

Programme d'intervention en aléas côtiers

Résumé des consultations réalisées dans le cadre
de l'étude d'impact sur l'environnement



TABLE DES **MATIÈRES**

Le programme en quelques mots.....	3
La démarche de consultation	3
Les sujets des consultations.....	3
Conclusion	6
ANNEXE 1 : SYNTHÈSE DES COMMENTAIRES SUR LES ENJEUX.....	I
ANNEXE 2 : SYNTHÈSE DES COMMENTAIRES SUR LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX APPRÉHENDÉS, LA PLANIFICATION ET LE PROCESSUS DÉCISIONNEL.....	XII

LE PROGRAMME D'INTERVENTION EN ALÉAS CÔTIERS

Le programme en quelques mots

D'ici 2100 au Bas-Saint-Laurent et en Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, 139 kilomètres de route seront vulnérables à l'érosion et 176 kilomètres, à la submersion. Le programme décennal d'intervention pour les secteurs routiers vulnérables aux aléas côtiers vise la majorité des centaines de sites suivis par le ministère des Transports et de la Mobilité durable dans ces régions afin de protéger les infrastructures routières.

Regrouper les sites dans un même programme permettra :

- de réaliser une seule étude d'impact sur l'environnement;
- d'adapter la priorisation des sites en fonction des aléas climatiques;
- de mieux planifier les interventions et de développer une vision stratégique pour l'ensemble du territoire;
- d'amorcer plus rapidement des interventions sur le réseau routier.

Le programme d'intervention en aléas côtiers est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement prévue à la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE).

La démarche de consultation

L'approche participative fait partie intégrante de la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement. Cette approche favorise le dialogue avec les principaux acteurs, en plus de permettre au Ministère d'approfondir ses connaissances sur le milieu et de mettre à profit l'expertise de ces acteurs.

Dans le cadre de l'étude d'impact à portée régionale en cours, le Ministère a organisé des activités d'information et de consultation auprès des municipalités côtières, des communautés autochtones, des municipalités régionales de comté (MRC) et des organismes non gouvernementaux à caractère environnemental. Les rencontres visaient à fournir de l'information aux partenaires sur l'étude d'impact et sur le programme d'intervention en aléas côtiers ainsi qu'à recueillir leurs préoccupations, commentaires ou suggestions qui pouvaient bonifier l'exercice.

Les sujets des consultations

En 2023 et 2024, deux séries de rencontres ont porté sur des sujets différents et ont permis au Ministère de renseigner ses partenaires tout en prenant en compte leurs observations dans l'élaboration de l'étude d'impact. Voici les grands thèmes abordés lors de ces rencontres :

- les enjeux;

- l'outil d'aide à la décision;
- les répercussions appréhendées du programme d'intervention;
- les mesures d'atténuation et de compensation.

Ces consultations se déroulaient de façon virtuelle. Le Ministère présentait tout d'abord les informations qu'il détenait sur chaque sujet. Il invitait ensuite les acteurs consultés à donner leurs commentaires. Enfin, un compte-rendu de chaque rencontre était produit et transmis aux acteurs qui vérifiaient l'exactitude des propos leur ayant été attribués.

Consultations portant sur les enjeux

Mars et avril 2023

Plus d'une dizaine de rencontres ont été organisées pour valider les enjeux identifiés liés au programme et aux milieux. Afin de favoriser les échanges, une présentation avait lieu en début de rencontre. Elle résumait le programme et contenait des listes d'enjeux ainsi que de composantes valorisées de l'environnement retenus pour l'évaluation des répercussions du programme. Une composante valorisée de l'environnement peut se définir comme un élément ayant une importance scientifique, sociale, culturelle, économique, historique, archéologique ou esthétique. Dans le cadre de l'étude d'impact en cours et de façon générale, il s'agit de toute composante pertinente et de tout élément significatif des milieux naturels et humains susceptibles d'être touchés par le programme.

Pour ces consultations, les enjeux et les composantes valorisées de l'environnement étaient regroupés selon quatre secteurs, notamment en raison de la similarité de la nature de leurs côtes :

1. Bas-Saint-Laurent
2. Gaspésie – Rive nord
3. Gaspésie – Baie des Chaleurs
4. Îles-de-la-Madeleine

Quant aux consultations réalisées auprès des communautés autochtones, elles abordaient les enjeux et les composantes valorisées de l'environnement spécifiques aux Premières Nations.

Lors des discussions qui suivaient la présentation, les participants étaient invités à commenter les enjeux et les composantes valorisées de l'environnement identifiés et à soumettre leurs préoccupations.

Globalement, les acteurs du milieu ont validé ce qui leur a été présenté en plus de fournir beaucoup de renseignements supplémentaires au Ministère. Les échanges ont aussi permis d'identifier et d'ajouter un nouvel enjeu, soit la coordination entre la multiplicité des acteurs (gouvernance). L'annexe 1 regroupe les principaux commentaires, préoccupations et suggestions recueillis dans le cadre de ces consultations.

Consultations portant sur les impacts environnementaux appréhendés, la planification et le processus décisionnel

Décembre 2023 et janvier 2024

Plusieurs rencontres ont été tenues afin de présenter différents éléments relatifs au programme. D'abord, les impacts environnementaux appréhendés étaient exposés selon les types d'ouvrages de protection côtière envisagés. Des tableaux résumaient les effets potentiels de ces ouvrages sur le plan socioéconomique de même que sur l'hydrodynamique côtière, la géomorphologie et les écosystèmes. Les mesures qui seront prises pour compenser les conséquences négatives des travaux à venir étaient aussi décrites. Par la suite, la présentation abordait les paramètres à considérer ainsi que les données sur lesquelles s'appuie le Ministère dans la planification des interventions. Enfin, le processus décisionnel devant mener au choix de la solution à mettre en œuvre était expliqué. Il inclut un outil d'aide à la décision, développé expressément pour ce programme, qui utilise un algorithme et une analyse multicritère.

Lors de ces rencontres, les participants avaient l'occasion de questionner les représentants du Ministère, de commenter les éléments présentés et de faire part de leurs inquiétudes. Les explications fournies ont été appréciées. L'annexe 2 regroupe, par secteur, les principaux commentaires, préoccupations et suggestions recueillis au sujet des impacts environnementaux potentiels du programme d'intervention et des outils mis au point.

Conclusion

L'organisation de consultations a donné l'occasion au Ministère d'échanger avec les municipalités côtières, les communautés autochtones, les MRC et des organismes non gouvernementaux à caractère environnemental concernés par le programme. Les consultations ont permis au Ministère de :

- présenter l'avancement de l'étude d'impact sur l'environnement portant sur le programme d'intervention en aléas côtiers;
- rappeler les étapes de l'évaluation environnementale à laquelle est assujetti le programme;
- mieux cerner les préoccupations et les enjeux;
- bonifier l'étude d'impact.

Le Ministère, dans le cadre de l'étude d'impact sur le programme d'intervention en aléas côtiers, compte poursuivre les activités d'information et de consultation auprès des parties prenantes concernées. Le Ministère tient à remercier tous ceux et celles qui ont participé à ces activités. Il est toujours possible de nous transmettre vos questions et commentaires en remplissant un [formulaire en ligne](#).



ANNEXE 1 :

SYNTHÈSE DES COMMENTAIRES SUR LES ENJEUX

Principaux commentaires, préoccupations et suggestions recueillis sur les enjeux et les composantes valorisées de l'environnement

SYNTHÈSE DES COMMENTAIRES SUR LES ENJEUX

Les principaux commentaires, préoccupations et suggestions recueillis sur les enjeux et les composantes valorisées de l'environnement sont regroupés par secteur.

Note importante

Les commentaires contenus dans ce document sont ceux émis par les personnes qui ont participé aux consultations virtuelles. Leur retranscription a fait l'objet d'une validation de la part des intervenants concernés, ce qui signifie qu'aucune révision linguistique n'en a été faite. En outre, les commentaires ne peuvent pas être considérés comme une prise de position du Ministère ou du gouvernement du Québec.

Tableau 1 : Principaux commentaires, préoccupations et suggestions recueillis pour le secteur du Bas-Saint-Laurent

Enjeu général : Association étroite entre les milieux bâti et côtier

La route 132 est d'une importance particulière pour les activités touristiques, la qualité de vie et le paysage. C'est l'artère qui draine le tourisme. La période d'achalandage de la route correspond aux mois de juillet et d'août, mais ça commence dès juin.

Des investissements et des démarches d'adaptation sont faits sur le bord du fleuve, notamment à Sainte-Flavie. Est-ce que ces interventions seront à refaire/défaire si un projet de plus grande ampleur voit le jour?

Comment les paysages seront-ils pris en compte dans l'étude?

Il est important d'informer plus en amont la population en général. Il faut trouver un moyen de joindre la population d'avance pour expliquer ce qui se passe et rendre l'information accessible.

Est-ce que les infrastructures d'utilité publique existantes seront considérées dans l'évaluation des impacts?

Est-ce que des résidences ou des bâtiments pourraient être déplacés pour pouvoir installer des murs de protection ou des enrochements?

La réfection du quai de Kamouraska est prévue.

Enjeu général : Maintien de la biodiversité en milieu côtier

De la restauration a été réalisée sur certains sites côtiers par la plantation de rosiers et d'élyme des sables.

Il ne faut pas négliger l'esturgeon noir, notamment à Saint-André-de-Kamouraska. Il y a des sites de pêche près des îles de Kamouraska. Une autre espèce à considérer est le bar rayé. Sa présence est en augmentation dans le fleuve. Il y aurait un secteur de pêche, notamment à Rivière-Ouelle.

Il y a encore de la pêche à l'anguille à Rivière-Ouelle, à Saint-Denis et à Kamouraska.

À Notre-Dame-du-Portage, la protection des oiseaux et des milieux naturels est à considérer. Quand on parle d'enrochement, c'est un enrochement pur et dur, il y a quand même une perte au niveau écologique.

Les données de PRMHH [Plan régional des milieux humides et hydriques] seront rendues disponibles prochainement.

Tableau 1 : Principaux commentaires, préoccupations et suggestions recueillis pour le secteur du Bas-Saint-Laurent

Il y a des plantes envahissantes à plusieurs endroits, notamment du phragmite dans les secteurs de La Pocatière, de Rivière-Ouelle et un peu à l'ouest de Saint-André. Il y en a partout le long des routes, probablement transporté par les camions de céréales. Cette espèce se propage par rhizome et par graines. Ça se propage rapidement.

Dans le cas du phragmite, c'est bon d'en parler. À Rivière-Ouelle, les premières apparitions recensées étaient près de La Pocatière, maintenant c'est une infestation. Le long de la rivière, il y a des endroits infestés, et même dans les champs agricoles près des fossés, sur la moindre parcelle disponible. Je considère que c'est inquiétant.

La rivière Ouelle est une rivière saumon. Il faut aussi faire attention à la rivière Fouquette pour l'éperlan. Beaucoup d'activités de réhabilitation de ces rivières ont été faites, notamment pour améliorer la qualité de l'eau. Ces rivières commencent à avoir une vie aquatique intéressante. Il faudrait y faire attention, particulièrement pendant la période de fraie.

La problématique d'envasement et l'effet de sédiments dans certains secteurs. La gestion des sédiments sera importante à considérer lors des interventions.

Enjeu général : Favoriser le maintien des activités économiques régionales

Le périmètre urbain de Baie-des-Sables, la halte routière du Meunier (où l'on trouve la fromagerie) ainsi que le secteur de Sainte-Félicité sont hautement valorisés pour le tourisme et le patrimoine.

Le pont sur la rivière Matane engendre des enjeux d'utilisation d'espace, même en termes de lien inter-rives et du développement du centre-ville.

On doit penser le paysage pour le vélo et la marche et pas seulement valoriser la voiture.

La rivière Matane, qui est une rivière à saumon et dont l'embouchure est utilisée pour la pêche à diverses espèces.

La rivière Mitis est également une rivière à saumon. Il y a des fosses qui sont prisées, il y a même un secteur qui est privé. Il faut s'assurer d'en donner l'accès aux usagers.

La cueillette de l'oursin vert se fait à partir de Rivière-du-Loup et en allant vers Rimouski.

Il y a déjà des problèmes de circulation (trafic) à l'intérieur du village de Kamouraska en période estivale. La période avec le plus d'achalandage s'étend de la fête de la Reine jusqu'à la fête du Travail.

Enjeu spécifique : Maintien de la qualité des sols pour l'agriculture

Il n'y a pas beaucoup d'agriculture en général près du fleuve sur le territoire de Rimouski-Neigette et de La Mitis. Cependant, la route 132 est utilisée pour la circulation de la machinerie.

La présence des aboiteaux (entre Kamouraska et Saint-Roch-des-Aulnaies jusqu'à Rivière-du-Loup) est importante pour les habitats et pour l'agriculture.

Tableau 2 : Principaux commentaires, préoccupations et suggestions recueillis pour le secteur de la Gaspésie – Rive nord

Enjeu général : Association étroite entre les milieux bâti et côtier

- À Petite-Vallée, il y a un problème de sécurité routière, la route 132 s'affaisse de plus en plus du côté de la mer. Les roches se dérochent de plus en plus avec les marées. Il va falloir faire des études, car d'ici 10 ans, la route sera effondrée et il faudra passer par la route en arrière-pays (Murdochville).
- Parmi les éléments et les projets potentiels à considérer, il y a un projet de construction sur les pêches maritimes à Rivière-au-Renard, des projets potentiels de recharge de plage et la promenade du centre-ville (Jacques-Cartier) située le long de la baie, du pont jusqu'au Musée de la Gaspésie. La promenade et les sentiers afférents doivent être considérés, car ils seront adjacents aux travaux à réaliser sur la route 132.
- Il existe une charte des paysages à Gaspé, qui est intégrée dans la planification urbanistique. Cette charte est à portée locale et circonscrite au territoire de la ville. Elle inclut des unités paysagères. La ville de Gaspé a aussi le *Règlement relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale* (PIIA).
- La pêche récréative et sportive (p. ex. saumon et bar rayé) est davantage pratiquée depuis les dernières années. Il y a aussi la baignade et l'utilisation des accès au plan d'eau. On voit des embouteillages en plein été pour avoir accès aux rivières à saumon. Dès qu'on arrive à un endroit plus large, près d'un pont, ça donne un accès pour la baignade. Les gens y stationnent leurs véhicules et ça cause du trafic. Il y a un enjeu de sécurité, entre autres, à l'endroit de la rivière Saint-Jean et Douglastown.
- L'utilisation des haltes routières est également grande, dont Grand-Étang, celle près de la rivière Saint-Jean et l'accès à la plage Seal Cove.
- Plusieurs sites identifiés sensibles, voués à la conservation ou à mettre en valeur, soit le secteur de la Petite rivière au Renard est important, ainsi que le secteur centre-ville de Gaspé autour du quai, le Berceau du Canada (site historique) qui a une valeur patrimoniale. Tout le pourtour du parc national Forillon ainsi que le projet de la route des phares.
- Un projet d'infrastructure a été présenté à Pêches et Océans Canada (MPO) à droite du pont situé à l'embouchure de la rivière Cap-Chat. Il a malheureusement été refusé. La présentation du projet doit être refaite.
- On observe aussi un certain retour à la terre : les gens font mariner et fumer le maquereau. Les gens changent leur façon de faire et de vivre, on observe un retour des méthodes traditionnelles.
- Les activités nautiques et liées au fleuve se déroulent surtout où il y a des pêches. Entre les villages, c'est de la pêche à gué ou en embarcation.
- L'accès aux plages est très important dans le secteur.
- Tous les sports et activités de plein air sont en pleine ascension depuis la COVID, ce qui inclut le vélo. La mobilité est un enjeu municipal et même régional. La ville de Sainte-Anne-des-Monts vient d'acheter des vélos libre-service électriques (et d'autres municipalités en Gaspésie). On veut favoriser la mobilité à vélo, car on constate de plus en plus son importance. Cependant, l'accès vélo est plus ou moins sécuritaire (ex. entre Sainte-Anne-des-Monts et Mont-Louis), il manque d'espace (coincement entre la paroi rocheuse et la mer).

Tableau 2 : Principaux commentaires, préoccupations et suggestions recueillis pour le secteur de la Gaspésie – Rive nord

La Haute-Gaspésie doit être considérée, il y a de plus en plus d'achalandage et c'est saturé, à plusieurs endroits les gens sont plus ou moins protégés (plusieurs marinas menacées).
On n'a pas beaucoup d'infrastructures pour favoriser la navigation de plaisance près du fleuve.

Enjeu général : Maintien de la biodiversité en milieu côtier

L'enclavement potentiel du parc national Forillon est préoccupant, car il est entièrement ceinturé par le corridor routier.
À Rivière-à-Claude, à Mont-Saint-Pierre et à Mont-Louis, il y a une bande de protection autour des colonies d'oiseaux à prendre en compte.
La Baie-des-Capucins est un beau secteur à mettre en valeur et à protéger. Ce site est ciblé pour des activités de conservation. Il y a déjà un accès ainsi qu'une aire de concentration d'oiseaux aquatiques (ACOA). Mis à part à cet endroit, il y a peu de végétation le long de la côte.
Les rivières Cap-Chat, Sainte-Anne et Madeleine sont des rivières à saumon. La mise en valeur et la protection des embouchures de rivières et notamment des rivières à saumon, c'est important. On essaie de voir ce qui peut être fait pour s'offrir une vitrine technologique à l'embouchure de la rivière Sainte-Anne.

Enjeu général : Favoriser le maintien des activités économiques régionales

Tout le volet récréotouristique doit être mis de l'avant dans les prochaines années. Il faut conserver et améliorer les accès aux points d'eau. Ça touche la qualité de vie et le paysage.
Les croisières ont une importance dans le secteur. Elles font partie de l'économie de base. L'aspect paysage de ce point de vue est aussi important (vue des ouvrages de protection depuis la mer).
La mise en valeur des plages est importante tout comme le fait d'avoir des pistes cyclables et un circuit en continu sur le territoire. Des investissements sont faits pour avoir des pistes hors sites.
Les sites maricoles dans la baie de Gaspé semblent les mêmes depuis des années.
Concernant les pêches, il y a peut-être plus de défis par rapport à la pêche à la crevette actuellement (Rivière-au-Renard, entre autres).
La route 132 permet de desservir plusieurs secteurs autant à l'intérieur de la baie de Gaspé qu'à l'extérieur, où se fait notamment la pêche au homard (secteur de l'Anse-à-Brillant).
La protection de l'embouchure des rivières est importante pour le tourisme.
Il existe un projet d'aménagement de la bande verte, du côté nord de la route 132.
Le regroupement des MRC de la Gaspésie va produire une Politique sur la charte des paysages, qui aura une portée régionale.
La pêche sportive fait partie des us et coutumes dans le secteur. Il y a de plus en plus de nouveaux adeptes. Il faut essayer de redonner accès à des lieux qui ne l'étaient plus, notamment pour la pêche sportive. La morue, le bar rayé et le maquereau sont les espèces les plus pêchées.
Depuis quelques années, de la pêche expérimentale est pratiquée sur le territoire afin de développer la pêche au homard (pêche exploratoire). La ligne de cages est vraiment à proximité de la côte, entre Mont-Louis et Cap-Chat.
L'organisme Canot-Kayak Québec souhaite mettre en place de nouvelles initiatives pour développer la Route bleue (ex. trajets plus courts). Comme les conditions sont plus contraignantes, il y a du retard sur le développement de ce créneau dans le secteur.

Tableau 2 : Principaux commentaires, préoccupations et suggestions recueillis pour le secteur de la Gaspésie – Rive nord

On aimerait offrir une meilleure image de marque pour la Haute-Gaspésie. Tous les villages sont dans des baies, il y a un charme qui pourrait être développé. Il existe une limitation avec les équipes de travail (manque de ressources).

Enjeu spécifique : Difficulté d'accès en raison de la topographie accidentée

Comme le territoire est très accidenté, il faut parfois faire de grands détours pour assurer le passage de canalisation ou d'autres infrastructures d'utilité publique.

Le réseau routier est beaucoup plus développé dans les autres secteurs de l'étude (Bas-Saint-Laurent, Baie-des-Chaleurs). Il y a des options à l'intérieur des terres. Le réseau est plus défaillant en Haute-Gaspésie, c'est à prendre en compte.

Enjeu spécifique : Vitalité économique des localités côtières dépendantes de la route

Les municipalités en Gaspésie ne pourront jamais faire des interventions à elles seules pour rendre accessible le territoire et le protéger.

Il est à considérer que la Haute-Gaspésie passe en dernier par rapport aux investissements réalisés à l'échelle des deux régions administratives visées par le programme d'intervention.

La MRC de La Haute-Gaspésie est la MRC la plus dévitalisée du Québec. Elle est la dernière pour ce qui est de l'indice de vitalité économique et l'écart le plus grand entre deux MRC.

Le Plan québécois des infrastructures (PQI) prévoit actuellement environ 360 M\$ en investissements en Gaspésie, pour à peu près zéro en Haute-Gaspésie.

Tableau 3 : Principaux commentaires, préoccupations et suggestions recueillis pour le secteur de la Gaspésie – Baie des Chaleurs

Enjeu général : Association étroite entre les milieux bâti et côtier

Il y a une forte concentration d'habitations en bordure de mer. Il y a un enjeu sur le plan de l'occupation du territoire. On a des milieux qui n'ont pas beaucoup d'espaces de vie entre la mer et la montagne (petits plateaux pour les espaces de vie), notamment à Carleton-sur-Mer (mont Saint-Joseph), comparativement à la MRC de Bonaventure qui a une plus grande plaine. De Listuguj à Maria, la dynamique est différente.

Un élément qui entre peut-être dans la qualité de vie, tant pendant les travaux qu'après (aménagements réalisés), réfère à la question de la sécurité routière sur la route 132 dans certains secteurs. C'est un élément qui est souvent soulevé.

Le maintien du lien routier à Maria est primordial avec l'hôpital qui est sur le bord de la 132.

Les voies d'accès secondaires sont rares et à plusieurs endroits, il n'y a qu'une seule route.

À Carleton-sur-Mer, il y a un processus d'analyse des paysages qui est en cours. Il est fort probable qu'il y ait des éléments à considérer pour le milieu côtier.

Au niveau des zones côtières, il y a en ce moment des travaux concernant la Route bleue. Un total de six nouveaux trajets sont en élaboration dans le secteur allant de Pointe-à-la-Croix à Maria. Concernant l'accès à la mer/utilisation/embarcations, le paysage vient prendre une grande place.

Tableau 3 : Principaux commentaires, préoccupations et suggestions recueillis pour le secteur de la Gaspésie – Baie des Chaleurs

De facto, il y aura des enjeux en lien avec les infrastructures côtières visibles depuis les plans d'eau.

Le concept de la Route bleue a changé. Avant, on parlait de faire des longs trajets avec des arrêts pour le camping. Maintenant, ce qui est visé, ce sont des boucles qui se font sur 2-3 heures. La sécurité est mise de l'avant. Canot-Kayak et ZIP Gaspésie peuvent développer trois boucles (trajets) par MRC. On est à l'étape de faire le choix des boucles.

Une des préoccupations soulevées concerne le transport actif sur certains tronçons de la route 132. Lorsqu'on fait des aménagements dans certains secteurs, il faut s'assurer d'une intégration du transport actif.

La question de la concentration d'habitations en bord de mer est un dossier davantage pris en charge par le MSP pour la sécurité des résidents. Il serait important que les interventions à faire soient faites de manière concertée entre le MSP et le MTMD. Il ne semble pas toujours y avoir de consultation/concertation entre ces deux entités. Il faut se coordonner dans les interventions. Il faut que les données soient partagées avec les municipalités.

Il y a eu beaucoup de travail mis pour élaborer une stratégie d'adaptation aux changements climatiques.

Il y a une démarche d'amorçage à Saint-Siméon pour refaire une bonne partie de la route 132. On veut faire une piste cyclable et pédestre pour aller en haut de la falaise sur le bord de la 132.

Grande-Rivière/Sainte-Thérèse est en processus de création de zones d'innovation avec Rimouski. Il y aura huit ou neuf zones d'innovation. On s'attend à des mises à niveau d'infrastructures, par exemple la mise à niveau des émissaires en mer, ce qui aura un impact sur le littoral.

Une étude d'impact devra être réalisée pour le projet de protection du rail à Coin-du-Banc et la rue de la Plage.

Le quai de Percé a été mis à niveau il y a trois ans pour en faire un quai plus touristique. Il n'y a plus beaucoup de pêche, à l'exception de quelques homardiers. Des études sont en cours pour évaluer comment protéger le quai et la plage dans ce secteur. Les pêcheurs ne peuvent même pas commencer leur saison au quai, ils doivent commencer à L'Anse-à-Beaufils.

Enjeu général : Maintien de la biodiversité en milieu côtier

Les herbiers de zostère sont délimités sur le territoire, des relevés ont été effectués (plongée sous-marine) à cette fin pour le milieu humide de la Pointe Verte. Des données LiDAR haute précision ont été récoltées récemment par le ministère de la Sécurité publique (MSP).

Il y a deux barachois sur le territoire (barachois de Carleton et barachois de Saint-Omer). Des interventions sont prévues au cours des prochaines années. Du côté de Carleton, c'est pour protéger l'accès (la route qui mène au camping), mais aussi pour la conservation du barachois. Du côté de Saint-Omer, il y a des enjeux sur les plans des accès et de la préservation du milieu (protection du barachois à l'arrière). Ce sont donc effectivement des secteurs où, à court et moyen terme, il pourrait y avoir des interventions qu'il faudrait considérer.

Il n'y a pas de projet de réserve aquatique/réserve faunique. Il y a néanmoins déjà eu des initiatives réalisées dans la baie de Caspédia, plus dans le coin de Maria. En ce moment, il n'y a pas de projet actif d'aires marines protégées, d'aires protégées, etc.

Tableau 3 : Principaux commentaires, préoccupations et suggestions recueillis pour le secteur de la Gaspésie – Baie des Chaleurs

Dans le milieu humide riche mentionné comme *secteur hautement valorisé* (La Fourche-à-Ida), il y a eu un projet du programme Affluents Maritime qui y a été fait. Il y aurait peut-être un potentiel pour une poursuite des travaux à cet endroit.

Le Plan régional des milieux humides et hydriques (PRMHH) a été déposé et est en analyse par le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs. Selon la connaissance des milieux humides côtiers, c'est qu'ils sont identifiés. Parmi les milieux humides ciblés, il y a La Fourche-à-Ida et le milieu humide du ruisseau Glenburnie. C'est particulier, il y a eu du remblai. Il y a une confluence de beaucoup de cours d'eau, il y a de la pêche à l'éperlan, un milieu humide et l'embouchure, la plage. Bref, c'est un milieu riche. Il y a la plage tout près et les stationnements (donc achalandé).

La municipalité de Hope Town a un document pour la protection du barachois.

Du dragage doit être fait de manière récurrente au quai (à Bonaventure).

La fraie du capelan est à considérer pour la réalisation des travaux (contraintes).

La réserve aquatique projetée du Banc-des-Américains est toujours d'actualité.

Il y a plusieurs barachois et plages. Il s'agit de milieux sensibles sur le territoire. Il y a aussi des rivières à saumon.

Il faut peut-être considérer les récifs artificiels pour les homards. Il y en a plusieurs qui ont été aménagés le long de la côte au fil des ans. Ce sont, entre autres, des projets de compensation pour des travaux, notamment ceux de la cimenterie à Port-Daniel-Gascons et ceux près du Cap-Blanc.

Enjeu général : Favoriser le maintien des activités économiques régionales

Les moteurs économiques dans le secteur sont l'agriculture, la foresterie, le tourisme et le secteur des services. Pour l'agriculture, c'est très diversifié : très forte concentration d'acériculture, de cultures maraîchères dont du biologique. Il y a du bovin, du laitier, etc. Il n'y a pas d'hyperproduction. La MRC d'Avignon est la 2^e MRC en importance pour la production agricole en Gaspésie.

Les membres de la communauté autochtone ont plusieurs permis au homard dans le secteur. Ils effectuent des activités de collecte à proximité des côtes.

Le site de l'île est très important à Saint-Siméon. Il y a un plan de protection des berges qui inclut un plan de réaménagement de la pointe. Il y a plein d'activités qui s'y déroulent. Le site est adjacent au barachois et situé à proximité de la route 132. Il y a déjà des actions qui seront mises en œuvre cette année. Parmi les activités qui s'y déroulent, il y a une rampe de mise à l'eau, une aire de baignade, un camping municipal, un camping privé. En plus d'avoir une vocation de conservation, ce site est aussi touristique.

La place du quai à Saint-Godefroi abrite un quai et une descente de bateaux pour les pêcheurs et les petites embarcations. C'est un endroit touristique qui est ouvert l'été. Il y a du camping sauvage. Le site est utilisé pour la pêche au homard au printemps et lorsqu'il y a de la pêche au hareng à l'automne.

La pêche sportive au saumon, au bar rayé (Saint-Siméon, Caplan et Bonaventure). C'est même une pêche touristique.

Tableau 3 : Principaux commentaires, préoccupations et suggestions recueillis pour le secteur de la Gaspésie – Baie des Chaleurs

Le chemin de fer de la Gaspésie est un enjeu et des travaux de réhabilitation sont en cours. Ce chemin de fer est utilisé pour le transport de marchandises, le tourisme et les passagers.

Enjeu spécifique : Exploitation maricole développée

Le contexte des pêches commerciales diffère d'ailleurs sur le territoire. La mariculture a énormément décliné (problématique de macreuse d'il y a quelques années), elle est donc moins importante. Mais, la pêche sportive et la pêche à des fins culturelles sont toujours très importantes. À Escuminac, on trouve l'une des dernières pêches commerciales à l'éperlan arc-en-ciel. Il y a peu d'activités maricoles sur le territoire de Bonaventure, mais à Saint-Siméon, il y a une entreprise qui expérimente la possibilité de faire de l'élevage d'huîtres.

Enjeu spécifique : Pêche au saumon

La pêche sportive est très importante sur le territoire.

Enjeu spécifique : Maintien de l'accès à l'eau pour la pratique d'activités nautiques

Lors des interventions, il sera important de maintenir des accès aux plages. Les gens se stationnent sur le bord de la route 132 à Maria. Il y a une grande tolérance de la SQ [Sûreté du Québec]. Il y a une demande pour ajouter des escaliers (accès).
La Route bleue se travaille avec le tourisme. C'est un dossier en développement.
À part les marinas et les rampes de mises à l'eau, il n'y a pas vraiment de place sur la berge dans la MRC de Bonaventure.

Tableau 4 : Principaux commentaires, préoccupations et suggestions recueillis pour le secteur des Îles-de-la-Madeleine

Enjeu général : Association étroite entre les milieux bâti et côtier

Il faut porter une attention particulière au fait que l'approvisionnement en eau potable provient exclusivement des nappes souterraines.
Des infrastructures d'utilité publique (p. ex. infrastructures d'Hydro-Québec) sont présentes à proximité des sites vulnérables ciblés. Pour assurer la protection des infrastructures d'utilité publique, il faudrait qu'une certaine coordination soit assurée.
Le projet de raccordement des Îles-de-la-Madeleine au réseau électrique d'Hydro-Québec est suspendu de façon prolongée et indéterminée. Par contre, les points d'arrivée des différents tracés peuvent être conservés à titre préventif.

Tableau 4 : Principaux commentaires, préoccupations et suggestions recueillis pour le secteur des Îles-de-la-Madeleine

Enjeu général : Maintien de la biodiversité en milieu côtier

La problématique des projets de compensation liés aux habitats de poisson sur le territoire des Îles-de-la-Madeleine.

Il existe une cartographie des herbiers de zostère réalisée par le MPO.

Les lagunes servent de pouponnières à homard, ce qui est important pour le maintien des populations. Les lagunes sont donc des secteurs fragiles.

Les milieux de bord de côte sont riches en biodiversité (importance des petits fruits). C'est important pour les espèces et pour les gens des Îles. En plus de la petite fraise, il y a la canneberge et le bleuet qui sont cueillis.

Il existe une problématique d'approvisionnement local en plantes indigènes pour la revégétalisation. La capacité de prélèvement du milieu est très limitée.

Le plan régional des milieux humides et hydriques (PRMHH) est en cours d'élaboration et sera déposé en juin 2023. Il faudra l'ajouter à vos données.

Enjeu général : Favoriser le maintien des activités économiques régionales

Le MTMD travaille déjà à faire en sorte que les aménagements ressemblent au paysage naturel.

La pêche commerciale est toujours la principale économie, même si les quotas et les prix baissent. Par contre, les débarquements sont toujours en hausse.

Les pêches commerciales se font plus loin des côtes. Près des côtes, il faut considérer les pêches aux mollusques, qui sont plus récréatives (pêches aux coques, mye commune et palourde). De la mariculture s'y déroule aussi.

L'accès aux plages est prioritaire, dont l'un des objectifs est de réduire les nuisances potentielles au niveau dunaire.

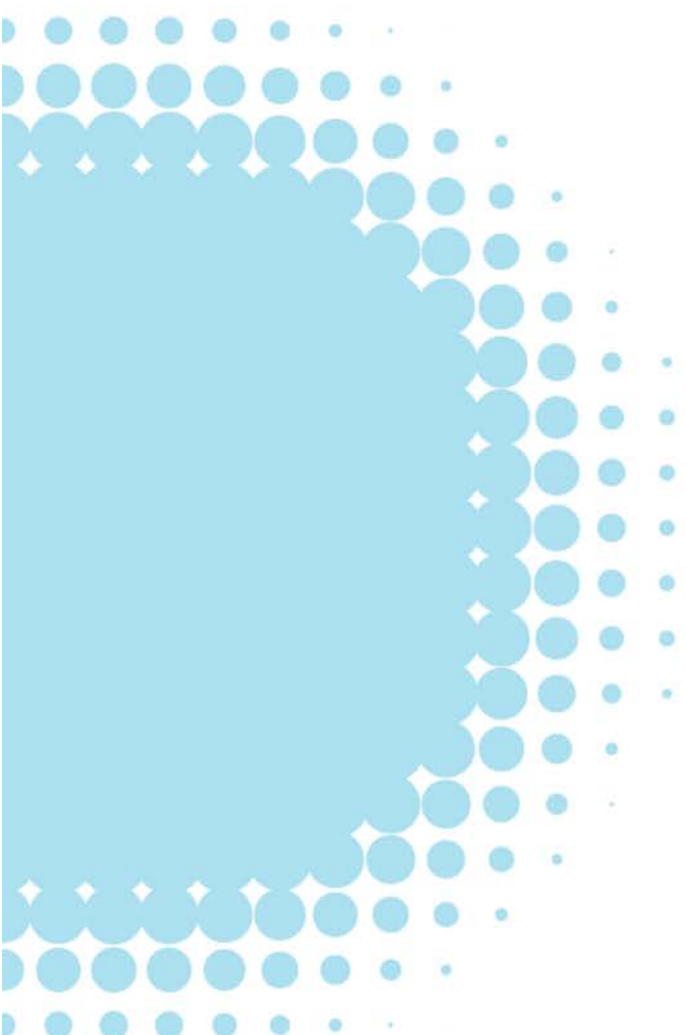
L'hébergement aux Îles-de-la-Madeleine est un enjeu majeur quand on doit faire venir des équipes (travailleurs). La période d'octobre à juin serait préférable pour effectuer les travaux. Il faut augmenter le nombre de logements disponibles aux Îles.

Enjeu spécifique : Éloignement du continent

La problématique de déchargement de barges et la congestion du quai doit être prise en compte. Il faut évaluer la faisabilité d'avoir un point de chute (un quai de déchargement) du côté de l'est (p. ex. aux Mines Seleine), ou encore du côté de la pointe de Grande-Entrée. Il y a là une opportunité intéressante tant économique que pour la qualité de vie.

Dans un souci d'économie, il faudrait prévoir un lieu de stockage des matériaux après les travaux pour entreposer les matériaux résiduels (pour de futurs travaux). Les sites doivent être en conformité au schéma d'aménagement et de développement.

La gestion et la décontamination des sédiments (selon les interventions prévues) doivent être considérées. Localement, ce n'est pas simple de trouver un terrain pour la décontamination, et c'est très coûteux de les exporter.



ANNEXE 2 :

SYNTHÈSE DES COMMENTAIRES SUR LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX APPRÉHENDÉS, LA PLANIFICATION ET LE PROCESSUS DÉCISIONNEL

Principaux commentaires, préoccupations et
suggestions recueillis

SYNTHÈSE DES COMMENTAIRES SUR LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX APPRÉHENDÉS, LA PLANIFICATION ET LE PROCESSUS DÉCISIONNEL

Les principaux commentaires, préoccupations et suggestions recueillis sur les impacts environnementaux potentiels du programme d'intervention et les outils développés.

Note importante

Les commentaires contenus dans ce document sont ceux émis par les personnes qui ont participé aux consultations virtuelles. Leur retranscription a fait l'objet d'une validation de la part des intervenants concernés, ce qui signifie qu'aucune révision linguistique n'en a été faite. En outre, les commentaires ne peuvent pas être considérés comme une prise de position du Ministère ou du gouvernement du Québec.

Tableau 1 : Principaux commentaires, préoccupations et suggestions recueillis pour le secteur du Bas-Saint-Laurent

Impacts environnementaux appréhendés des ouvrages de protection côtière
La possibilité d'impacts sur des terrains privés (ex. effet de bout) qui seraient limitrophes aux ouvrages de protection côtière doit être prise en compte et déterminer les mesures envisageables pour compenser la municipalité ou les résidents. Le rehaussement de la route est-elle la seule mesure de protection envisagée sur les tronçons de route vulnérables à la submersion. Un investissement dans les ouvrages existants est-il envisagé? La prise en compte de la piste cyclable au nord-ouest du secteur d'intervention qui longe un site qui est à risque à l'extrémité ouest du Bas-Saint-Laurent, à Sainte-Anne-de-la-Pocatière. L'inquiétude des propriétaires privés résidant à proximité des sites d'intervention doit être prise en compte, notamment à l'égard du fait qu'ils pourraient se questionner à savoir si des interventions similaires devraient être faites pour protéger leurs terrains.
Programme de surveillance, de suivi et de compensation
Est-ce qu'il existe d'autres projets de compensation que ceux présentés et inclus dans le programme de compensation présenté?
Planification et processus décisionnel (outil d'aide à la décision)
Questionnement relatif au fait qu'une autorisation ministérielle sera requise pour le développement de chaque projet. La disponibilité des données relatives aux scénarios d'aléas côtiers ainsi qu'à la vulnérabilité des sites inclus à la portée de l'étude d'impact. L'accès à ces données pourraient permettre de se préparer aux questions des citoyens sur l'identification des sites. La nécessité d'arrimer les solutions envisagées par les municipalités et le MTMD pour planifier les interventions à l'échelle du territoire des MRC.

Tableau 1 : Principaux commentaires, préoccupations et suggestions recueillis pour le secteur du Bas-Saint-Laurent

Est-ce qu'il y a une coordination qui se fait entre les ministères (MTMD, ministère des Affaires municipales et de l'Habitation [MAMH], ministère de la Sécurité publique [MSP]) et quelle est la place des autorités locales dans cette coordination?

Importance d'arrimer les façons de communiquer entre les différentes entités (ministères, instances publiques, etc.) et déterminer ce qui est du ressort de qui.

Tableau 2 : Principaux commentaires, préoccupations et suggestions recueillis pour le secteur de la Gaspésie – Rive nord

Impacts environnementaux appréhendés des ouvrages de protection côtière

La création du nouveau bureau de projets sur l'érosion et la submersion le 31 août 2023 est-elle directement impliquée dans le processus d'étude d'impact?

La performance de certains ouvrages réalisés dans les derniers mois (ex. Pointe-aux-Loups) est-elle évaluée et les résultats sont-ils pris en compte dans l'étude d'impact.

Comme il n'y a qu'un seul lien routier, il faut le protéger et réaliser les interventions nécessaires. Il faut garder en tête que l'on n'a pas le choix d'intervenir et ce, que les ouvrages comportent des impacts ou non.

Nécessité de fournir de l'information aux municipalités et aux élus pour répondre adéquatement aux citoyens.

Les commentaires et les préoccupations en lien avec le paysage sont moins importants que l'utilisation et la protection de la route. Touristiquement parlant, il faut faire la différence entre les villages et les tronçons qui relient les villages. Pour la protection de la route 132 entre les villages, il faut faire ce qu'il y a à faire, parfois au détriment du paysage. Pour la protection de la route à l'intérieur des villages, il faut choisir les aménagements ayant le moins d'impacts possible sur le paysage. Entre les villages, il faut minimiser l'importance du paysage et prioriser la protection. L'impact concernant l'acceptabilité sociale se situe à ce niveau : faire la distinction entre les tronçons dans les villages et ceux entre les villages.

Avec une population vieillissante, il importe de prioriser la sécurité des utilisateurs et d'assurer le passage des véhicules d'urgence en leur donnant assez d'espace pour circuler. Toutefois, en entrant dans les villages, les gens éprouvent un sentiment de fierté et il importe que l'environnement soit esthétique.

Programme de surveillance, de suivi et de compensation

Le gouvernement fédéral est-il impliqué dans les démarches relatives à la compensation?

Planification et processus décisionnel (outil d'aide à la décision)

La disponibilité des données relatives à la sélection des sites inclus à l'étude d'impact ainsi qu'à ceux qui sont planifiés pour être réalisés dans le cadre du décret.

Est-ce que les projets développés pour chacun des sites seront soumis pour commentaires dans les phases ultérieures de développement?

Tableau 3 : Principaux commentaires, préoccupations et suggestions recueillis pour le secteur de la Gaspésie – Baie des Chaleurs

Impacts environnementaux appréhendés des ouvrages de protection côtière

Intérêt d'avoir obtenu l'information sur les mesures d'intervention et les techniques envisagées par le MTMD.

Très grande sensibilité du paysage à Maria.

À Maria, il importe de prendre en compte la présence de la balade pour la population, les travaux d'enrochement devant le BMR ainsi que prendre en compte des impacts sur la sécurité des usagers.

À Carleton, s'il y a une entrave de la circulation, ça pose un problème pour circuler d'est en ouest. Près de Saint-Omer, s'il y a une entrave, toute la circulation est coupée d'est en ouest, car il n'y a pas de possibilité de contournement.

Au centre de Maria, il y a une voie de contournement, mais il faut penser qu'il y a l'hôpital qui dessert l'ensemble de la région, ce qui entraîne énormément de circulation. C'est l'impact le plus grand, car l'arrêt de la circulation sur la 132 est problématique pour la sécurité.

Il est important de prendre en compte les impacts sur le transport actif, notamment à Carleton où des projets sont prévus.

Planification et processus décisionnel (outil d'aide à la décision)

La disponibilité des données relatives à la sélection des sites inclus à l'étude d'impact ainsi qu'à ceux qui sont planifiés pour être réalisés dans le cadre du décret.

Questionnement relatif au fait qu'un site à Carleton-sur-Mer (site de Saint-Omer) ne figure pas à la planification présentée par le MTMD. Il est soumis à des problématiques d'érosion et de submersion et il est exposé aux vagues. Lors de chaque tempête, l'eau monte. La route est en premier rang côtier.

La municipalité de Maria travaille sur un projet de protection des berges, à l'est du mur jusqu'à la pointe Verte.

Est-ce qu'il peut être espéré que les travaux soient faits dans les 10 à 12 prochaines années?

Est-ce que les municipalités seront consultées lors du développement de chaque projet?

Bonne appréciation du cheminement de projet au MTMD présenté.

Tableau 4 : Principaux commentaires, préoccupations et suggestions recueillis pour le secteur des Îles-de-la-Madeleine

Impacts environnementaux appréhendés des ouvrages de protection côtière

- Le mot géotubes est associé aux structures rigides dans la présentation des ouvrages de protection côtière (dans : structures rigides → structures réfléchissantes). Ils pourraient être des structures de captation de sable.
- Est-ce que les effets positifs, notamment sur le plan géomorphologique, seront abordés dans l'étude d'impact?
- Les sites de dépôt doivent être pris en compte dans l'étude d'impact.
- Par rapport aux impacts socioéconomiques et plus spécifiquement à la réduction du nombre d'accès aux plages, il ne faut pas nécessairement conserver un nombre d'accès illimité, mais ça demeure un impact important dans le cas des capteurs de sable. Il faudra le prendre en compte.
- Récemment, beaucoup de discussions se sont tenues localement sur la végétalisation des ouvrages, notamment avec le MTMD. Des rencontres ont eu lieu avec des organismes de la Nouvelle-Écosse, qui sont beaucoup plus avancés qu'au Québec sur le sujet. On sait que ce n'est pas une solution infaillible, mais de ce que j'ai vu, il pourrait être intéressant de végétaliser les ouvrages, peut-être en misant sur une combinaison d'ouvrages. C'est à prévoir lors de la conception avec les ingénieurs. Avec les gros ouvrages du MTMD, il serait important d'en discuter en amont pour en faire davantage.
- Concernant les techniques végétales, la quantité de plants disponibles étant limitée aux IDLM, il serait intéressant de considérer d'autres types de plantes que l'ammophile. D'autres espèces pourraient être considérées. Quant aux autres espèces potentielles, rien n'a vraiment été testé. Il y aurait du potentiel pour le myrique baumier et les saules. En ce qui concerne les gros projets, il n'y a pas d'autres espèces que l'ammophile qui ont été utilisées.
- Nous avons essayé de réaliser des projets de captation de sable, mais la dune est devenue tellement haute à certains endroits que cela a créé des enjeux de gestion. Ça ne favorise pas le déplacement de la dune.
- Nous avons fait face très récemment à l'enjeu de gouvernance dans la réalisation des travaux par rapport à la saison touristique et au logement. Il faut, dans la mesure du possible, arrimer les projets aux ressources sur le territoire (ex. : surveillance). Il faut davantage développer les projets selon une certaine cohérence (arrimage), sinon l'un et l'autre vont se « prendre » les ressources.
- Dans le cas, par exemple, du rehaussement d'un tronçon routier, si des expropriations sont prévues, est-ce le MTMD qui prend tout en charge? On souhaite s'assurer que ça ne revienne pas à la Municipalité d'adresser ce type d'enjeu.
- Il est important de considérer le récent rapport du ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS) (un document officiel) sur les impacts des changements climatiques sur la santé. L'érosion et la submersion côtière peuvent avoir des impacts importants sur la santé.

Programme de surveillance, de suivi et de compensation

- Le MTMD a-t-il envisagé dans ses solutions, des ouvrages pouvant favoriser la création d'habitats (compensation)? À titre d'exemple, aux Pays-Bas, ils ont effectué une recharge massive à un endroit stratégique de dynamique de courant pour créer des habitats (lagune).
- En ce qui concerne la réserve d'habitats (présentée au comité compensation), je comprends bien le principe, mais est-ce qu'il est prévu d'y inclure de la concertation? Beaucoup de promoteurs

Tableau 4 : Principaux commentaires, préoccupations et suggestions recueillis pour le secteur des Îles-de-la-Madeleine

auraient souhaité y participer (pour piger dans la réserve). On gagnerait à avoir une plus grosse superficie, en permettant à plusieurs d'y contribuer. Il faut considérer qu'il y aura une limite à la création de réserves d'habitats pour le territoire. Par ailleurs, il y avait une ouverture de la part de Pêches et Océans Canada (MPO).

Il faut considérer que cela pourrait nuire à la Municipalité, car il ne sera pas possible de faire plus de réserves, parce que celle du MTMD est déjà importante.

Le projet d'éradication du phragmite est-il accepté par le MPO? Comment cela se passe-t-il auprès du MPO?

Planification et processus décisionnel (outil d'aide à la décision)

Des murs de béton longent la route 132 en Gaspésie (infrastructures existantes). Pour ces infrastructures, prévoyez-vous une réparation ou une reconstruction? Ces ouvrages ont-ils été considérés pour l'empiétement?

Le site de la pointe de Grande Entrée devrait faire partie des 54 sites à l'étude. S'il n'en fait pas partie, il devrait l'être, car la Municipalité est en mode concertation à son sujet et différents paliers gouvernementaux sont impliqués. À première vue, le MTMD ne semble pas vraiment vouloir protéger ce site. Il s'agit d'un site prioritaire pour les IDLM. La route sous la responsabilité du MTMD n'est pas nécessairement en danger imminent de submersion dans ce secteur ; il ne s'implique donc peut-être pas pour cette raison. Le site demeure d'une grande importance. Cela dit, les efforts investis par le MTMD dans le secteur sont salués.

Autres commentaires formulés

Félicitations transmises au MTMD pour le programme et mention à l'effet qu'il est possible qu'ils s'en inspirent.

La disponibilité des données relatives à la sélection des sites inclus à l'étude d'impact ainsi qu'à ceux qui sont planifiés pour être réalisés dans le cadre du décret.

