

Révision de la numérotation des règlements

Veillez prendre note qu'un ou plusieurs numéros de règlements apparaissant dans ces pages ont été modifiés depuis la publication du présent document. En effet, à la suite de l'adoption de la Loi sur le Recueil des lois et des règlements du Québec (L.R.Q., c. R-2.2.0.0.2), le ministère de la Justice a entrepris, le 1^{er} janvier 2010, une révision de la numérotation de certains règlements, dont ceux liés à la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2).

Pour avoir de plus amples renseignements au sujet de cette révision, visitez le http://www.mddep.gouv.qc.ca/publications/lois_reglem.htm.

DIRECTION DES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES

**Rapport d'analyse environnementale
pour le projet de reconstruction de certaines sections
du mur de protection de la route 132 sur le territoire
de la Municipalité de Saint-Maxime-du-Mont-Louis
par le ministère des Transports**

Dossier 3216-02-021

Le 28 mai 2008

ÉQUIPE DE TRAVAIL

Du Service des projets en milieu hydrique de la Direction des évaluations environnementales :

Chargée de projet : Madame Mélissa Gagnon, biologiste, M. Sc. Eau

Analystes : Monsieur Yves Rochon, coordonnateur des projets
d'aménagement de cours d'eau et de plans d'eau
Madame Isabelle Nault, biologiste, M. Sc. Eau

Supervision administrative : Monsieur Gilles Brunet, chef de service

Révision de textes et éditique : Madame Dany Auclair, secrétaire

SOMMAIRE

Le 17 décembre 2007, une tempête a gravement endommagé le mur de protection P-15728A qui borde la route 132 à la hauteur de Saint-Maxime-du-Mont-Louis, sur le territoire de la MRC de La Haute-Gaspésie. Ce mur de soutènement qui s'étend sur 7,17 km permet d'assurer le maintien de la route en jouant un rôle de protection contre l'érosion. La route 132 constitue le seul lien routier du nord de la péninsule gaspésienne. Dans le but d'assurer la protection de la route et, par le fait même, la sécurité de ses usagers, le ministère des Transports (MTQ) soutient que les sections du mur fragilisées doivent être reconstruites dans les plus brefs délais.

Le MTQ a donc demandé, le 1^{er} mai 2008, que le projet soit soustrait de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu de l'article 31.6 de la Loi sur la qualité de l'environnement. La demande a été complétée le 23 mai 2008. Les travaux proposés consistent à reconstruire trois sections du mur de protection entre les chaînages 6+660 et 7+080, 5+850 et 6+060, 3+060 et 3+240, soit sur une longueur totale d'environ 810 m. Le MTQ prévoit également réparer une section de 30 m de la partie supérieure du mur qui s'est effondrée, située immédiatement à l'est de la section de 420 m du secteur est, au chaînage 7+200.

L'enjeu principal du projet est la sécurité des usagers de la route 132 dans ce secteur. Le projet aura en effet un impact positif sur la sécurité des usagers empruntant ce lien routier. En ce qui a trait aux impacts environnementaux, les éléments sensibles du milieu qui risquent d'être affectés sont la qualité de l'eau et les habitats fauniques du secteur qui comprennent une aire de fraie du capelan située à l'est du site des travaux et une aire de nidification du guillemot miroir située dans la falaise bordant la route 132. L'initiateur s'est engagé à mettre en place les mesures nécessaires afin de limiter les impacts potentiels sur ces composantes du milieu. Le MTQ s'est notamment engagé à protéger l'aire de fraie du capelan et il a précisé qu'aucune structure de protection n'allait être installée à même la falaise, afin d'éviter les impacts sur la colonie de guillemots miroirs qui y niche.

Les experts consultés dans ce dossier ont reconnu la pertinence de la demande et jugé les impacts environnementaux découlant des travaux, acceptables du point de vue environnemental.

Considérant les risques de sectionnement de la route 132 et par le fait même, les risques pour les usagers de ce lien routier, la demande déposée par le MTQ apparaît justifiée. Par conséquent, il est recommandé que le projet soit soustrait de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et qu'un certificat d'autorisation soit délivré en faveur de la ministre des Transports afin de réaliser le projet de reconstruction de certaines sections du mur de protection de la route 132 sur le territoire de la Municipalité de Saint-Maxime-du-Mont-Louis.

TABLE DES MATIÈRES

Équipe de travail.....	i
Sommaire.....	iii
Liste des figures.....	vi
Liste des annexes	vi
Introduction	1
1. Le projet.....	1
1.1 Raison d'être du projet.....	6
2. Analyse environnementale	6
Conclusion.....	10
Références.....	11
Annexes	13

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 :	LOCALISATION DES TRAVAUX DE RECONSTRUCTION DU MUR À SAINT-MAXIME-DU-MONT-LOUIS (MTQ, 2008C)	2
FIGURE 2 :	SECTION DE 30 M DE LA PARTIE SUPÉRIEURE DU MUR À RÉPARER (LOUIS BELZILE, MAI 2008).	3
FIGURE 3 :	REPRÉSENTATION DES DÉFICIENCES DU MUR ACTUEL (MTQ, 2008A ET PHOTO PRISE SUR LE TERRAIN PAR LOUIS BELZILE, MAI 2008).....	4
FIGURE 4 :	PHOTO DU SUBSTRAT PRÉSENT AU PIED DU MUR À RECONSTRUIRE DANS LE SECTEUR OUEST (LOUIS BELZILE, MAI 2008).....	8
FIGURE 5 :	SECTEUR DES TRAVAUX ET PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DU MILIEU NATUREL (TIRÉE DE LA DEMANDE DE CERTIFICAT D'AUTORISATION, MTQ, 2008D)	9

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1 :	LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS	15
ANNEXE 2 :	CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET	16

INTRODUCTION

La route 132 constitue le seul lien routier du nord de la péninsule gaspésienne. À la hauteur de Saint-Maxime-du-Mont-Louis, sur le territoire de la MRC de La Haute-Gaspésie, la route est bordée par un mur de soutènement de 7,17 km qui permet d'assurer le maintien de cette route en jouant un rôle de protection contre l'érosion. Le mur P-15728A a été construit en 1984 et devait avoir une durée de vie d'une cinquantaine d'années. Or, des inspections réalisées par le ministère des Transports (MTQ) en 2004, 2005 et 2006 sur l'ensemble du mur ont permis de localiser certaines déficiences dans trois sections du mur susceptibles de menacer l'intégrité structurale de l'ensemble de l'ouvrage. Une étude relative à la réparation ou à la reconstruction de ces sections du mur a donc été entreprise à ce moment. Lors de la tempête du 17 décembre 2007, ces trois sections du mur ont été gravement touchées par les forts vents et les vagues et leur état s'est grandement détérioré, notamment par la création d'ouvertures dans leur partie supérieure qui entraînent, depuis, des pertes du remblai à l'arrière du mur.

Ces sections se trouvent dans les secteurs est, centre et ouest du mur et mesurent respectivement 420 m, 210 m et 180 m. De plus, une autre section de 30 m de la partie supérieure du mur, située à l'extrémité est de la section de 420 m, s'est effondrée sur la route. Considérant que la route 132 constitue le seul lien routier du nord de la péninsule gaspésienne et que le mur de soutènement permet de la maintenir en place en la protégeant contre l'érosion, le MTQ désire effectuer des travaux de reconstruction de ces différentes sections du mur dans les plus brefs délais.

Les travaux de reconstruction de ces trois sections du mur nécessitent la mise en place de batardeaux, ce qui implique des travaux de creusage et de remblayage à l'intérieur de la limite des inondations de récurrence de 2 ans sur une longueur excédant le seuil d'assujettissement de 300 m linéaires prévu à l'article 2 b du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9). Considérant la nécessité d'intervenir dans les plus brefs délais, le MTQ a acheminé une demande auprès de la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs afin que ces travaux urgents puissent être soustraits de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, le tout conformément à l'article 31.6 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.Q.E.) (L.R.Q., c. Q-2).

Sur la base des informations fournies par l'initiateur, l'analyse effectuée par les spécialistes du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) et du gouvernement (voir l'annexe 1 pour la liste des unités du MDDEP, ministères et organismes consultés) permet d'établir, à la lumière de la raison d'être du projet, l'urgence de la situation, l'acceptabilité environnementale du projet, la pertinence de le réaliser ou non et, le cas échéant, d'en déterminer les conditions d'autorisation. Les principales étapes précédant la production du présent rapport sont consignées à l'annexe 2.

1. LE PROJET

Le projet consiste à reconstruire trois secteurs fragilisés du mur de soutènement P-15728A qui borde la route 132, mesurant respectivement 420 m, 210 m et 180 m. Tel que mentionné précédemment, ce mur s'étend sur une longueur totale de 7,17 km sur la rive nord de la péninsule gaspésienne, à Saint-Maxime-du-Mont-Louis. Les secteurs visés sont (figure 1) :

- 420 m dans le secteur est, entre les chaînages 6+660 et 7+080;
- 210 m dans le secteur centre, entre les chaînages 5+850 et 6+060;
- 180 m dans le secteur ouest, entre les chaînages 3+060 et 3+240.

Le MTQ prévoit également réparer la section de 30 m de la partie supérieure du mur qui s'est effondrée, située immédiatement à l'est de la section de 420 m du secteur est, au chaînage 7+200 (figures 1 et 2).

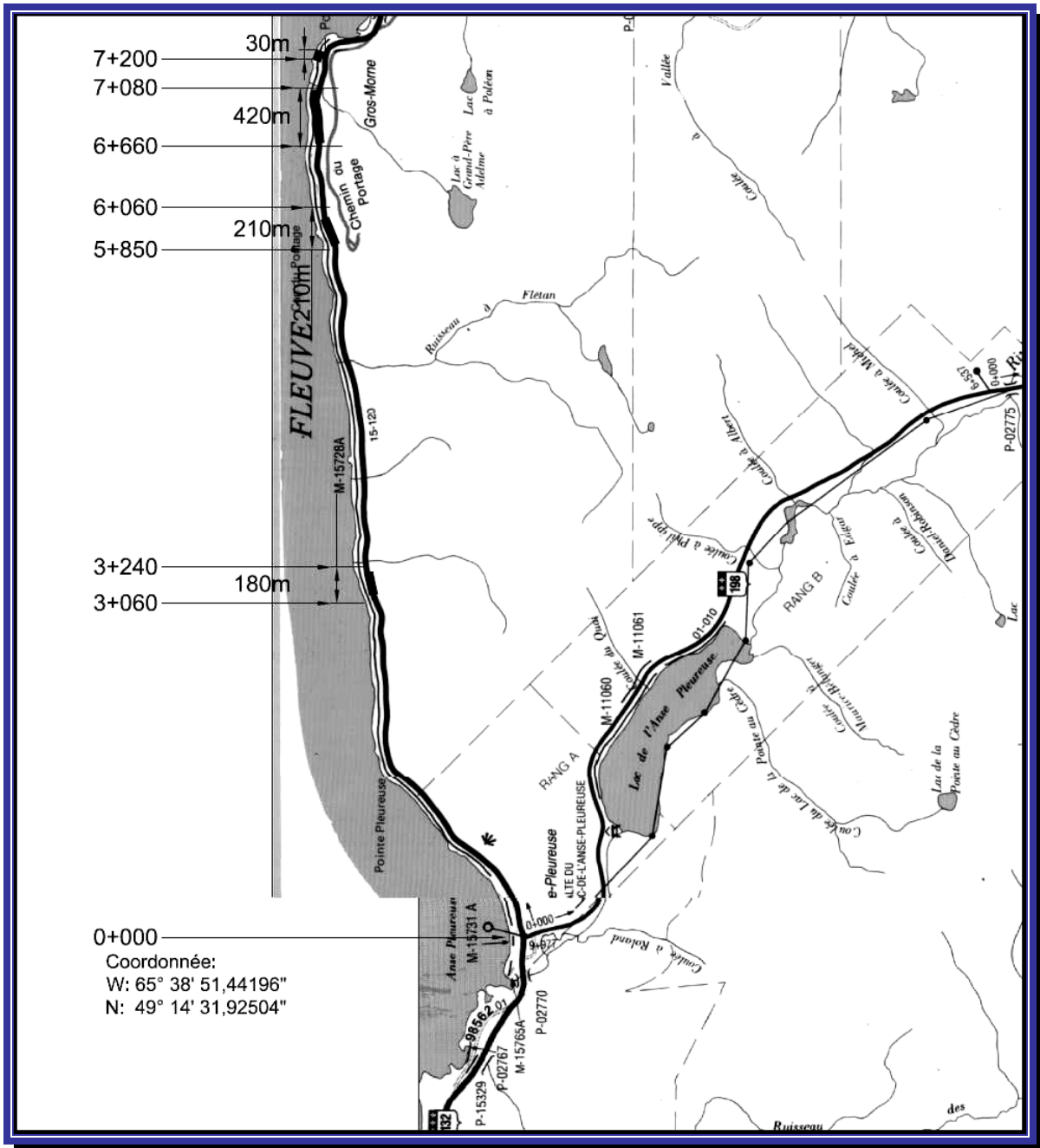


FIGURE 1 : LOCALISATION DES TRAVAUX DE RECONSTRUCTION DU MUR À SAINT-MAXIME-DU-MONT-LOUIS (MTQ, 2008c)



FIGURE 2 : SECTION DE 30 M DE LA PARTIE SUPÉRIEURE DU MUR À RÉPARER (LOUIS BELZILE, MAI 2008).

Le mur actuel est constitué d'écailles en béton armé dont la dimension moyenne est de 3,2 m de largeur, 2 m de hauteur et 230 mm d'épaisseur. Les écailles reposent sur une semelle en béton de 150 à 450 mm d'épaisseur, elle-même appuyée sur le roc ou les matériaux granulaires selon les endroits, et comportent une clé sur leur pourtour. Elles sont retenues en place par un système de lamelles en acier qui sont enfouies dans le remblai, derrière le mur, et disposées sur quatre niveaux différents. La stabilité qu'offrent ces lamelles vient du frottement du sol sur leurs parois. Le mur peut aller jusqu'à une hauteur de 6 m au-dessus de la semelle. Sa partie supérieure est complétée par une poutre de couronnement continue, construite en béton coulé en place. Cette dernière forme un déflecteur qui permet de réduire la quantité d'embruns pouvant atteindre la route lors des périodes de forts vents et de vagues.

Selon l'initiateur, les déficiences majeures des trois sections du mur à reconstruire sont :

- l'affouillement par endroits sous la semelle de béton (figure 3c);
- l'usure par abrasion du béton des écailles, rendant visible le treillis métallique (armature) à plusieurs endroits, notamment dans la partie inférieure du mur, où l'impact des vagues est le plus direct (figure 3b);
- la perte de matériel granulaire du remblai derrière le mur, à la suite de déchirures de la membrane géotextile, créant des vides importants à certains endroits;
- la cassure des coins des écailles (environ 150) (figure 3a);
- des signes de corrosion importante sur les lamelles d'acier servant d'ancrages dans le sol pour retenir le mur;
- l'enfoncement de certaines écailles (figure 3a).

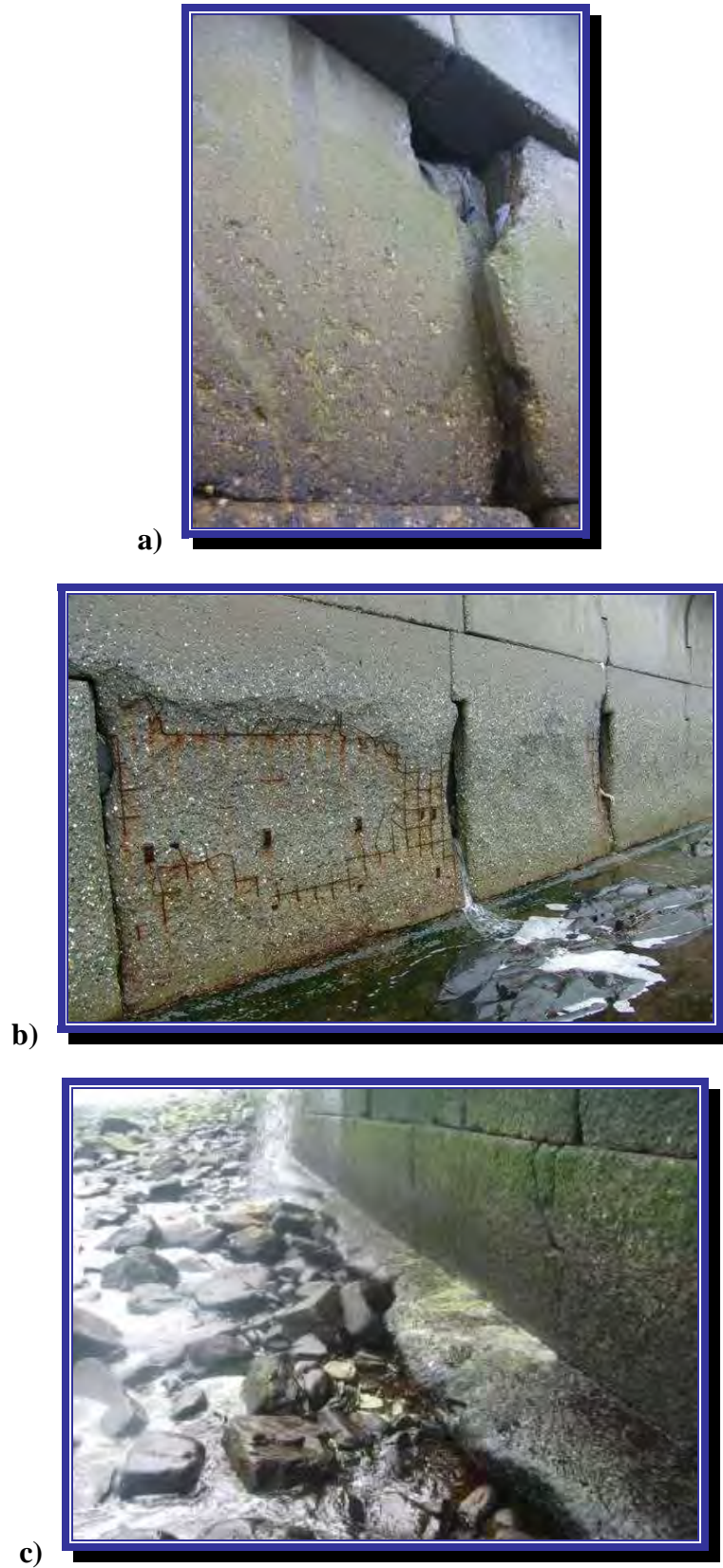


FIGURE 3 : REPRÉSENTATION DES DÉFICIENCES DU MUR ACTUEL (MTQ, 2008A ET PHOTO PRISE SUR LE TERRAIN PAR LOUIS BELZILE, MAI 2008)

Tel que mentionné précédemment, l'espérance de vie du mur actuel lors de sa construction était de 50 ans. Afin de remédier à la problématique de dégradation accélérée, le MTQ a apporté des modifications au concept des nouvelles sections de mur qui seront construites, à la suite de l'analyse de différentes variantes de réalisation du projet.

Le MTQ a d'abord regardé la possibilité de réparer ces sections du mur et la conclusion est que cette solution n'est pas envisageable puisqu'elle ne sera pas viable à long terme, considérant la vulnérabilité du système actuel, même après renforcement. Le MTQ se questionne en fait sur la condition de certains éléments essentiels à la stabilité de la structure, notamment des lamelles en acier qui retiennent les écailles en place. L'état de ces éléments n'est pas bien connu puisqu'il est nécessaire de dégager complètement le mur jusqu'à sa base pour en faire l'inspection. Leur inspection et leur remplacement au besoin exigeraient donc une intervention majeure. En ce sens, le MTQ soutient que des travaux de réparation risqueraient d'équivaloir à une reconstruction sur le plan financier.

L'initiateur a également étudié différentes variantes de reconstruction, soit le remplacement du mur par un enrochement, la construction d'un mur en béton armé en porte-à-faux devant le mur existant, la construction d'un mur en béton armé adossé au mur existant et la construction d'un mur à l'emplacement du mur existant. La variante retenue est cette dernière, soit la construction d'un mur à l'emplacement du mur existant. Cette variante n'entraîne aucun empiètement permanent supplémentaire, elle est viable à long terme et est avantageuse sur le plan technique et économique par rapport à certaines des variantes. Elle requiert toutefois la mise en place de batardeaux et d'un système de pompage afin de réaliser à sec les travaux prévus aux unités de fondation et ainsi assurer la viabilité et la stabilité de l'ouvrage.

Le nouvel ouvrage sera monolithique et coulé en place, avec un seul joint de construction tous les 12 m. Cela va éliminer la perte de matériel actuelle du remblai par les nombreux joints des écailles du mur. Afin de remédier au problème d'abrasion du béton, le mur sera plus épais que le mur actuel (600 mm par rapport à 250 mm) et le recouvrement sur l'armature sera augmenté de 75 mm à 150 mm. Tout comme le mur actuel, le haut de l'ouvrage sera terminé par un déflecteur qui permettra de limiter l'apport d'eau sur la route, derrière le mur. Le sommet du nouvel ouvrage sera plus haut de 0,5 m par rapport à celui du mur actuel, avec une hauteur variant entre 6,15 et 8,55 m. De plus, des structures seront intégrées à l'ouvrage afin d'assurer une gestion efficace des eaux de déferlement, soit des dalles drainantes et un système d'égout pluvial.

Afin de limiter la problématique d'affouillement sous la semelle et de gélifraction du roc, la nouvelle semelle sera encastrée de 750 mm dans le roc sain. Elle sera ancrée au roc à l'aide d'une série de tiges en acier, insérées et bétonnées dans des trous forés dans le socle rocheux. Le MTQ a également indiqué que la stabilité du mur allait aussi être assurée à sa partie supérieure par une série de tirants en acier enfouis dans le remblai et attachés à des blocs en béton armé, eux aussi enfouis dans le remblai sous la route 132. La voie de circulation devra donc être détruite temporairement, mais le MTQ a toutefois précisé que la circulation des véhicules allait y être maintenue pour toute la durée des travaux. Il est à noter que l'initiateur a pris en considération l'impact appréhendé des changements climatiques dans la conception de l'ouvrage (ex. : modification du niveau d'eau).

Afin de prévenir les bris à la route 132 ou aux ouvrages temporaires en cas de tempête, la section de travail (démolition du mur et mise en place des batardeaux) sera limitée à une longueur de 50 m simultanément (MTQ, 2008c).

Le début des travaux est prévu en juillet 2008. Le tableau suivant présente l'échéancier des travaux prévus par le MTQ (2008c) :

Secteur à reconstruire	Conception (plans et devis)	Procédure d'attribution du contrat	Construction
Secteur est (420 m) et réparation de 30 m	Terminée	Mai - juin 2008	Juillet à décembre 2008 Mai à décembre 2009
Secteur centre (210 m)	En cours	Hiver 2008-2009	Mai à décembre 2009*
Secteur ouest (180 m)	En cours	Hiver 2008-2009	Mai à décembre 2009*

* Sous réserve de la période de restriction du 15 mai au 15 juillet pour le capelan et de l'étude montrant que les travaux ne représentent aucun impact pour l'espèce.

L'initiateur soutient que les conditions météorologiques et hydrauliques particulières du site sont responsables en grande partie des délais de reconstruction nécessaires. En effet, cela oblige des horaires de travail selon la marée, la mise en place de mesures de protection de la route 132, l'interruption des travaux lors de tempêtes à l'automne et à l'hiver, etc. Certaines contraintes environnementales, notamment en ce qui concerne l'habitat du poisson, sont également responsables d'une part de ces délais.

1.1 Raison d'être du projet

L'initiateur soutient que les trois secteurs visés par le présent projet, de même que la section de 30 m de la partie supérieure du mur, nécessitent des interventions à très court terme. L'initiateur souligne en fait le constat des dommages causés lors de la tempête du 17 décembre 2007 et la vulnérabilité actuelle de l'infrastructure.

Considérant l'urgence de la situation et les risques de sectionnement de la route 132, le MTQ soutient donc que la reconstruction de ces sections du mur est nécessaire le plus rapidement possible afin d'assurer le maintien de ce seul lien routier du nord de la péninsule gaspésienne et, par le fait même, d'assurer la sécurité de ses usagers.

2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

L'analyse environnementale du présent projet a été réalisée à la suite de la consultation de la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine et du ministère des Ressources naturelles et de la Faune.

Analyse de la raison d'être du projet

À la suite de l'analyse des informations présentées, il apparaît que l'état actuel de certaines sections du mur de protection P-15728A longeant la route 132 à la hauteur de Saint-Maxime-du-Mont-Louis menace l'intégrité de l'ensemble de cet ouvrage de protection. Par le fait même, l'instabilité de l'ouvrage constitue un risque pour la voie publique et les usagers de ce lien

routier. Tel que mentionné précédemment, la route 132 constitue le seul lien routier du nord de la péninsule gaspésienne. À la suite des dommages causés par la tempête du 17 décembre 2007, il apparaît qu'une partie de la route pourrait être emportée lors d'un prochain événement semblable, notamment lors des tempêtes automnales ou hivernales.

Une visite sur le terrain effectuée le 9 mai 2008 par des représentants du MDDEP et le MTQ a permis de constater la nécessité d'intervenir dans les plus brefs délais afin de maintenir la route à son emplacement actuel, particulièrement pour la section du secteur est regroupant la réparation de 30 m de la partie supérieure du mur et la section à reconstruire de 420 m.

Considérant les informations fournies par l'initiateur, nous concluons à l'urgence de réaliser le projet afin de réparer et de prévenir une catastrophe majeure.

Analyse des enjeux du projet

Selon les informations présentées par l'initiateur de projet, les principaux éléments sensibles qui risquent d'être affectés par la réalisation des travaux sont la sécurité des usagers de la route 132 et les habitats fauniques.

D'une part, la réalisation du projet permettra d'assurer le maintien de l'ouvrage de protection de la route 132 et par le fait même, d'assurer la pérennité de ce lien routier et la sécurité de ses usagers. En ce sens, l'impact du projet sur la sécurité des usagers de la route 132 dans ce secteur sera positif. Pour ce qui est de l'impact des travaux en période de construction, tel que mentionné précédemment, l'initiateur a précisé que la circulation des véhicules sur la route 132 allait être maintenue tout au long des travaux et que les mesures seraient mises en place pour informer les usagers de la route de l'entrave à la circulation et pour assurer la sécurité des usagers sur le site des travaux routiers. L'information sera diffusée à l'intérieur de communiqués de presse et sur le site Internet Inforoutière (inforoutiere.qc.ca). Considérant les mesures prévues par le MTQ, l'impact potentiel pour la période de construction apparaît acceptable.

En ce qui a trait aux habitats fauniques, deux espèces sont plus susceptibles d'être affectées par les travaux, soit le capelan en milieu aquatique et le guillemot miroir en milieu terrestre.

Considérant que le MTQ a précisé que le projet n'engendrera aucun empiètement permanent en milieu aquatique, les principaux impacts potentiels du projet sur les habitats aquatiques sont en lien avec la qualité de l'eau. Concernant l'augmentation locale des matières en suspension qui pourrait être observée, la nature du milieu au pied du mur, présentant principalement un socle rocheux affleurant (figure 4), et la mise en place des batardeaux qui permettra de réaliser les travaux à sec, diminue grandement l'envergure de l'impact appréhendé. Le MTQ a également pris certains engagements afin de minimiser davantage l'impact sur le milieu aquatique, notamment par rapport à la nature des matériaux de construction des batardeaux, à la gestion des débris de construction, au pompage des eaux à l'intérieur des batardeaux, au nettoyage des bétonnières, à la circulation de la machinerie dans le lit du cours d'eau et aux précautions à prendre pour éviter les déversements ou les fuites d'huile ou de graisse dans l'eau. L'ensemble des mesures prévues à l'intérieur de ces engagements pris par le MTQ apparaît adéquat pour minimiser l'impact des travaux sur la qualité de l'eau et par le fait même, sur l'intégrité des habitats aquatiques.



FIGURE 4 : PHOTO DU SUBSTRAT PRÉSENT AU PIED DU MUR À RECONSTRUIRE DANS LE SECTEUR OUEST (LOUIS BELZILE, MAI 2008)

Consulté sur le projet, le ministère des Ressources naturelles et de la Faune n'avait pas de mention particulière à signaler concernant la protection de la faune aquatique du secteur. Pêches et Océans Canada (MPO) a toutefois manifesté des préoccupations par rapport au site de fraie du capelan, à l'est du site des travaux (figure 5). Il a exigé du MTQ de ne pas réaliser de travaux entre le 15 mai et le 15 juillet dans le secteur est, afin de protéger la période critique de reproduction et de développement des œufs. Pour les autres secteurs, les travaux pourront débuter à partir du 1^{er} juillet. Le MTQ s'est engagé à effectuer un suivi lors des travaux de 2008 pour déterminer si ces derniers génèrent ou non des matières en suspension susceptibles d'influencer la frayère à capelan et à produire un rapport qui présentera les observations et résultats de ce suivi. En fonction de ces observations et résultats, le MPO pourrait donner son accord au MTQ pour que les travaux prévus en 2009 débutent avant le 1^{er} juillet. La réalisation des travaux tels que décrits dans le document accompagnant la demande de soustraction à la procédure d'évaluation environnementale ne devrait pas avoir d'impact considérable sur la qualité de l'eau du secteur et par le fait même, sur l'habitat de fraie du capelan situé à l'est du secteur est des travaux.

Pour ce qui est de la colonie d'oiseaux en falaise de guillemot miroir (figure 5), le MTQ a précisé que les structures de protection pour prévenir les éboulements de roches des falaises vers la route se limiteraient à des structures au sol de façon à ne pas engendrer d'impact sur la nidification de cette espèce (MTQ, 2008e).

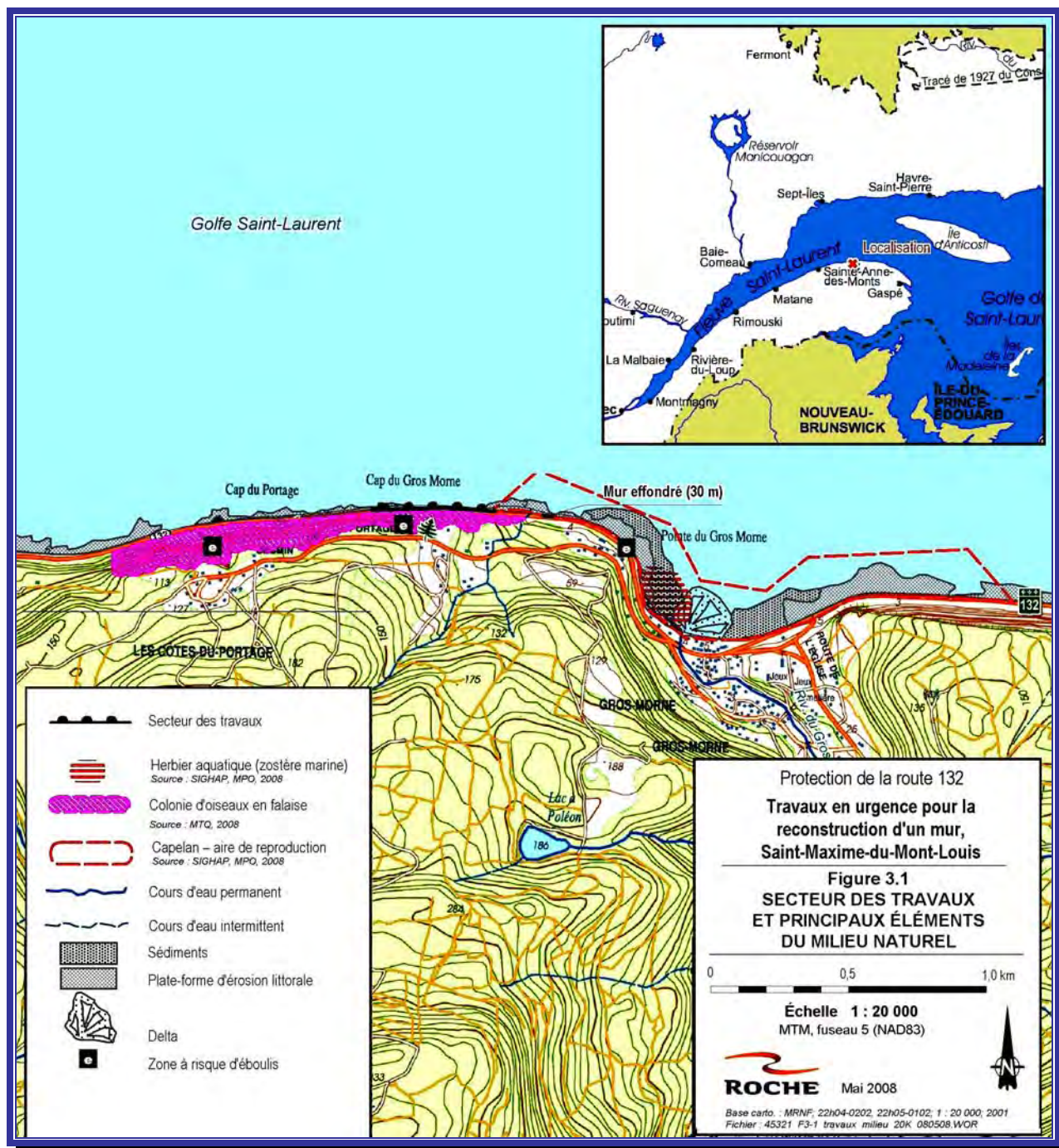


FIGURE 5 : SECTEUR DES TRAVAUX ET PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DU MILIEU NATUREL (TIRÉE DE LA DEMANDE DE CERTIFICAT D'AUTORISATION, MTQ, 2008D)

Compte tenu des engagements pris par l'initiateur et des mesures d'atténuation prévues, nous sommes d'avis que les impacts appréhendés sur la qualité de l'eau et sur la faune et les habitats aquatiques et terrestres sont acceptables sur le plan environnemental.

CONCLUSION

L'analyse environnementale des travaux de reconstruction de certaines sections du mur longeant la route 132 à la hauteur de Saint-Maxime-du-Mont-Louis, sur le territoire de La Haute-Gaspésie, a été effectuée à partir des commentaires reçus par le biais d'une consultation intra et interministérielle. L'examen des documents fournis par l'initiateur de projet et des avis des experts permet de conclure que la présente demande de soustraction à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu de l'article 31.6 de la Loi sur la qualité de l'environnement est justifiée puisque ce projet va permettre de corriger une situation qui présente un risque pour la sécurité des personnes et des infrastructures du secteur touché. En outre, les mesures d'atténuation mises en place et les engagements pris par l'initiateur rendent le projet acceptable sur le plan environnemental.

Par conséquent, il est recommandé que le projet de reconstruction de certaines sections du mur de protection de la route 132 sur le territoire de la Municipalité de Saint-Maxime-du-Mont-Louis soit soustrait de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et qu'un certificat d'autorisation soit délivré en faveur de la ministre des Transports à cet effet.

Original signé par

Mélissa Gagnon, biologiste, M. Sc. Eau

Chargée de projet

Service des projets en milieu hydrique

Direction des évaluations environnementales

RÉFÉRENCES

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (MTQ), 2008a. Lettre de M. Victor Bérubé, du ministère des Transports, à M. Gilles Brunet, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, concernant une demande de vérification d'assujettissement des travaux d'urgence de reconstruction de certaines sections du mur de protection de la route 132 sur le territoire de la Municipalité de Saint-Maxime-du-Mont-Louis, datée du 14 avril 2008, 2 pages et 1 annexe;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (MTQ), 2008b. Lettre de M. Victor Bérubé, du ministère des Transports, à M. Gilles Brunet, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, confirmant la demande de soustraction du projet de reconstruction de certaines sections du mur de protection de la route 132 sur le territoire de la Municipalité de Saint-Maxime-du-Mont-Louis, de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, datée du 1^{er} mai 2008, 2 pages;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (MTQ), 2008c. Lettre de M. Victor Bérubé, du ministère des Transports, à M. Gilles Brunet, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, concernant une demande de vérification d'assujettissement des travaux d'urgence de reconstruction de certaines sections du mur de protection de la route 132 sur le territoire de la Municipalité de Saint-Maxime-du-Mont-Louis, datée du 20 mai 2008, 2 pages et 3 annexes;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (MTQ), 2008d. *Demande de certificat d'autorisation pour la protection de la route 132 – Travaux d'urgence pour la reconstruction d'un mur Saint-Maxime-du-Mont-Louis, MRC de La Haute-Gaspésie*, document réalisé par M. Louis Belzile, du ministère des Transports, 23 pages et annexes;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (MTQ), 2008e. Lettre de M. Victor Bérubé, du ministère des Transports, à M. Gilles Brunet, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, concernant des renseignements complémentaires sur les échanges avec Pêches et Océans Canada et les structures de protection contre l'éboulement de roches de la falaise, datée du 23 mai 2008, 1 page.

ANNEXES

ANNEXE 1 : LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS

- Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, Direction régionale de l'analyse et de l'expertise du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine
- Ministère des Ressources naturelles et de la Faune, Faune Québec, Direction régionale de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine

ANNEXE 2 : CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET

Date	Événement
2008-04-14	Réception de la demande de vérification d'assujettissement au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
2008-05-01	Réception des documents justifiant la demande de soustraction et expliquant la nature des travaux
2008-05-08	Consultation des experts sur la justification et la nature des travaux
2008-05-09	Visite de terrain avec le MTQ et le représentant de la direction régionale du MDDEP
2008-05-13	Envoie des questions à l'initiateur
2008-05-21	Réception des réponses aux questions acheminées à l'initiateur
2008-05-23	Réception du dernier document d'information du MTQ pour compléter le dossier de la demande de soustraction