont prévues avec différentes parties prenantes, ce qui inclut notamment les municipalités, pour valider les enjeux ainsi qu'identifier les composantes sensibles et les projets de développement qui pourraient avoir un potentiel de cumul avec l'intervention projetée à un site donné [...].
(PR5.2, p. 79)

Ainsi, l'analyse des effets cumulatifs varie selon l'enjeu considéré. Dans certains cas, comme la protection de la biodiversité liée aux milieux côtiers ou le maintien de la qualité des sols agricoles, le MTMD conclut qu'aucun effet cumulatif n'est appréhendé, compte tenu de la faible proportion des milieux touchés (PR3.1, p. 246 et 256). Pour d'autres, notamment la pérennité de l'association entre les milieux bâtis et côtiers, l'initiateur reconnaît que la répétition des interventions pourrait entraîner des effets cumulatifs sur le cadre de vie (PR3.1, p. 243, 253 et 256).

- ♦ **Constat** – *La commission d'enquête constate que le ministère des Transports et de la Mobilité durable 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.*
- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que l'étude d'impact sur l'environnement du ministère des Transports et de la Mobilité durable 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 concernés par son programme décennal.*

- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs devrait exiger du ministère des Transports et de la Mobilité durable qu'il évalue les effets cumulatifs pour son programme décennal afin de contribuer ainsi à une meilleure adaptation des territoires côtiers face aux changements climatiques.*

4.2 La gouvernance de l'adaptation aux aléas côtiers

4.2.1 La coordination gouvernementale

En vigueur depuis le 1^{er} novembre 2020, la *Loi visant principalement la gouvernance efficace de la lutte contre les changements climatiques et à favoriser l'électrification*²⁶ formalise les principes et les modalités d'une gouvernance de l'action climatique gouvernementale²⁷. À cet effet, elle modifie notamment la *Loi sur le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs*²⁸ (LDDEP) afin de doter le ministre de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs de pouvoirs élargis pour en assurer la coordination. L'article 10.1 de la LDDEP précise que c'est le ministre responsable de l'Environnement qui assure la gouvernance intégrée concernant la lutte contre les changements climatiques²⁹ et qui conseille le gouvernement en la matière. Dans l'exercice de ses fonctions, le ministre est lui-même conseillé par le CCCC, un organisme permanent indépendant (Gouvernement du Québec, 2020, p. 11 et 2026d).

De plus, pour « renforcer la coordination des actions gouvernementales en matière de gestion des risques climatiques et d'adaptation », le MELCCFP a mis sur pied le Comité directeur interministériel sur l'adaptation aux changements climatiques, qui s'est réuni pour la première fois en mai 2026 (DQ2.1, p. 10). Il regroupe près d'une vingtaine de ministères et organismes interpellés par l'adaptation aux changements climatiques (DQ2.1, p. 10).

Le ministre responsable de l'Environnement a également le rôle de recommander aux ministères et organismes publics des ajustements à une mesure qui ne permettrait pas une adaptation suffisante aux changements climatiques. En ce qui concerne le programme du ministère des Transports face aux aléas côtiers, les experts du MELCCFP examinent sa cohérence avec les objectifs gouvernementaux et les éléments de conception à considérer en fonction des projections climatiques par le biais de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Par conséquent, une consultation additionnelle du ministre n'est pas requise (Gouvernement du Québec, 2025, p. 4 et 7; DQ2.1, p. 5 et 6).

26. LQ 2020, c. 19.

27. L'action climatique gouvernementale fait référence à « l'ensemble des actions et des initiatives soutenues ou mises en œuvre par le gouvernement du Québec qui contribuent directement à la lutte contre les changements climatiques » (Gouvernement du Québec, 2026c).

28. RLRQ, c. M-30.001.

29. La lutte contre les changements climatiques passe par la réduction des sources et des émissions de gaz à effet de serre et par l'adaptation aux changements climatiques (Ouranos, 2026a). Cette adaptation inclut « la prise en compte du climat futur dans la localisation, la conception et la gestion des infrastructures et des réseaux publics » (Gouvernement du Québec, 2020, p. 17).

La LDDEP confère aussi au ministre responsable de l'Environnement le pouvoir de mandater un ministre ou un organisme public, dans un domaine relevant de ses attributions, pour la mise en œuvre de mesures en matière de lutte contre les changements climatiques (art. 15.4.3). Ce pouvoir a été utilisé pour la première fois en 2023³⁰, notamment pour mandater cinq ministères et organismes afin qu'ils s'assurent de la sécurité des infrastructures stratégiques et des services prioritaires de l'État québécois dans une perspective d'adaptation aux changements climatiques. Ce mandat a été confié au MTMD, au ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS), à la Société québécoise des infrastructures, à la Société d'habitation du Québec et à la Direction de la sécurité des barrages du MELCCFP et les résultats sont attendus en 2026-2027 (Gouvernement du Québec, 2024, p. 57, 2025b, p. 33 et 2026e, p. 24).

Un état des lieux, déposé au printemps 2024, dresse une liste des infrastructures stratégiques et des services prioritaires ainsi qu'une liste des aléas climatiques qui feront l'objet des appréciations de risques. Dans le cadre de cet exercice, le MTMD a identifié l'érosion et la submersion côtières parmi les aléas à examiner. Les liens routiers uniques qui donnent accès aux communautés éloignées et aux ressources naturelles et ceux pour lesquels il n'existe pas de voies de contournement d'une distance raisonnable font partie des infrastructures routières prioritaires. Pour les régions du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, cela représente près de 13 % du réseau routier, incluant 190 des 228 sites compris dans le programme du ministère des Transports face aux aléas côtiers (voir la section [4.1.1](#)). L'appréciation des risques climatiques est en cours et servira à évaluer les coûts potentiels des conséquences des changements climatiques sur les infrastructures et services prioritaires sous la responsabilité du MTMD (DQ2.2, p. 1, 6, 7, 15 et 18 PDF; DQ5.1, p. 1; DQ1.1, p. 7).

- ♦ **Constat** – *La commission d'enquête constate que le ministre des Transports et de la Mobilité durable a reçu le mandat de réaliser une appréciation des risques climatiques associés aux infrastructures et aux services prioritaires sous sa responsabilité. Dans ce cadre, l'examen des risques que posent l'érosion et la submersion côtières aux infrastructures routières prioritaires est en cours afin d'évaluer les coûts potentiels des conséquences des changements climatiques. Les résultats sont attendus en 2026-2027.*

4.2.2 La gestion des interventions sur les infrastructures

Pour « assurer la prise en compte des aléas côtiers dans la gestion des infrastructures de transport », le MTMD a adopté son premier Plan d'action sur la gestion des infrastructures dans un contexte de changements climatiques (PAGI3C) en 2019 (DQ1.1, p. 5) (voir la section [4.2.3](#)). Le comité technique du PAGI3C est chargé notamment de l'élaboration de deux plans d'intervention en matière de gestion des risques côtiers pour la direction générale de la Côte-Nord et pour celle du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, qui sont les plus exposées ([tableau 4.1](#)). Ces plans d'intervention constituent un

30. QUÉBEC, ASSEMBLÉE NATIONALE, *Journal des débats*, 1^{re} sess., 43^e légis., 7 novembre 2023, « Exposé de la sous-ministre de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs, M^{me} Marie-Josée Lizotte », 15 h 50 (M^{me} Lizotte).

outil de planification opérationnelle permettant de prioriser les projets de prévention en milieu côtier, alors que le programme décennal constitue le cadre permettant au MTMD d'obtenir les autorisations nécessaires à la réalisation des interventions dans les régions du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine (DQ7.2, p. 25; DQ5.2, p. 5; DQ25.2, p. 1; DQ25.1, p. 2 et 3).

Tableau 4.1 Les structures de coordination

Comité	Membres	Mandat	Régions concernées
Comité technique du PAGI3C	MTMD	– Offrir une expertise en matière de gestion des infrastructures côtières; – Élaborer des plans d'intervention en matière de gestion des risques côtiers.	– Bas-Saint-Laurent – Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine – Côte-Nord – Capitale-Nationale – Chaudière-Appalaches
Comité de gouvernance interministériel sur les interventions en milieux côtiers (CGI) Actif de 2021 à 2026	Responsable : MTMD Collaborateurs : – MELCCFP – MAMH¹ – MAPAQ² – MSSS – MSI³	– Acquérir et diffuser des connaissances liées aux aléas côtiers; – Analyser le cadre législatif et réglementaire associé aux interventions en milieux côtiers.	– Bas-Saint-Laurent – Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine – Côte-Nord – une partie de la Capitale-Nationale – une partie de Chaudière-Appalaches
Comité sur la prévention des sinistres naturels (CPSN)	Responsable : MSI Collaborateurs : – MAMH¹ – MELCCFP – MRNF⁴ – MTMD	– Orienter les actions gouvernementales à réaliser en prévention des sinistres d'origine naturelle et s'assurer de leur cohérence; – Approuver la planification et suivre les travaux financés par le Cadre pour la prévention de sinistres.	– Ensemble du Québec

1. MAMH : ministère des Affaires municipales et de l'Habitation

2. MAPAQ : ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation

3. MSI : ministère de la Sécurité intérieure

4. MRNF : ministère des Ressources naturelles et des Forêts

Sources : adapté de DQ1.1, p. 2 et 3; DQ7.2, p. 3, 20 et 25; DQ3.1, p. 2; Commissaire au développement durable, 2023, p. 16; DQ5.2, p. 7.

Le MTMD a également créé le Comité de gouvernance interministériel sur les interventions en milieux côtiers (CGI), responsable de convenir d'orientations relatives à la réalisation d'interventions et d'accroître la résilience des infrastructures publiques et des communautés côtières ([tableau 4.1](#)) (DQ1.1, p. 2).

Quant au ministère de la Sécurité intérieure (MSI), il a la responsabilité de cartographier les risques d'érosion et de submersion côtières, en collaboration avec le MTMD, afin de faciliter l'aménagement du territoire par les MRC et les municipalités. Le MSI met également en œuvre des solutions d'adaptation aux aléas côtiers par le biais du Cadre pour la prévention de sinistres, qui permet d'offrir un soutien financier ou technique aux municipalités et aux

MRC. C'est le Comité sur la prévention des sinistres naturels (CPSN), que coordonne le MSI, qui suit les travaux financés par le Cadre pour la prévention de sinistres ([tableau 4.1](#)) (DQ3.1, p. 2; DQ7.2, p. 5 et 20; Gouvernement du Québec, 2026b).

En 2023, la commissaire au développement durable relevait que la gestion des risques liés à l'érosion et à la submersion côtières effectuée par le MELCCFP, le MSI et le MTMD n'était pas efficace. Elle constatait notamment que « les trois ministères travaillent majoritairement de façon sectorielle et [que] la gestion de leurs interventions d'adaptation ne considère pas l'ensemble des risques liés à l'érosion et à la submersion côtières » (Commissaire au développement durable, 2023, p. 2). Elle notait que le CGI, piloté par le MTMD, et le CPSN, sous la responsabilité du MSI, ne permettaient pas la coordination efficace de l'ensemble des interventions d'adaptation aux risques côtiers, bien que ces comités aient été créés pour favoriser la cohérence des actions gouvernementales (Commissaire au développement durable, 2023, p. 15 et 16).

Le CGI a été mandaté en 2023 pour réaliser « un bilan des comités mis en place, des structures de coordination établies et des actions entreprises et planifiées en matière de gestion des risques liés aux aléas côtiers, à l'échelle provinciale et régionale », en réponse au constat de la commissaire au développement durable (DQ3.1.2, p. 2) (DQ3.1.2, p. 1; DQ7.2, p. 4). Selon le MELCCFP, ces travaux « ont permis d'optimiser les structures de gouvernance existantes, d'accroître la complémentarité des interventions et d'éviter les dédoublements » en définissant un cadre de gouvernance concerté (DQ2.1, p. 11) (DQ3.1.2, p. 2).

Ainsi, plusieurs modifications ont été apportées aux structures en place depuis la publication du rapport de la commissaire au développement durable, notamment la révision de mandats et le transfert de responsabilités de comités, la dissolution de certains d'entre eux et la création de nouvelles instances. Le CGI a été dissous une fois le bilan des comités réalisé, compte tenu du « renforcement des capacités des autres ministères » et de la mise en place d'autres initiatives (DQ7.2, p. 8). La planification et le suivi de l'acquisition de connaissances qui relevaient du CGI sont maintenant pris en charge par le Groupe de travail sur l'érosion et la submersion côtières (GTES), qui relève du CPSN ([tableau 4.2](#)). De plus, le MTMD et le MSI arriment depuis 2024 leurs travaux afin d'évaluer les projets qui peuvent faire l'objet d'une collaboration lors de la planification annuelle des ministères (DQ7.2, p. 6; DQ2.1, p. 11; DQ7.2, p. 8 et 9; DQ3.1.2, p. 3 et 4; Étienne Bachand, MSI, DT3, p. 67).

Tableau 4.2 Les structures de coordination modifiées

Comité	Membres	Mandat	Régions concernées
Groupe de travail sur l'érosion et la submersion côtières (GTES)	Responsable : MSI Collaborateurs : – MAMH – MELCCFP – MRNF – MTMD	– Identifier les possibilités d'arrimage des planifications des interventions entre les ministères; – Développer les connaissances et l'expertise.	– Bas-Saint-Laurent – Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine – Côte-Nord – une partie de la Capitale-Nationale – une partie de Chaudière-Appalaches
Table de travail sur les stratégies d'interventions en zone côtière – réseau de transport	Responsable : MTMD Collaborateurs : – MAMH – MELCCFP – MSSS	– Renforcer la planification; – Identifier les infrastructures et les communautés à protéger et à relocaliser.	– Bas-Saint-Laurent – Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine – Côte-Nord – Capitale-Nationale – Chaudière-Appalaches
Bureau de projets en érosion et submersion côtières	Responsable : MAMH Collaborateurs : – MSI – MTMD – MELCCFP	– Élaborer des portraits régionaux sur l'érosion et la submersion côtières et des plans d'intervention; – Soutenir et accompagner le milieu municipal affecté par ces aléas côtiers.	– Bas-Saint-Laurent – Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine – Côte-Nord – régions de la Chaudière-Appalaches et de la Capitale-Nationale à l'est de la Ville de Québec

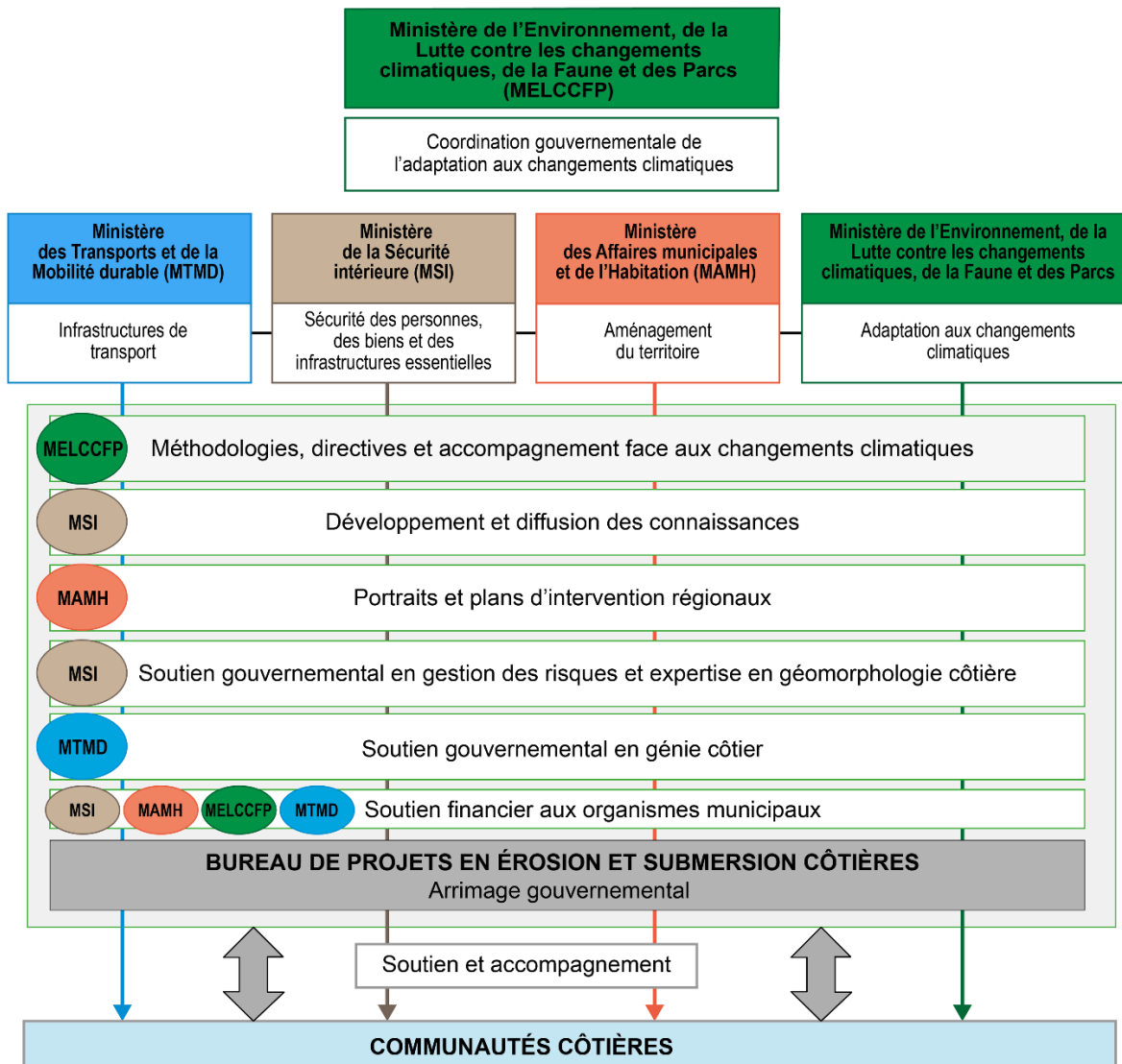
Sources : adapté de DQ7.2, p. 3, 15, 18, 21 et 26; DQ7.3, p. 5; DQ5.2, p. 7; Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation [MAMH], 2026, p. 1 et 2; Gouvernement du Québec, 2026a.

D'un autre côté, le MTMD a formé la Table de travail sur les stratégies d'interventions en zone côtière pour les réseaux de transport en 2025 afin d'aborder le développement de méthodes de gestion adaptative et le retrait planifié d'infrastructures à l'échelle régionale ou locale ([tableau 4.2](#)). Ses travaux sont centrés sur les enjeux propres au Ministère, mais ils incluront des activités de consultation et d'information des collaborateurs (DQ7.3, p. 5; DQ21.1, p. 3).

Un Bureau de projets en érosion et submersion côtières (ci-après Bureau de projets) a également été créé en 2023 ([tableau 4.2](#)). Il a notamment le mandat de préparer et de mettre à jour des plans d'intervention régionaux, dont le contenu n'est pas encore défini, en complémentarité avec ceux qui existent déjà. Le Bureau de projets précise qu'il ne coordonne pas les mesures particulières relevant d'une mission ministérielle, telles que le programme du ministère des Transports face aux aléas côtiers, mais il offre une structure de concertation où les membres partagent leurs actions et initiatives afin d'optimiser les interventions entre les partenaires lorsque cela est requis et possible (Cabinet de la ministre des Affaires municipales, 2023; Bureau de projets, Anne-Christine Boudreau, DT3, p. 25 et 26; DQ7.2, p. 33; DQ23.1, p. 2; DQ4.1, p. 3 et 4). Il constitue donc une « plateforme additionnelle de partage d'information et d'arrimage des actions gouvernementales » (DQ4.1, p. 2).

Les ministères concernés par la gestion de la zone côtière au Québec, principalement le MSI, le MELCCFP, le MTMD et le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH), collaborent en se répartissant les responsabilités et les mandats en fonction de leur mission, de leur rôle et de leur expertise en matière de gestion des risques côtiers (figure 4.1) (DQ4.1, p. 2; DQ2.1, p. 11).

Figure 4.1 La gouvernance de l'adaptation aux aléas côtiers, incluant les missions et les rôles transversaux des ministères concernés



Sources : adaptée de DQ7.2, p. 7; DQ2.1, p. 10; Gouvernement du Québec, 2020, p. 98 et 99.

Pour la commission d'enquête, les différents comités mis en place témoignent de la mobilisation du gouvernement du Québec dans la gestion des risques côtiers. Bien que les structures de coordination en place aient été revues à l'échelle provinciale et régionale en réponse au rapport de la commissaire au développement durable, il n'est pas clair que les modifications apportées permettent réellement d'optimiser les structures de gouvernance existantes et d'éviter les doublons dans les mandats et les actions réalisées.

- ♦ **Constat** – *La commission d'enquête constate que le Bureau de projets en érosion et submersion côtières constitue une structure additionnelle de concertation, mais qu'il ne coordonne pas de projets précis tels que le programme du ministère des Transports face aux aléas côtiers.*
- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs doit poursuivre l'optimisation des structures de coordination qui se sont multipliées au fil des années afin d'éviter les dédoublements dans leurs mandats. De cette façon, les interventions d'adaptation aux changements climatiques gagneraient en efficience, conformément aux principes de développement durable Partenariat et coopération intergouvernementale et Subsidiarité.*

4.2.3 Les orientations gouvernementales

Élaboré en réponse à une exigence gouvernementale, le programme décennal s'inscrit selon le MTMD « dans la volonté du gouvernement du Québec d'accroître sa capacité à s'adapter aux conséquences des changements climatiques » (PR6, p. 10) (voir la section [3.1.1](#)). À ce sujet, le Ministère se réfère notamment au PAGI3C et au Plan pour une économie verte 2030 (PR6, p. 10).

Outre le développement de l'expertise et l'amélioration du transfert des connaissances au sein du MTMD, le PAGI3C 2018-2023 visait à optimiser la gouvernance et à renforcer la gestion préventive des réseaux de transport. Cette gestion préventive se traduit par l'évaluation des risques et de l'état des ouvrages de protection afin de déterminer les besoins d'intervention pour ensuite mettre en œuvre les solutions appropriées. Un nouveau plan d'action a été adopté pour la période 2024-2029, dont la portée a été élargie pour notamment inclure les risques côtiers dans la planification et la priorisation des interventions (DQ1.1, p. 5; DQ1.2, p. 1 ^{PDF}; DQ2.2, p. 16; DQ5.1, p. 2).

Le PAGI3C figure au Plan stratégique 2019-2023 du MTMD, qui cible la réalisation d'un certain nombre de projets routiers afin de renforcer la résilience des réseaux de transport face aux changements climatiques. Cet indicateur est repris dans le Plan stratégique 2023-2027 et comptabilise les projets entièrement réalisés. La contribution du programme du ministère des Transports face aux aléas côtiers au nombre de projets routiers réalisés ne peut donc pas encore être mesurée et les retombées de son déploiement se refléteraient plutôt dans les prochains exercices de planification stratégique (Ministère des Transports³¹, 2021, p. 1; MTMD, 2023, p. 15; DQ1.1, p. 6 et 7). Le MTMD explique :

Le programme décennal d'intervention constitue un levier de mise en œuvre opérationnelle et un outil de planification visant la réalisation progressive de projets d'adaptation et de protection des infrastructures routières exposées aux risques d'érosion et de submersion côtières. À ce titre, il crée les conditions nécessaires pour accroître, à long terme, le nombre de projets routiers réalisés en adaptation aux changements climatiques.
(DQ1.1, p. 6)

31. La période couverte par ce ministère est d'octobre 2018 à octobre 2022. Depuis octobre 2022, le ministère responsable des Transports est le ministère des Transports et de la Mobilité durable.

- ♦ **Constat** – *La commission d'enquête constate que le programme du ministère des Transports face aux aléas côtiers s'inscrit dans les objectifs du Plan stratégique 2023-2027 et du Plan d'action sur la gestion des infrastructures dans un contexte de changements climatiques 2024-2029 du Ministère.*

Lancé en 2020, le Plan pour une économie verte 2030 constitue, quant à lui, « la politique-cadre qui guidera l'action gouvernementale en matière d'électrification et de lutte contre les changements climatiques » à l'horizon 2030 (Gouvernement du Québec, 2020, p. 19). Son déploiement se fait par l'entremise d'un plan de mise en œuvre qui s'échelonne sur cinq ans et qui est mis à jour annuellement. Un des trois axes du Plan pour une économie verte 2030 concerne l'adaptation aux changements climatiques. Ce dernier prévoit des mesures préventives pour adapter les infrastructures, comme les routes, et l'élaboration de trajectoires d'adaptation pour certains risques majeurs, comme l'érosion côtière (Gouvernement du Québec, 2020, p. 19, 89, 92 et 102; Cabinet du premier ministre, 2020).

La feuille de route du gouvernement en matière d'adaptation aux changements climatiques prévoit ainsi le déploiement, dès 2027, d'une trajectoire d'adaptation aux risques d'érosion et de submersion côtières pour l'ensemble du Québec maritime. Cette planification à l'horizon 2100 vise à articuler et à séquencer les actions en cours, prévues et envisagées et à « assurer une approche cohérente de la planification de l'action côtière adaptée aux impacts actuels et projetés des changements climatiques » (DQ7.2, p. 5). L'élaboration de la trajectoire d'adaptation repose sur des rencontres interministérielles, des ateliers d'échange et de consultation et l'appui scientifique du consortium Ouranos aux travaux. Cette démarche se poursuivra avec le Comité directeur interministériel sur l'adaptation aux changements climatiques (voir la section [4.2.1](#)). Les mesures qui y seront incluses n'étant pas encore déterminées, la prise en compte des projets ou des programmes existants ou en développement, comme le programme du ministère des Transports face aux aléas côtiers, passe par la concertation entre les ministères et les organismes concernés par l'élaboration de la trajectoire d'adaptation (Gouvernement du Québec, 2026e, p. 27 et 28; DQ6.1, p. 2; DQ22.1, p. 1; DQ2.1, p. 3, 4 et 10; DQ7.2, p. 5).

- ♦ **Constat** – *La commission d'enquête constate que le Plan pour une économie verte 2030 et son plan de mise en œuvre prévoient depuis 2020 l'élaboration d'une trajectoire d'adaptation aux 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.*
- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs devrait poursuivre prioritairement l'identification des mesures à inclure dans la trajectoire d'adaptation aux risques d'érosion et de submersion côtières. De cette façon, les outils opérationnels créés par les ministères concernés pourraient s'arrimer aux orientations gouvernementales à long terme, en adéquation avec le principe de développement durable Partenariat et coopération intergouvernementale.*

Plusieurs organismes ont souligné que le programme du ministère des Transports face aux aléas côtiers constituait une première étape vers une planification plus cohérente des interventions côtières. Des intervenantes et intervenants ont toutefois relevé lors de l'audience publique la nécessité de développer d'abord une vision globale à long terme sur l'ensemble de l'Est du Québec (voir la section [2.1](#)).

Le Plan pour une économie verte 2030 mentionne que « l'érosion côtière et la submersion marine sont des enjeux d'importance pour les régions du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie, de la Côte-Nord et des Îles-de-la-Madeleine, où l'essentiel du développement socioéconomique s'est effectué le long des côtes » (Gouvernement du Québec, 2020, p. 85). Par ailleurs, les différentes initiatives de coordination de l'action gouvernementale en matière d'adaptation aux aléas côtiers ciblent le Bas-Saint-Laurent, la Gaspésie, les Îles-de-la-Madeleine, la Côte-Nord et une partie de Chaudière-Appalaches et de la Capitale-Nationale (tableaux [4.1](#) et [4.2](#)). Dans le même sens, le MTMD a réalisé le portrait des besoins d'intervention en se basant sur l'évaluation des risques côtiers et sur l'état des ouvrages de protection pour les directions générales territoriales de ces mêmes régions. Pour ses deux directions générales les plus à risque, soit celle de la Côte-Nord et celle du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, le Ministère a élaboré des plans d'intervention (DQ5.2, p. 5; DQ21.1, p. 1; DQ25.2; DQ25.3).

Comme le souligne la Communauté maritime des Îles-de-la-Madeleine, « [l]es changements climatiques ne respectent pas les frontières administratives et géographiques » (DM4, p. 24). Le MTMD explique ne pas avoir envisagé l'inclusion d'autres régions dans son programme décennal étant donné le nombre élevé de sites vulnérables qu'il contient et l'exigence du MELCCFP de déposer un projet avant le 31 décembre 2020 (DQ1.1, p. 8).

La commission d'enquête reconnaît que le programme du ministère des Transports face aux aléas côtiers représente un pas dans la bonne direction et qu'il n'a pas la prétention d'offrir une solution d'adaptation à l'érosion et à la submersion côtières pour l'ensemble des régions que ces aléas concernent. Elle se surprend toutefois du déploiement d'outils dotant la Direction générale du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine d'autorisations environnementales et d'une planification opérationnelle, que constituent son programme décennal et son plan d'intervention, avant que ne soient définies les orientations gouvernementales à long terme à l'échelle de l'ensemble de la zone côtière québécoise.

- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que le ministère des Transports et de la Mobilité durable 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 à l'échelle de l'ensemble de 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, conformément aux principes de développement durable Partenariat et coopération intergouvernementale et Subsidiarité. Le Ministère améliorerait ainsi la prévisibilité et la transparence de ses interventions auprès des populations concernées.*

Conclusion

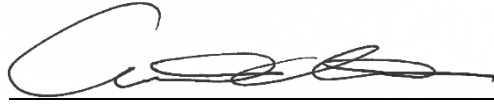
Le ministère des Transports et de la Mobilité durable propose un programme décennal pour protéger ses infrastructures routières contre l'érosion et la submersion côtières au Bas-Saint-Laurent, en Gaspésie et aux Îles-de-la-Madeleine. Au cours des 10 années que durerait le programme, le Ministère prévoit intervenir sur 97 des 228 sites vulnérables qui y sont inclus. Afin de déterminer les interventions à effectuer aux différents sites, l'initiateur s'appuie notamment sur un outil d'aide à la décision comprenant deux analyses multicritères et un algorithme d'évaluation des répercussions des ouvrages sur le milieu côtier. Bien que les sites vulnérables aux aléas côtiers soient connus et documentés, le Ministère n'y a identifié aucune solution d'intervention précise. Plusieurs intervenantes et intervenants ont d'ailleurs déploré cette absence de propositions concrètes lors de l'audience publique.

Pour la commission d'enquête, le programme décennal marque néanmoins une amélioration notable de l'approche du ministère des Transports et de la Mobilité durable en ce qui concerne ses travaux de protection côtière. Plutôt que d'intervenir en urgence après les tempêtes et de se soustraire de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, il propose une planification structurée de ses interventions, tout en regroupant au sein d'un même processus d'évaluation environnementale 46 projets qui auraient été assujettis à la procédure. Cette démarche pourrait réduire les délais administratifs, tout en maintenant les projets de protection côtière sous le régime d'autorisations ministérielles.

Toutefois, ce cheminement met en exergue des lacunes importantes en matière de consultation publique. L'absence de mesures concrètes pour la protection côtière n'a ni facilité ni encouragé la participation publique. Ainsi, la commission estime que le ministère des Transports et de la Mobilité durable devrait consulter les communautés d'accueil dès l'amorce d'un projet de construction d'ouvrages de protection côtière. Le Ministère doit mener ces consultations dans un esprit d'ouverture, de transparence et d'inclusivité afin de favoriser l'élaboration de solutions adaptées aux réalités des communautés concernées, dont le milieu de vie pourrait être transformé à long terme. Le Ministère devrait également instaurer des mécanismes transparents d'information, de suivi et de rétroaction auprès des communautés concernées, à l'image des comités de liaison utilisés dans des cas similaires.

Devant l'urgence climatique et l'indispensable adaptation des communautés et des infrastructures routières, la mise en œuvre de ce premier programme constitue une occasion pour le ministère des Transports et de la Mobilité durable d'élaborer un véritable programme d'adaptation aux aléas côtiers. Celui-ci doit être fondé sur la participation du public en plus de tenir compte des effets cumulatifs. Ce chemin vers l'adaptation représente la pierre angulaire de la résilience côtière. En outre, il importe que le gouvernement du Québec poursuive la mise en œuvre de ses actions en matière d'adaptation à l'érosion et à la submersion côtières et en assure la cohérence à l'échelle du Québec.

Fait à Québec,



Antoine Morissette
Président de la commission
d'enquête



Stéphanie Dufresne
Commissaire



Linda St-Michel
Commissaire

Ont contribué à la rédaction du rapport :
Charles Drouin-Lavigne, analyste
Léa Harvey, analyste

Avec la collaboration de :
Kim Maloney, coordonnatrice du secrétariat de la commission
Patrick Fournier, conseiller en communication
France Fons, agente de soutien administratif

Annexe 1

**Les renseignements
relatifs au mandat**

Les requérantes et requérants de l'audience publique

Citoyennes et citoyens

Yv Bonnier Viger

Mario Heppell

Maxime Esther Bouchard

Alexandre Richard

Hélène Chevrier

Groupes et organismes

Madeleine Nadeau pour Attention Fragîles

Antoine Bonhomme pour le Comité Zone d'intervention prioritaire (ZIP) Gaspésie

Jean-Philippe Lepage pour le Comité Zone d'intervention prioritaire (ZIP) des Îles-de-la-Madeleine

Patrick Morin pour le Conseil régional de l'environnement du Bas-Saint-Laurent

Jean-Claude Plourde pour Solidarité Gaspésie

Le mandat

Le mandat confié au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (RLRQ, c. Q-2) était de tenir une audience publique et de faire rapport à la ministre de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs de ses constatations et de son analyse.

Le mandat a débuté le 19 mai 2026.

La commission d'enquête et son équipe

La commission

Antoine Morissette, président
Stéphanie Dufresne, commissaire
Linda St-Michel, commissaire

Son équipe

Charles Drouin-Lavigne, analyste
France Fons, agente de soutien administratif
Patrick Fournier, conseiller en communication
Léa Harvey, analyste
Kim Maloney, coordonnatrice du secrétariat de la commission

Avec la collaboration de :

Andrea Aristizabal, assistante à la régie
Virginie Begue, webmestre
Lina Croteau, chargée de l'édition
Pierre Dufour, responsable de la webdiffusion et réalisateur des séances numériques
Karine Fortier, responsable de l'infographie et assistante à la réalisation
Marie-Eve Gendron, responsable de la régie
Mathieu Giroux, assistant à la régie
Raphael Sioui, responsable de la participation à distance
Antoine St-Gelais, assistant à la régie

L'audience publique

Les rencontres préparatoires

5 mai 2026 en après-midi

Rencontre préparatoire avec les requérantes et requérants tenue par visioconférence

6 mai 2026 en avant-midi

Rencontre préparatoire avec l'initiateur tenue par visioconférence

6 mai 2026 en après-midi

Rencontre préparatoire avec les personnes-ressources tenue par visioconférence

1^{re} partie

20 et 21 mai 2026
Club de golf l'Empress
Rimouski

Auberge du Port
Cap-aux-Meules

Église Saint-Joseph
Carleton-sur-Mer

Hôtel de ville de Petite-Vallée
Petite-Vallée

2^e partie

15 juin 2026
Club de golf l'Empress
Rimouski

22 juin 2026
Auberge du Port
Cap-aux-Meules

La visite publique des lieux

21 mai 2026
L'anse au Lard
Rimouski

L'initiateur

Ministère des Transports et de la Mobilité
durable

Sophie Moisset, porte-parole
Evelyne Arsenault
Thomas Fortin-Chevalier
Cyndie Martin
Gabriel Simard-Johnson
Jonathan St-Laurent

Son consultant

Englobe

Annie Bérubé
Fabien Bolduc
Frédérique Sauro Cinq-Mars

Les personnes-ressources

Bureau de projets en érosion et submersion
côtières

Anne-Christine Boudreau, porte-parole
Laurie Desrosiers-Leblanc

Ministère de l'Environnement, de la Lutte
contre les changements climatiques, de la
Faune et des Parcs

Jonathan Roger, porte-parole
François Delaître
Lila Gagnon Brambilla
Vincent Villeneuve

Ministère de la Santé et des Services sociaux	Joanne Aubé-Maurice, porte-parole Guylaine Morrier Pierre-Olivier Morisset
Ministère de la Sécurité intérieure	Hugo Martin, porte-parole Étienne Bachand
Pêches et Océans Canada	Céline Duluc, porte-parole Catherine Laurian

Ont collaboré par écrit :

Communauté maritime des Îles-de-la-Madeleine

MRC Avignon

MRC des Basques

MRC de Bonaventure

MRC de Kamouraska

MRC de La Matanie

MRC de La Mitis

MRC Rimouski-Neigette

MRC de Rivière-du-Loup

MRC du Rocher-Percé

Les participantes et participants

	1 ^{re} partie Questions	2 ^e partie Mémoires et opinions verbales
Citoyennes et citoyens		
Philippe Binette		DM11
Yv Bonnier Viger	X	DM2
Maxime Esther Bouchard	X	DM1, DM1.1
Yann Bouchez	X	
Hélène Chevrier	X	DM10
Lucie D'Amours	X	

		1 ^{re} partie Questions	2 ^e partie Mémoires et opinions verbales
Mario Heppell		X	DM12
Francine Lapierre		X	
Joël Marquis		X	DM3
Liliane Potvin		X	
Alexandre Richard		X	DM13, DM13.1
Groupes et organismes			
Association des sports de vents des Îles	François Gauthier	X	
Attention FragÎles	Mélanie Bourgeois		DM8
Communauté maritime des Îles-de-la-Madeleine	Antonin Valiquette Jean Hubert		DM4
Conseil régional de l'environnement du Bas-Saint-Laurent	Patrick Morin Julia Santos Silva	X	DM7
Conseil régional de l'environnement de la Gaspésie	Sandrine Papias Rémi Lesmerises	X	DM6
Comité Zone d'intervention prioritaire (ZIP) Gaspésie	Silvy Louana Marie-Soleil Pétrin Antoine Bonhomme	X	DM6
Comité Zone d'intervention prioritaire (ZIP) des Îles-de-la-Madeleine			DM5
Municipalité des Îles-de-la-Madeleine	Jasmine Solomon	X	Opinion verbale
Municipalité de Sainte-Flavie	Gabriel Dumont	X	
Nature Québec			DM9
Solidarité Gaspésie	Jean-Claude Plourde	X	DM2

Au total, 13 mémoires ont été déposés à la commission d'enquête. De plus, 10 de ces mémoires ainsi que 1 opinion verbale ont été présentés en séance publique. Quant aux mémoires non présentés, la commission a pris des dispositions afin de confirmer le lien entre ces mémoires et leurs auteurs.

Annexe 2

**Les 16 principes de la
*Loi sur le développement durable***

Les principes

Santé et qualité de vie : Les personnes, la protection de leur santé et l'amélioration de leur qualité de vie sont au centre des préoccupations relatives au développement durable. Les personnes ont droit à une vie saine et productive, en harmonie avec la nature;

Équité et solidarité sociales : Les actions de développement doivent être entreprises dans un souci d'équité intra et intergénérationnelle ainsi que d'éthique et de solidarité sociales;

Protection de l'environnement : Pour parvenir à un développement durable, la protection de l'environnement doit faire partie intégrante du processus de développement;

Efficacité économique : L'économie du Québec et de ses régions doit être performante, porteuse d'innovation et d'une prospérité économique favorable au progrès social et respectueuse de l'environnement;

Participation et engagement : La participation et l'engagement des citoyens et des groupes qui les représentent sont nécessaires pour définir une vision concertée du développement et assurer sa durabilité sur les plans environnemental, social et économique;

Accès au savoir : Les mesures favorisant l'éducation, l'accès à l'information et la recherche doivent être encouragées de manière à stimuler l'innovation ainsi qu'à améliorer la sensibilisation et la participation effective du public à la mise en œuvre du développement durable;

Subsidiarité : Les pouvoirs et les responsabilités doivent être délégués au niveau approprié d'autorité. Une répartition adéquate des lieux de décision doit être recherchée, en ayant le souci de les rapprocher le plus possible des citoyens et des communautés concernés;

Partenariat et coopération intergouvernementale : Les gouvernements doivent collaborer afin de rendre durable le développement sur les plans environnemental, social et économique. Les actions entreprises sur un territoire doivent prendre en considération leurs impacts à l'extérieur de celui-ci;

Prévention : En présence d'un risque connu, des actions de prévention, d'atténuation et de correction doivent être mises en place, en priorité à la source;

Précaution : Lorsqu'il y a un risque de dommage grave ou irréversible, l'absence de certitude scientifique complète ne doit pas servir de prétexte pour remettre à plus tard l'adoption de mesures effectives visant à prévenir une dégradation de l'environnement;

Protection du patrimoine culturel : Le patrimoine culturel, constitué de biens, de lieux, de paysages, de traditions et de savoirs, reflète l'identité d'une société. Il transmet les valeurs de celle-ci de génération en génération et sa conservation favorise le caractère durable du développement. Il importe d'assurer son identification, sa protection et sa mise en valeur, en tenant compte des composantes de rareté et de fragilité qui le caractérisent;

Préservation de la biodiversité : La diversité biologique rend des services inestimables et doit être conservée pour le bénéfice des générations actuelles et futures. Le maintien des espèces, des écosystèmes et des processus naturels qui entretiennent la vie est essentiel pour assurer la qualité de vie des citoyens;

Respect de la capacité de support des écosystèmes : Les activités humaines doivent être respectueuses de la capacité de support des écosystèmes et en assurer la pérennité;

Production et consommation responsables : Des changements doivent être apportés dans les modes de production et de consommation en vue de rendre ces dernières plus viables et plus responsables sur les plans social et environnemental, entre autres par l'adoption d'une approche d'écoefficient, qui évite le gaspillage et qui optimise l'utilisation des ressources;

Pollueur payeur : Les personnes qui génèrent de la pollution ou dont les actions dégradent autrement l'environnement doivent assumer leur part des coûts des mesures de prévention, de réduction et de contrôle des atteintes à la qualité de l'environnement et de la lutte contre celles-ci;

Internalisation des coûts : La valeur des biens et des services doit refléter l'ensemble des coûts qu'ils occasionnent à la société durant tout leur cycle de vie, depuis leur conception jusqu'à leur consommation et leur disposition finale.

Annexe 3

La documentation déposée

La documentation déposée dans le contexte du projet à l'étude

Procédure

PR1 Avis de projet

PR1.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Avis de projet, juillet 2021, 38 pages.

PR2 Directive

PR2.1 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES. Directive, août 2021, 34 pages.

PR2.2 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Avis d'évaluation environnementale, août 2021, 1 page.

PR2.3 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES. Compilation des enjeux soumis dans le cadre de la consultation sur les enjeux que l'étude d'impact devrait aborder, octobre 2021, 8 pages.

PR3 Étude d'impact (volumes, annexes et études afférentes)

PR3.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude d'impact à portée régionale - Volume 1, novembre 2024, 416 pages.

PR3.2 MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude d'impact à portée régionale - Volume 2 - Annexes, novembre 2024, 126 pages.

PR3.3 MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude d'impact à portée régionale - Volume 3A - Répertoire cartographique, novembre 2024, 25 pages.

PR3.4 MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude d'impact à portée régionale - Volume 3B - Répertoire cartographique, novembre 2024, 22 pages.

PR3.5 MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude d'impact à portée régionale - Volume 4A - Secteur du Bas-Saint-Laurent, novembre 2024, 88 pages.

PR3.6 MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude d'impact à portée régionale - Volume 4B - Secteur du Bas-Saint-Laurent, novembre 2024, 78 pages.

PR3.7 MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude d'impact à portée régionale - Volume 5A - Secteur de la Gaspésie - Rive nord, novembre 2024, 36 pages.

- PR3.8** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude d'impact à portée régionale - Volume 5B - Secteur de la Gaspésie - Rive nord, novembre 2024, 46 pages.
- PR3.9** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude d'impact à portée régionale - Volume 5C - Secteur de la Gaspésie - Rive nord, novembre 2024, 32 pages.
- PR3.10** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude d'impact à portée régionale - Volume 5D - Secteur de la Gaspésie - Rive nord, novembre 2024, 46 pages.
- PR3.11** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude d'impact à portée régionale - Volume 5E - Secteur de la Gaspésie - Rive nord, novembre 2024, 54 pages.
- PR3.12** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude d'impact à portée régionale - Volume 5F - Secteur de la Gaspésie - Rive nord, novembre 2024, 38 pages.
- PR3.13** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude d'impact à portée régionale - Volume 6A - Secteur de la Gaspésie - Baie-des-Chaleurs, novembre 2024, 48 pages.
- PR3.14** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude d'impact à portée régionale - Volume 6B - Secteur de la Gaspésie - Baie-des-Chaleurs, novembre 2024, 34 pages.
- PR3.15** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude d'impact à portée régionale - Volume 6C - Secteur de la Gaspésie - Baie-des-Chaleurs, novembre 2024, 42 pages.
- PR3.16** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude d'impact à portée régionale - Volume 6D - Secteur de la Gaspésie - Baie-des-Chaleurs, novembre 2024, 40 pages.
- PR3.17** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude d'impact à portée régionale - Volume 7 - Secteur des Îles-de-la-Madeleine, novembre 2024, 78 pages.
- PR3.18** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude sectorielle - Côte et fond marin, novembre 2024, 60 pages.
- PR3.19** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude sectorielle - Évaluation du potentiel d'habitat des espèces en situation précaire, novembre 2024, 72 pages.
- PR3.20** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude sectorielle - Faune aquatique et semi-aquatique et ses habitats, novembre 2024, 92 pages.

- PR3.21** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude sectorielle - Faune terrestre, novembre 2024, 42 pages.
- PR3.22** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude sectorielle - Milieux naturels terrestres et écosystèmes côtiers, novembre 2024, 114 pages.
- PR3.23** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude sectorielle - Population et territoire, novembre 2024, 186 pages.
- PR3.24** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude sectorielle - Étude de résilience climatique, novembre 2024, 91 pages.
- PR4 Avis (ministères et organismes)**
- PR4.1** AUTEURS MULTIPLES. Avis d'experts sur la recevabilité, février 2025, 100 pages.
- PR4.2** AUTEURS MULTIPLES. Avis d'experts sur la recevabilité, octobre 2025, 99 pages.
- PR4.3** AUTEURS MULTIPLES. Avis d'experts sur la recevabilité, janvier 2026, 56 pages.
- PR5 Questions et commentaires**
- PR5.1** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES, DE LA FAUNE ET DES PARCS. Questions et commentaires, mars 2025, 48 pages.
- PR5.2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Réponses aux questions et commentaires du 19 mars 2025, juillet 2025, 204 pages.
- PR5.3** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude d'impact à portée régionale - Volume 3A - Répertoire cartographique, juillet 2025, 14 pages.
- PR5.4** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude d'impact à portée régionale - Volume 3B - Répertoire cartographique, juillet 2025, 14 pages.
- PR5.5** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude d'impact à portée régionale - Volume 3C - Répertoire cartographique, juillet 2025, 14 pages.
- PR5.6** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude d'impact à portée régionale - Volume 3D - Répertoire cartographique, juillet 2025, 14 pages.
- PR5.7** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude d'impact à portée régionale - Volume 3E - Répertoire cartographique, juillet 2025, 14 pages.
- PR5.8** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude d'impact à portée régionale - Volume 3F - Répertoire cartographique, juillet 2025, 14 pages.
- PR5.9** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude d'impact à portée régionale - Volume 3G - Répertoire cartographique, juillet 2025, 14 pages.

- PR5.10** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude d'impact à portée régionale - Volume 4A - Secteur du Bas-Saint-Laurent, août 2025, 48 pages.
- PR5.11** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude d'impact à portée régionale - Volume 4B - Secteur du Bas-Saint-Laurent, août 2025, 42 pages.
- PR5.12** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude d'impact à portée régionale - Volume 4C - Secteur du Bas-Saint-Laurent, août 2025, 40 pages.
- PR5.13** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude d'impact à portée régionale - Volume 4D - Secteur du Bas-Saint-Laurent, août 2025, 40 pages.
- PR5.14** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude d'impact à portée régionale - Volume 4E - Secteur du Bas-Saint-Laurent, août 2025, 40 pages.
- PR5.15** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude d'impact à portée régionale - Volume 4F - Secteur du Bas-Saint-Laurent, août 2025, 40 pages.
- PR5.16** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude d'impact à portée régionale - Volume 5A - Secteur de la Gaspésie – Rive nord, août 2025, 50 pages.
- PR5.17** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude d'impact à portée régionale - Volume 5B - Secteur de la Gaspésie - Rive nord, août 2025, 52 pages.
- PR5.18** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude d'impact à portée régionale - Volume 5C - Secteur de la Gaspésie - Rive nord, août 2025, 52 pages.
- PR5.19** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude d'impact à portée régionale - Volume 5D - Secteur de la Gaspésie - Rive nord, août 2025, 54 pages.
- PR5.20** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude d'impact à portée régionale - Volume 5E - Secteur de la Gaspésie - Rive nord, août 2025, 52 pages.
- PR5.21** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude d'impact à portée régionale - Volume 6A - Secteur de la Gaspésie - Baie-des-Chaleurs, août 2025, 38 pages.
- PR5.22** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude d'impact à portée régionale - Volume 6B - Secteur de la Gaspésie - Baie-des-Chaleurs, août 2025, 32 pages.

- PR5.23** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude d'impact à portée régionale - Volume 6C - Secteur de la Gaspésie - Baie-des-Chaleurs, août 2025, 44 pages.
- PR5.24** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude d'impact à portée régionale - Volume 6D - Secteur de la Gaspésie - Baie-des-Chaleurs, août 2025, 44 pages.
- PR5.25** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude d'impact à portée régionale - Volume 6E - Secteur de la Gaspésie - Baie-des-Chaleurs, août 2025, 32 pages.
- PR5.26** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude d'impact à portée régionale - Volume 7A - Secteur des Îles-de-la-Madeleine, juillet 2025, 38 pages.
- PR5.27** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude d'impact à portée régionale - Volume 7B - Secteur des Îles-de-la-Madeleine, juillet 2025, 38 pages.
- PR5.28** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude d'impact à portée régionale - Volume 7C - Secteur des Îles-de-la-Madeleine, juillet 2025, 44 pages.
- PR5.29** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES, DE LA FAUNE ET DES PARCS. Questions et commentaires - Deuxième série, novembre 2025, 17 pages.
- PR5.30** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Réponses aux questions et commentaires du 4 novembre 2025 - Deuxième série, décembre 2025, 75 pages.
- PR6** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Résumé de l'étude d'impact sur l'environnement, février 2026, 77 pages.
- PR7** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES, DE LA FAUNE ET DES PARCS. Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact, février 2026, 13 pages.
- PR8** **Période d'information publique**
- PR8.1.1** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES, DE LA FAUNE ET DES PARCS. Lettre demandant au BAPE d'annoncer le début de la période d'information publique, février 2026, 1 page.
- PR8.1.2** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES, DE LA FAUNE ET DES PARCS. Lettre demandant à l'initiateur d'entreprendre la période d'information publique, février 2026, 2 pages.

- PR8.2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Avis sur la tenue d'une période d'information publique, mars 2026, 1 page.
- PR8.3** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES, DE LA FAUNE ET DES PARCS. Lettre mandatant le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une audience publique, avril 2026, 1 page.
- PR8.4** AUTEURS MULTIPLES. Requêtes de consultation publique ou de médiation, avril 2026, 21 pages.
- PR8.5** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Recommandation du BAPE sur le type de mandat qui devrait lui être confié, avril 2026, 2 pages.
- PR14** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Informations complémentaires relatives aux questions soumises lors de la séance publique d'information du 25 mars 2026, 2 pages.

Correspondance

- CR2** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Lettres de nomination des commissaires, 21 avril 2026, 3 pages PDF.

Communication

- CM3** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Curriculum vitae des commissaires*, s. d., 1 page.
- CM4** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Communiqués de presse relatifs à l'audience publique*.
- CM4.1** Communiqué annonçant le mandat et la composition de la commission d'enquête, 22 avril 2026, 1 page.
- CM4.2** Communiqué invitant les médias à un breffage technique sur l'audience publique, 1^{er} mai 2026, 2 pages.
- CM4.3** Communiqué annonçant le début de la première partie de l'audience publique, 5 mai 2026, 2 pages.
- CM4.4** Communiqué annonçant le début de la deuxième partie de l'audience publique, 26 mai 2026, 2 pages.
- CM4.5** Communiqué annonçant les dates des séances de la deuxième partie de l'audience publique, 2 juin 2026, 2 pages.

Avis

- AV3** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Compte rendu de la période d'information publique du 4 mars au 7 avril 2026, 20 avril 2026, 8 pages.
- AV8** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Avis public sur le projet publié dans *Le Soleil* et *Le Radar*, 15 mai 2026, 2 pages.

Par l'initiateur

- DA1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. *Programme décennal pour la protection des infrastructures du ministère des Transports et de la Mobilité durable face aux aléas côtiers - Bas-Saint-Laurent et Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine*, présentation du projet, 20 mai 2026, 76 pages PDF.
- DA2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Réponses aux questions posées lors des séances du 20 mai 2026, 22 mai 2026, 4 pages.
- DA2.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Registre des fiches de description de sites, mai 2026, 9 pages PDF.
- DA3** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Réponse à la question sur les chemins de détour posée lors des séances du 20 mai 2026, 25 mai 2026, 3 pages.
- DA4** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Réponses aux questions posées lors des séances du 21 mai 2026, 25 mai 2026, 6 pages.

Par les personnes-ressources

- DB1** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES, DE LA FAUNE ET DES PARCS. Réponse à la question posée lors de la séance du 21 mai 2026, 25 mai 2026, 3 pages.
- DB2** BUREAU DE PROJETS EN ÉROSION ET SUBMERSION CÔTIÈRES. Réponse à la question posée en séance de la première partie de l'audience, 25 mai 2026, 3 pages.

Par les participants

- DC3** MOUVEMENT POUR LE PATRIMOINE NATUREL DES ÎLES. *Les dunes de sable des Îles-de-la-Madeleine*, 1990, 21 pages. – Déposé par Hélène Chevrier lors de la séance du 22 juin 2026.

Les demandes d'information de la commission

- DQ1** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions adressées au ministère des Transports et de la Mobilité durable, 10 juin 2026, 4 pages.

- DQ1.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Réponses aux questions du document DQ1, 12 juin 2026, 15 pages.
- DQ1.2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. *Plan d'action 2018-2023 – Gestion des infrastructures dans un contexte de changements climatiques*, 5 novembre 2018, 9 pages.
- DQ2** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions adressées au ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs, 10 juin 2026, 4 pages.
- DQ2.1** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES, DE LA FAUNE ET DES PARCS. Réponse aux questions du document DQ2, 12 juin 2026, 12 pages.
- DQ2.2** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES, DE LA FAUNE ET DES PARCS. *État des lieux – Phase I du mandat*, 24 mai 2024, 16 pages et annexes.
- DQ2.3** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES, DE LA FAUNE ET DES PARCS. *État des lieux et avancement des travaux de l'action A2-010*, 26 juin 2025, 20 pages.
- DQ3** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions adressées au ministère de la Sécurité intérieure, 10 juin 2026, 2 pages.
- DQ3.1** MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ INTÉRIEURE. Réponses aux questions du document DQ3 et demande de confidentialité, 30 juin 2026, 2 pages.
- DQ3.1.1** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Décision sur la demande de confidentialité formulée dans le document DQ3.1, 2 juillet 2026, 1 page.
- DQ3.1.2** MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ INTÉRIEURE. *Plan d'action pour l'application des recommandations du Vérificateur général*, 20 juillet 2023, 9 pages.
- DQ4** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions adressées au Bureau de projets en érosion et submersion côtières, 10 juin 2026, 2 pages.
- DQ4.1** BUREAU DE PROJETS EN ÉROSION ET SUBMERSION CÔTIÈRES. Réponses aux questions du document DQ4, 12 juin 2026, 4 pages.
- DQ5** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions adressées au ministère des Transports et de la Mobilité durable, 2 juillet 2026, 3 pages.
- DQ5.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Réponses aux questions du document DQ5, 6 juillet 2026, 6 pages.
- DQ5.2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. *Plan d'action 2024-2029 – Gestion des infrastructures dans un contexte de changements climatiques*, 30 avril 2024, 7 pages.

- DQ6** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions adressées au ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs, 2 juillet 2026, 2 pages.
- DQ6.1** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES, DE LA FAUNE ET DES PARCS. Réponse aux questions du document DQ6, 6 juillet 2026, 7 pages.
- DQ7** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Question adressée au ministère de la Sécurité intérieure, 2 juillet 2026, 1 page.
- DQ7.1** MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ INTÉRIEURE. Réponse à la question du document DQ7, 8 juillet 2026, 1 page.
- DQ7.2** MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ INTÉRIEURE. *Cadre de gouvernance concerté*, 25 mars 2025, 40 pages.
- DQ7.3** MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ INTÉRIEURE. *Bilan du cadre de gouvernance concerté*, 31 mars 2026, 9 pages.
- DQ8** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions adressées au ministère des Transports et de la Mobilité durable, 10 juillet 2026, 2 pages.
- DQ8.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Réponses aux questions du document DQ8, 14 juillet 2026, 4 pages.
- DQ9** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Question adressée à la MRC Avignon, 10 juillet 2026, 2 pages.
- DQ9.1** MRC AVIGNON. Réponse à la question du document DQ9, 13 juillet 2026, 2 pages.
- DQ10** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Question adressée à la MRC de Bonaventure, 10 juillet 2026, 2 pages.
- DQ10.1** MRC DE BONAVENTURE. Réponse à la question du document DQ10, s. d., 1 page.
- DQ11** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Question adressée à la MRC de La Côte-de-Gaspé, 10 juillet 2026, 2 pages.
- Aucune réponse n'a été transmise au DQ11.
- DQ12** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Question adressée à la MRC Haute-Gaspésie, 10 juillet 2026, 2 pages.
- Aucune réponse n'a été transmise au DQ12.
- DQ13** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Question adressée à la MRC de La Matanie, 10 juillet 2026, 2 pages.
- DQ13.1** MRC DE LA MATANIE. Réponse à la question du document DQ13, 13 juillet 2026, 1 page.

- DQ14** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Question adressée à la MRC de La Mitis, 10 juillet 2026, 2 pages.
- DQ14.1** MRC DE LA MITIS. Réponse à la question du document DQ14, 16 juillet 2026, 2 pages PDF.
- DQ15** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Question adressée à la MRC des Basques, 10 juillet 2026, 2 pages.
- DQ15.1** MRC DES BASQUES. Réponse à la question du document DQ15, 13 juillet 2026, 2 pages PDF.
- DQ16** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Question adressée à la MRC Rimouski-Neigette, 10 juillet 2026, 2 pages.
- DQ16.1** MRC RIMOUSKI-NEIGETTE. Réponse à la question du document DQ16, 14 juillet 2026, 2 pages.
- DQ17** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Question adressée à la MRC du Rocher-Percé, 10 juillet 2026, 2 pages.
- DQ17.1** MRC DU ROCHER-PERCÉ. Réponse à la question du document DQ17, 14 juillet 2026, 2 pages.
- DQ18** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Question adressée à la MRC de Kamouraska, 10 juillet 2026, 2 pages.
- DQ18.1** MRC DE KAMOURASKA. Réponse à la question du document DQ18, 13 juillet 2026, 2 pages.
- DQ19** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Question adressée à la MRC de Rivière-du-Loup, 10 juillet 2026, 2 pages.
- DQ19.1** MRC DE RIVIÈRE-DU-LOUP. Réponse à la question du document DQ19, 13 juillet 2026, 3 pages.
- DQ20** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Question adressée à la Communauté maritime des Îles-de-la-Madeleine, 10 juillet 2026, 2 pages.
- DQ20.1** COMMUNAUTÉ MARITIME DES ÎLES-DE-LA-MADELEINE. Réponse à la question du document DQ20, 13 juillet 2026, 2 pages.
- DQ21** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions adressées au ministère des Transports et de la Mobilité durable, 14 juillet 2026, 2 pages.
- DQ21.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Réponses aux questions du document DQ21, 15 juillet 2026, 4 pages.
- DQ22** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Question adressée au ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs, 14 juillet 2026, 1 page.

- DQ22.1** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES, DE LA FAUNE ET DES PARCS. Réponse à la question du document DQ22, 15 juillet 2026, 2 pages.
- DQ23** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Question adressée au Bureau de projets en érosion et submersion côtières, 14 juillet 2026, 1 page.
- DQ23.1** BUREAU DE PROJETS EN ÉROSION ET SUBMERSION CÔTIÈRES. Réponse à la question du document DQ23, 15 juillet 2026, 3 pages.
- DQ24** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Question adressée au ministère de la Sécurité intérieure, 14 juillet 2026, 1 page.
- DQ24.1** MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ INTÉRIEURE. Réponse à la question du document DQ24, 16 juillet 2026, 1 page.
- DQ25** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Question adressée au ministère des Transports et de la Mobilité durable, 15 juillet 2026, 1 page.
- DQ25.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Réponse à la question du document DQ25, 21 juillet 2026, 3 pages.
- DQ25.1.1** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Décision sur la demande de confidentialité formulée dans le document DQ25.1, 23 juillet 2026, 1 page.
- DQ25.2** Ministère des Transports et de la Mobilité durable. *Plan d'intervention en milieu côtier*, avril 2025, pagination diverse.
- DQ25.3** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. *Plan d'intervention en milieu côtier*, avril 2026, 4 pages.

Les transcriptions

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *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.*

- DT1** Séance tenue le 20 mai 2026 en soirée à Rimouski, Carleton-sur-Mer, Petite-Vallée et Cap-aux-Meules, 85 pages.
- DT2** Séance tenue le 21 mai 2026 en après-midi à Rimouski, Carleton-sur-Mer, Petite-Vallée et Cap-aux-Meules, 56 pages.
- DT3** Séance tenue le 21 mai 2026 en soirée à Rimouski, Carleton-sur-Mer, Petite-Vallée et Cap-aux-Meules, 76 pages.
- DT4** Séance tenue le 15 juin 2026 en soirée à Rimouski, 37 pages.
- DT5** Séance tenue le 22 juin 2026 en soirée à Cap-aux-Meules, 44 pages.

Bibliographie

Chapitre 1

GROUPE D'EXPERTS INTERGOUVERNEMENTAL SUR L'ÉVOLUTION DU CLIMAT (GIEC) (2022). *The Ocean and Cryosphere in a Changing Climate*, 755 p. Consulté le 5 août 2026 : https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/sites/3/2022/03/SROCC_FullReport_FINAL.pdf.

OFFICE QUÉBÉCOIS DE LA LANGUE FRANÇAISE (2019). *Vitrine linguistique. Grand dictionnaire terminologique – aléa côtier* [page Web]. Consulté le 30 juillet 2026 : <https://vitrinelinguistique.oqlf.gouv.qc.ca/fiche-gdt/fiche/26557453/alea-cotier>.

Chapitre 3

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (2017). *Cadre de référence gouvernemental sur la participation publique*, 13 p. Consulté le 13 juillet 2026 : https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/gouvernement-participation/Cadre_reference_gouv_participation_citoyenne.pdf.

INSTITUT NATIONAL DE SANTÉ PUBLIQUE DU QUÉBEC (2020). *Guide de soutien destiné au réseau de la santé : l'évaluation des impacts sociaux en environnement*, 60 p. Consulté le 13 juillet 2026 : https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/2675_evaluation_impacts_sociaux_environnement.pdf.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES (MELCC) (2018a). *L'information et la consultation du public dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement - Guide à l'intention de l'initiateur de projet*, 35 p. Consulté le 13 juillet 2026 : <https://www.environnement.gouv.qc.ca/evaluations/documents/guide-initiateur-projet.pdf>.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES (MELCC) (2018b). *Rapport d'analyse de la demande de soustraction des travaux d'urgence des secteurs de La Martinique et de la Pointe-aux-Loups sur le territoire de la municipalité des Îles-de-la-Madeleine par le ministre des Transports de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement*, 13 p. Consulté le 13 juillet 2026 : <https://www.environnement.gouv.qc.ca/evaluations/decret/2018/1428-2018-rae.pdf>.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES, DE LA FAUNE ET DES PARCS (MELCCFP) (2023). *Rapport d'analyse de la demande de soustraction du projet de travaux de protection d'urgence de la route 199 sur les territoires des municipalités des Îles-de-la-Madeleine et de Grosse-Île par la ministre des Transports et de la Mobilité durable de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement*, 17 p. Consulté le 13 juillet 2026 : <https://www.environnement.gouv.qc.ca/evaluations/decret/2023/1661-2023-rae.pdf>.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES, DE LA FAUNE ET DES PARCS (MELCCFP) (2019). *Rapport d'analyse de la demande de soustraction des travaux requis pour réparer ou prévenir les dommages aux infrastructures routières fragilisées par les tempêtes de novembre 2018 et l'ouragan Dorian par le ministre des Transports sur les territoires des municipalités des Îles-de-la-Madeleine et de Grosse-Île de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement*, 23 p. Consulté le 13 juillet 2026 : <https://www.environnement.gouv.qc.ca/evaluations/decret/2019/1060-2019-rae.pdf>.

PÊCHES ET OCÉANS CANADA (2024). *Glossaire - marnage* [page Web]. Consulté le 13 juillet 2026 : <https://www.marees.gc.ca/fr/glossaire#M>.

SAUVÉ, Philippe, Pascal BERNATCHEZ, et coll. (2023). *Développement d'un outil d'évaluation de mesures d'adaptation pour protéger les infrastructures de transport des aléas côtiers dans un contexte de changements climatiques*, réalisé pour le ministère des Transports et de la Mobilité durable, 151 p. Consulté le 13 juillet 2026 : <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1316913.pdf>

Chapitre 4

CABINET DE LA MINISTRE DES AFFAIRES MUNICIPALES (31 août 2023). « Érosion et submersion côtières dans l'est du Québec : le gouvernement en action pour rendre nos communautés plus résilientes », *Cision*. Consulté le 3 juillet 2026 : <https://www.newswire.ca/fr/news-releases/erosion-et-submersion-cotieres-dans-l-est-du-quebec-le-gouvernement-en-action-pour-rendre-nos-communaut-es-plus-resilientes-878539205.html>.

CABINET DU PREMIER MINISTRE (16 novembre 2020). « Le gouvernement du Québec lance le Plan pour une économie verte 2030 », *Cision*. Consulté le 27 juillet 2026 : <https://www.newswire.ca/fr/news-releases/le-gouvernement-du-quebec-lance-le-plan-pour-une-economie-verte-2030-814121581.html>.

COMITÉ CONSULTATIF SUR LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES (CCCC) (2025). *Note Climatique - Accélérer la mise en œuvre de l'adaptation*, Juin 2025, n° 2, 5 p. PDF. Consulté le 18 juin 2026 : <https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/org/comite-consultatif-changements-climatiques/autres-documents/note-climatique-adaptation.pdf>.

COMMISSAIRE AU DÉVELOPPEMENT DURABLE (2023). « Adaptation aux changements climatiques : risques liés à l'érosion et à la submersion côtières - Audit de performance », dans : *Rapport du Vérificateur général du Québec à l'Assemblée nationale pour l'année 2022-2023*, p. 1-49. Consulté le 25 juin 2026 : https://www.vgq.qc.ca/Fichiers/Publications/rapport-cdd/202/02_cdd_ch02_avril2023_web.pdf.

CONSEIL CANADIEN DES MINISTRES DE L'ENVIRONNEMENT (2024). *Définitions et principes pancanadiens pour les effets cumulatifs*, 2 p. Consulté le 28 juillet 2026 : <https://ccme.ca/fr/res/cede/finitionsandprinciples1.0f.pdf>.

GOVERNEMENT DU CANADA (2022). *Le Canada dans un climat en changement : Le rapport sur les perspectives régionales*, 596 p. Consulté le 18 juin 2026 : https://changingclimate.ca/site/assets/uploads/2025/06/Regional-Perspectives-Report_FR.pdf.

GOVERNEMENT DU QUÉBEC (2026a). *Bureau de projet en érosion et submersion côtière* [page Web]. Consulté le 17 juin 2026 : <https://www.quebec.ca/gouvernement/ministeres-organismes/affaires-municipales/coordonnees-structure/organismes-lies/bureau-projets-erosion-submersion-cotieres#note-2>.

GOVERNEMENT DU QUÉBEC (2026b). *Cadre pour la prévention de sinistres* [page Web]. Consulté le 30 juin 2026 : <https://www.quebec.ca/securite-situations-urgence/securite-civile/soutien-municipalites/prevention-sinistres/cadre-prevention-sinistres>.

GOVERNEMENT DU QUÉBEC (2026c). *État d'avancement de l'action climatique gouvernementale* [page Web]. Consulté le 10 juillet 2026 : <https://www.quebec.ca/gouvernement/politiques-orientations/plan-economie-verte/gouvernance-diffusion-resultats/etat-avancement-action-climatique-gouvernementale>.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (2026d). *Organismes liés au ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs* [page Web]. Consulté le 2 juillet 2026 : <https://www.quebec.ca/gouvernement/ministeres-organismes/environnement/coordonnees-structure/organismes-lies>.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (2026e). *Plan pour une économie verte 2030 - Plan de mise en œuvre 2026-2031*, 44 p. Consulté le 19 juin 2026 : <https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/environnement/publications-adm/plan-economie-verte/plan-mise-oeuvre-2026-2031.pdf>.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (2025). *Cadre de gestion du Plan pour une économie verte 2030*, 21 p. Consulté le 2 juillet 2026 : <https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/environnement/publications-adm/plan-economie-verte/ententes/entente-annexe-1-cadre-gestion-melccfp.pdf>.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (2024). *Plan pour une économie verte 2030 - Plan de mise en œuvre 2024-2029*, 59 p. Consulté le 19 juin 2026 : https://bibliotheque.cecile-rouleau.gouv.qc.ca/documents/archives/pgq/E5A1_P523/E5A1_P523_2024_29.pdf.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (2020). *Plan pour une économie verte 2030 - Politique cadre d'électrification et de lutte contre les changements climatiques*, 116 p. Consulté le 30 juin 2026 : <https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/environnement/publications-adm/plan-economie-verte/plan-economie-verte-2030.pdf>.

GROUPE D'EXPERTS EN ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES (GEA) (2024). *Agir dès aujourd'hui pour que le Québec s'adapte à la réalité des changements climatiques qui s'accroissent - Recommandations du Groupe d'experts en adaptation aux changements climatiques (GEA)*, 74 p. Consulté le 16 juillet 2026 : https://www.ouranos.ca/sites/default/files/2024-05/Rapport_Groupe_experts_adaptation_changements_climatiques_GEA.pdf.

GROUPE D'EXPERTS INTERGOUVERNEMENTAL SUR L'ÉVOLUTION DU CLIMAT (GIEC) (2023). *Summary for Policymakers. In: Climate Change 2023: Synthesis Report. Contribution of Working Groups I, II and III to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*, 42 p. Consulté le 2 juillet 2026 : https://www.ipcc.ch/report/ar6/syr/downloads/report/IPCC_AR6_SYR_SPM.pdf.

GROUPE D'EXPERTS INTERGOUVERNEMENTAL SUR L'ÉVOLUTION DU CLIMAT (GIEC) (2022). *The Ocean and Cryosphere in a Changing Climate*, 755 p. Consulté le 5 août 2026 : https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/sites/3/2022/03/SROCC_FullReport_FINAL.pdf.

MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE L'HABITATION (MAMH) (2026). *Bureau de projets en érosion et submersion côtières – Bilan 2025-2026*, 10 p. Consulté le 16 juillet 2026 : https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/affaires-municipales/publications/amenagement_territoire/plan_protection_territoire_inondations/bureaux_projets/BIL_bureau_projets_erosion_2025-2026.pdf.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (2021). *Plan stratégique 2019-2023*, 22 p. Consulté le 30 juin 2026 : https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/transports/ministere-des-transports/publications-amd/plan-strategique/Plan_strategique_2019-2023_mai.pdf.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE (MTMD) (2023). *Plan stratégique 2023-2027*, 21 p. Consulté le 30 juin 2026 : https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/transports/ministere-des-transports/publications-amd/plan-strategique/Plan_strategique_2023-2027.pdf.

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS (2012). *Stratégie gouvernementale d'adaptation aux changements climatiques 2013-2020*, 52 p. Consulté le 30 juin 2026 : https://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/plan_action/strategie-adaptation2013-2020.pdf.

OURANOS (2026a). *Comprendre la science de l'adaptation - Atténuation et adaptation* [page Web]. Consulté le 27 juillet 2026 : <https://www.ouranos.ca/fr/adaptation-contexte>.

OURANOS (2026b). *Comprendre la science de l'adaptation - Comment s'adapter* [page Web]. Consulté le 27 juillet 2026 : <https://www.ouranos.ca/fr/adaptation-comment-adapter>.

OURANOS (2025). *Hausse du niveau de la mer - Changements projetés* [page Web]. Consulté le 10 août 2026 : <https://www.ouranos.ca/fr/phenomenes-climatiques/hausse-niveau-mer-changements-projetes>.

OURANOS (2024). *Érosion et submersion côtières - Changements observés* [page Web]. Consulté le 10 août 2026 : <https://www.ouranos.ca/fr/phenomenes-climatiques/erosion-submersion-cotieres-changements-observees>.

PÊCHES ET OCÉANS CANADA (2024). *Glossaire - marégraphe* [page Web]. Consulté le 10 août 2026 : <https://www.marees.gc.ca/fr/glossaire#M>.

VAILLANCOURT, Samuel (2024). *Influences des aménagements dans la dynamique morphosédimentaire des côtes de Portneuf et de Pointe-Platon, estuaire fluvial du Saint-Laurent*, Mémoire de maîtrise, Université Laval, 78 p. Consulté le 29 juillet 2026 : <https://corpus.ulaval.ca/server/api/core/bitstreams/47e015e3-2b1b-4bfb-b1e3-8e9b4ef47db1/content>.

**Bureau
d'audiences publiques
sur l'environnement**

Québec

