
DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET STRATÉGIQUE

DIRECTION DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DES PROJETS HYDRIQUES ET INDUSTRIELS

**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**

Dossier 3216-02-071

Le 17 octobre 2019

*Environnement
et Lutte contre
les changements
climatiques*

Québec 

ÉQUIPE DE TRAVAIL

De la Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels :

Chargée de projet : Madame Michèle Tremblay, M.Sc. Géographie

Analystes : Madame Mireille Bélanger, géographe
Monsieur François Delaître, coordonnateur des projets
d'aménagement de cours d'eau et de plans d'eau

Supervision administrative : Madame Mélissa Gagnon, directrice

Révision du texte et éditique : Madame Claire Roy, adjointe administrative

TABLE DES MATIÈRES

Équipe de travail.....	i
Liste des figures.....	v
Liste des annexes	v
Introduction	7
1. Le projet.....	8
1.1 Mise en contexte	8
1.2 Description du sinistre réel et appréhendé	8
1.3 Description générale du projet et de ses composantes	12
1.3.1 Travaux projetés	12
1.3.2 Calendrier de réalisation	12
2. Consultation des communautés autochtones	12
3. Analyse de la demande	12
3.1 Définition d'un sinistre au sens de la Loi sur la sécurité civile	12
3.2 Analyse de la justification de la soustraction du projet de la PÉEIE	13
3.3 Autres considérations	16
Conclusion.....	17
Références.....	19
Annexes	21

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 : DOMMAGES OBSERVÉS SUITE À L'OURAGAN DORIAN – POINTE-AUX-LOUPS F0107 (CÔTÉ LAGUNE)	9
FIGURE 2 : DOMMAGES OBSERVÉS SUITE À L'OURAGAN DORIAN – F0103- JETÉE DU DÉTROIT (CÔTÉ LAGUNE)	10
FIGURE 3 : DOMMAGES OBSERVÉS SUITE À L'OURAGAN DORIAN – F0122 (CÔTÉ LAGUNE).....	10
FIGURE 4 : LOCALISATION DU PROJET.....	10

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1	CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET	23
----------	--	----

INTRODUCTION

Le présent rapport constitue l'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 (PÉEIE).

La sous-section 4 de la section II du chapitre IV du titre I de la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2) (LQE), présente les modalités générales de la PÉEIE.

Les 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 pourraient être assujettis à cette procédure en vertu du paragraphe 1^o du premier alinéa de l'article 2 de la partie II de l'annexe 1 du Règlement concernant l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets (chapitre Q-2, r. 23.1), puisqu'ils concernent des travaux de remblai, de déblai, de redressement à l'intérieur de la limite des inondations de récurrence de 2 ans d'une rivière ou d'un lac visé par ledit règlement, sur une distance cumulative égale ou supérieure à 500 m ou sur une superficie cumulative égale ou supérieure à 5 000 m², pour une même rivière ou un même lac.

Alléguant l'urgence de réaliser les travaux afin de réparer et prévenir des dommages causés par un sinistre réel et appréhendé, en l'occurrence les tempêtes de novembre 2018, l'ouragan Dorian et les tempêtes à venir, l'initiateur a déposé une demande de soustraction de la PÉEIE en vertu de l'article 31.7.1 de la LQE. Cet article mentionne que le gouvernement peut, aux conditions qu'il détermine, soustraire, en tout ou en partie, un projet de la PÉEIE, dans le cas où la réalisation du projet est requise afin de réparer tout dommage causé par un sinistre au sens de la Loi sur la sécurité civile (chapitre S-2.3) ou pour prévenir tout dommage que pourrait causer un sinistre appréhendé. En ce cas, le gouvernement détermine les dispositions des sous-sections 1 et 2 de la section II du chapitre IV du titre I de la LQE qui sont applicables au projet, le cas échéant.

Il importe de préciser que l'article 31.7.1 n'autorise pas la réalisation du projet. Cet article n'a que pour objectif, dans un contexte bien précis, de permettre au gouvernement de soustraire à l'application de la PÉEIE un projet qui y est assujéti et de transférer au ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques la responsabilité d'en évaluer l'acceptabilité environnementale dans le cadre de l'analyse de la demande d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE qui devra être présentée par l'initiateur préalablement à la réalisation des travaux.

Sur la base des informations fournies par l'initiateur, l'analyse effectuée par le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC), en concertation avec le ministère de la Sécurité publique (MSP) de qui relève la Loi sur la sécurité civile, permet d'établir, à la lumière de la justification du caractère urgent du projet, la pertinence de le soustraire de la PÉEIE ou non et, le cas échéant, selon quelles conditions.

1. LE PROJET

1.1 Mise en contexte

Les Îles-de-la-Madeleine, de par leur contexte insulaire sont sujettes aux aléas côtiers, notamment l'érosion des berges et la submersion. Cette problématique est accentuée par les changements climatiques, la subsidence et le rehaussement du niveau marin. À plusieurs endroits, il est possible de constater un recul marqué du trait de côte, l'abaissement du profil des plages et l'érosion des dunes naturelles. La route 199, l'unique lien routier reliant l'ensemble des îles de l'archipel est très vulnérable à ces aléas de par sa proximité avec le golfe Saint-Laurent. Dans plusieurs secteurs, une diminution continue de la marge de recul de la berge par rapport à la route 199 est observée.

Au fil des années, plusieurs structures ont été mises en place par le ministère des Transports (MTQ) afin de protéger son réseau routier, notamment des enrochements et des recharges de plage. Des travaux, à la suite des récentes tempêtes, notamment celles de décembre 2010 et de 2018 ont d'ailleurs fait l'objet de décrets de soustraction à la PÉEIE.

1.2 Description du sinistre réel et appréhendé

L'ouragan Dorian a atteint les Îles-de-la-Madeleine dans la nuit des 7 et 8 septembre 2019. Son passage a entraîné un rehaussement du niveau de la mer et le dépassement de la marée prévue. Cette surcote, accompagnée de forts vents, provenant d'abord de l'est et ensuite de l'ouest, ont entraîné de l'érosion et de la submersion côtière de part et d'autres de l'archipel (MTQ, octobre 2019).

Lors de l'évènement, la route 199 a été inondée à plusieurs endroits. De nombreuses roches, des débris et du sable ont atteint la route. Les structures de chaussées ont été endommagées. Les secteurs de la Grave et de la Martinique (Figure 4) ont d'ailleurs été fermés à la circulation durant plusieurs heures. Les côtes naturelles ont été érodées et plusieurs ouvrages de protection existants ont été dégradés. Plusieurs sections de routes ne sont donc plus protégées et sont vulnérables face aux prochaines tempêtes, dont la récurrence est plus fréquente à l'automne et à l'hiver (MTQ, octobre 2019). Les figures 1 à 3 illustrent quelques exemples de sites où la route a été atteinte, lesquels nécessitent des interventions à très court terme.

L'historique des tempêtes aux Îles-de-la-Madeleine démontre que les infrastructures routières sont vulnérables. Les tempêtes de novembre 2018 ont grandement fragilisé le réseau routier de l'archipel et le passage de l'ouragan Dorian, le 7 et 8 septembre 2019 est venu exacerber la situation. Alors que les ouvrages de stabilisation faisant suite aux tempêtes de 2018 n'étaient pas encore complétés, plusieurs nouveaux secteurs sont devenus problématiques. Or, de nouveaux épisodes d'érosion et de submersion sont susceptibles de se produire à nouveau, et de porter atteinte aux infrastructures routières. De plus, dans le contexte de changement climatique actuel (absence de couvert de glace en hiver, fréquence et intensité des tempêtes, rehaussement du niveau marin) additionné à l'affaissement de la croûte terrestre de cette région (subsidence), les zones côtières sont de plus en plus exposées aux vagues et tempêtes maritimes. Ainsi, la probabilité qu'une nouvelle tempête survienne est d'autant plus élevée. La carte présentée à la figure 4 illustre les secteurs les plus vulnérables aux aléas côtiers (en rouge et en orange). L'arrivée de nouvelles tempêtes pourrait être particulièrement problématique dans ces secteurs.

Selon le MTQ, des travaux sont requis de manière urgente afin d'éviter, qu'à l'occasion du nouvelle tempête, la route soit endommagée et qu'il ne soit plus possible d'assurer la mobilité par transport routier entre les différentes îles de l'archipel. Une telle situation pourrait engendrer l'isolement d'une partie de la population et porter atteinte à la sécurité des personnes.

FIGURE 1 : DOMMAGES OBSERVÉS À LA SUITE DE L'OURAGAN DORIAN – POINTE-AUX-LOUPS F0107 (CÔTÉ LAGUNE)



Source : MTQ, 2019.

**FIGURE 2 : DOMMAGES OBSERVÉS À LA SUITE DE L'OURAGAN DORIAN – F0103
JETÉE DU DÉTROIT (CÔTÉ LAGUNE)**



Source : MTQ, 2019.

FIGURE 3 : DOMMAGES OBSERVÉS À LA SUITE DE L'OURAGAN DORIAN – F0122 (CÔTÉ LAGUNE)



Source : MTQ, 2019.

FIGURE 4 : LOCALISATION DU PROJET



Source : MTQ, 2019.

1.3 Description générale du projet et de ses composantes

1.3.1 Travaux projetés

Des interventions sont nécessaires sur plus d'une quinzaine de sites. Le MTQ prévoit, dans un premier temps, réparer de façon provisoire les ouvrages de protection actuels et combler les brèches les plus critiques. Des travaux de consolidation de ces interventions seront réalisés ultérieurement, en fonction d'une priorisation qui reste à être établie.

Les travaux consisteront notamment à la mise en place d'énrochements, de recharge de plage, de rehaussement de route, etc. Il est à souligner que plusieurs secteurs touchés étaient déjà enrochés ou faisaient l'objet de recharges sédimentaires. Certains secteurs qui étaient à l'état naturel devront toutefois faire l'objet d'interventions, si la distance entre la côte et la route est inférieure au taux de recul évènementiel estimé.

1.3.2 Calendrier de réalisation

Les travaux débiteront dès l'obtention des autorisations requises en vertu de la Loi sur la qualité de l'Environnement, de la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la Faune (chapitre C-61.1) et de la Loi sur les pêches (L.R.C. (1985), ch. F-14). Les travaux les plus urgents s'effectueront d'ici le 31 mars 2020. Une demande de soustraction à l'application de l'article 22 de la LQE, en vertu de l'article 31.0.12 a d'ailleurs été déposée par le MTQ pour ces secteurs urgents, de façon à ce que les travaux puissent débiter dès la prise du décret. Selon la demande du MTQ, les autres travaux se poursuivraient en fonction des priorités établies et selon la disponibilité du matériel et ce, jusqu'au 31 décembre 2022.

2. CONSULTATION DES COMMUNAUTÉS AUTOCHTONES

Aucune consultation gouvernementale des communautés autochtones n'a été effectuée dans le cadre de l'analyse de la présente demande de soustraction. L'analyse préliminaire, réalisée conformément au *Guide intérimaire en matière de consultation des communautés autochtones*, révèle que la demande est sans impact potentiel sur les droits revendiqués par ces communautés.

3. ANALYSE DE LA DEMANDE

3.1 Définition d'un sinistre au sens de la Loi sur la sécurité civile

En vertu de l'article 31.7.1 de la LQE, la soustraction d'un projet de la PÉEIE repose sur la notion de sinistre au sens de la Loi sur la sécurité civile.

Essentiellement, selon cette loi, un sinistre est un événement dû à un phénomène naturel, une défaillance technologique ou un accident découlant ou non de l'intervention humaine. Il entraîne de graves préjudices aux personnes ou d'importants dommages aux biens et exige des personnes affectées des mesures inhabituelles. Il peut notamment s'agir d'une inondation, d'une secousse sismique, d'un mouvement de sol, d'une explosion, d'une émission toxique ou d'une pandémie.

3.2 Analyse de la justification de la soustraction du projet de la PÉEIE

3.2.1 Analyse en vertu de la Loi sur la sécurité civile

Comme la Loi sur la sécurité civile relève du MSP, ce ministère a été sollicité afin d'analyser la justification de la soustraction du projet de la PÉEIE. À la suite de l'analyse des documents transmis par le MTQ, le MSP affirme que l'ouragan Dorian est un phénomène naturel correspondant à la notion de sinistre. De plus, le MSP juge que les risques de conséquences d'une nouvelle tempête sur la collectivité semblent très élevés considérant l'historique d'érosion et de submersion aux Îles-de-la-Madeleine. Selon le MSP, les impacts appréhendés pourraient causer des dommages importants aux infrastructures en place et pourraient également occasionner à la collectivité affectée, la mise en place de mesures inhabituelles.

Ainsi, sur la base des informations transmises par le MTQ et en concertation avec le MSP, le MELCC estime qu'il est justifié que ces travaux soient soustraits de la PÉEIE, puisqu'ils visent à réparer des dommages subis à la suite d'un sinistre et à prévenir tout dommage que pourrait causer un nouveau sinistre.

3.2.2 Application de l'article 22 de la LQE

De par cette recommandation favorable, le MELCC ne se positionne pas quant à l'acceptabilité environnementale du projet. Il est ainsi recommandé que le MTQ soit tenu de se conformer aux dispositions des articles 22 à 28 et 30 à 31.0.4 de la LQE avant de procéder aux travaux. L'acceptabilité environnementale des projets pourra ainsi être évaluée par le MELCC dans le cadre de l'analyse des demandes d'autorisation ministérielle (article 22 de la LQE) qui seront requises préalablement à la réalisation des travaux.

La possibilité pour le ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques d'exempter certaines activités en vertu de l'article 31.0.12 de cette même loi doit toutefois demeurer applicable, compte tenu que des travaux sont requis à très courts termes pour réparer les dommages de l'ouragan Dorian. Les délais associés à l'obtention d'une autorisation en vertu de l'article 22 ne permettraient donc pas d'assurer la sécurité des personnes et des biens dans un délai approprié. Il est aussi possible que l'avènement d'autres tempêtes entraîne la nécessité de réagir immédiatement.

Lors d'une demande d'autorisation en vertu de l'article 22 ou de soustraction en vertu de l'article 31.0.12 de la LQE en lien avec la présente soustraction, le MTQ devrait être tenu de faire la démonstration que les travaux qu'il prévoit réaliser sont requis afin de réparer ou prévenir les dommages aux infrastructures routières fragilisées par les tempêtes de novembre 2018 et l'ouragan Dorian.

3.2.3 Principes environnementaux et sociaux

Le MELCC recommande que le MTQ soit tenu d'intégrer minimalement, dans toute demande d'autorisation ministérielle (article 22) ou de soustraction d'autorisation (article 31.0.12), les principes environnementaux et sociaux suivants :

- La prise en compte des processus côtiers naturels doit être réalisée dans le but de respecter le contexte hydrogéomorphologique des Îles-de-la-Madeleine. Les impacts sur l'érosion des secteurs adjacents aux sites de travaux, sur le régime sédimentologique, sur l'équilibre sédimentaire en bas de talus et sur les zones de dépôt doivent être minimisés :
 - Dans la mesure du possible, les notions relatives au concept d'espace de liberté des cours d'eau devraient être considérées.
- La destruction de milieux humides et hydriques doit d'abord être évitée, sinon minimisée;
- Les travaux de dragage, de déblai, de remblai ou de redressement en milieu hydrique doivent être réduits autant que possible, en termes de volumes et de superficie :
 - Malgré l'exclusion prévue à l'article 5 du Règlement sur la compensation pour l'atteinte aux milieux humides et hydriques (RCAMHH), le MELCC peut demander des modifications au projet dans le but d'éviter ou de minimiser l'empiètement dans ces milieux jugés sensibles. Par ailleurs, une compensation pour les pertes d'habitat faunique pourrait être exigée par le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs en vertu de la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune (chapitre C-61.1.) et par Pêches et Océans Canada en vertu de la Loi sur les pêches.
- Les méthodes alternatives d'intervention réduisant les impacts sur les milieux hydriques (méthodes dites « douces » comme les recharges de plage, les phytotechnologies, etc.) et qui sont susceptibles de permettre l'implantation de végétation et de conserver le caractère naturel de la rive doivent être priorisées. Pour la réalisation d'ouvrages de stabilisation par des méthodes « rigides », telles que l'enrochement, le ministre des Transports doit faire la démonstration que les méthodes dites « douces » ne sont pas adaptées à la situation et justifier l'utilisation des méthodes dites « rigides »;
- La végétalisation à l'aide d'espèces indigènes et adaptées au milieu, à la suite des travaux doit être maximisée, et ce, même lorsque des méthodes dites « rigides » sont utilisées;
- Des mécanismes visant à informer les citoyens et organismes concernés et à prendre en compte leurs préoccupations doivent être intégrés au projet. À ce niveau, le MTQ doit présenter au MELCC un résumé des préoccupations citoyennes et la façon dont elles ont été prises en compte :
 - Compte tenu que les projets seront soustraits de la PÉEIE et qu'ainsi aucune période d'information publique ou mandat de consultation ciblée, de médiation ou d'audiences publiques ne pourra être tenue par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, le MTQ devra présenter, lors des demandes d'autorisation, les mécanismes qu'il a mis ou compte mettre en place pour informer les citoyens et les organismes concernés des interventions prévues en plus de présenter les préoccupations soulevées et la façon dont elles ont été prises en compte;
- Les mesures adéquates visant à éliminer ou réduire l'intensité des impacts négatifs et les nuisances associées aux travaux doivent être intégrées au projet;

- Le MTQ doit présenter dans ses demandes, une liste exhaustive des mesures d'atténuation à mettre en place.
- Les impacts actuels et futurs des changements climatiques doivent être intégrés au projet. Les composantes du projet susceptibles d'être affectées par les changements climatiques ainsi que les conséquences potentielles sur celui-ci doivent être identifiées. Enfin, des mesures d'adaptations adéquates doivent être proposées afin d'assurer la résilience des infrastructures aux changements climatiques à venir.

3.2.4 Programmes de suivi

Le MTQ devrait être tenu de présenter, dans un rapport succinct déposé au MELCC à chaque demande d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE ou au plus tard, le 1^{er} mars de chaque année pour la durée de la soustraction, un état de la situation permettant de connaître les conséquences des sinistres sur son réseau routier et décrivant, notamment et sans s'y limiter, les infrastructures atteintes et les taux de recul. Ce suivi permettrait d'avoir une vision globale et évolutive des interventions à venir. Dans la mesure du possible, ce rapport devrait aussi être présenté dans le cadre des demandes de soustraction à l'article 22 de la LQE. Par ailleurs, dans ce cas, advenant que le rapport ne puisse être complété sur l'ensemble du territoire lors du dépôt de la demande, les secteurs faisant l'objet de la demande de 31.0.12 devraient être priorités.

De plus, le MTQ devrait être tenu de présenter un programme de suivi des interventions par secteur. Sans s'y limiter, le programme de suivi devrait inclure les éléments suivants : les secteurs où des interventions ont eu lieu, la nature des interventions, les problématiques rencontrées, les empiètements réels en milieux hydriques, des photos avant, pendant et après les interventions, le suivi de la végétation sur cinq ans. Ce deuxième suivi viserait, quant à lui, à documenter les interventions qui sont réalisées, à les bonifier lorsque possible et à bonifier les interventions futures, le cas échéant.

3.2.5 Mise en place d'un programme d'adaptation aux aléas côtiers

Le MELCC est d'avis que le MTQ doit trouver des solutions pour que la mise en place d'un programme d'adaptation aux aléas côtiers aux Îles-de-la-Madeleine puisse se faire dans les meilleurs délais afin de prendre en compte globalement la problématique du territoire des Îles-de-la-Madeleine, de vulnérabilité des infrastructures routières. En ce sens, le ministre des Transports s'est engagé à déposer un avis de projet, au plus tard, le 31 décembre 2020, afin d'entreprendre la PÉEIE parallèlement aux interventions d'urgence qui seront réalisées dans le cadre du présent décret et à déposer un échéancier de mise en place du programme. Il est toutefois recommandé que l'avis de projet comprenne un échéancier d'élaboration et de réalisation du programme de même qu'une présentation des solutions possibles qui seront analysées. Cet échéancier devrait aussi démontrer que tout est mis en œuvre pour que les travaux puissent débiter le plus rapidement possible au terme de la présente soustraction.

Le MELCC aurait souhaité que le MTQ lui dépose dès maintenant un échéancier de mise en place de ce programme et que cet échéancier permette que le programme soit en vigueur au terme de la présente soustraction. Cependant, le MTQ affirme qu'un tel engagement ne serait pas réaliste. Des

rencontres de travail sont toutefois prévus à court terme, entre les intervenants du MELCC et du MTQ afin de définir les balises du programme et de s'assurer de la mise en œuvre du projet dans un délai acceptable.

Le MELCC comprend les difficultés associées à la mise en place d'un tel programme, mais juge qu'il faut trouver des solutions pour cesser d'être en situation de réaction face aux aléas côtiers et plutôt pouvoir intervenir en prévention et adaptation.

3.2.6 Justification du délai de trois ans

La demande de soustraction du MTQ vise la soustraction des travaux requis sur une période de trois ans. Il est à souligner que les délais associés aux décrets de soustraction sont habituellement limités à une ou deux années, compte tenu qu'une soustraction devient justifiée dans un contexte où il y a urgence d'agir et que les délais réglementaires associés à la PÉEIE sont de dix-huit mois. Au-delà de ce délai, la Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels considère normalement que l'initiateur aura le temps de compléter la PÉEIE pour son projet. Cependant, considérant les particularités de ce cas-ci, l'équipe d'analyse considère que le délai de trois ans demandé peut être justifié.

D'abord, les tempêtes récurrentes qui frappent continuellement le réseau routier des Îles-de-la-Madeleine obligent le MTQ à continuellement demander des décrets de soustraction. Une période de validité d'une ou deux années risque donc de se conclure en une nouvelle demande de soustraction.

Ensuite, compte tenu du contexte insulaire des Îles-de-la-Madeleine, le MTQ rencontre souvent des difficultés d'approvisionnement en matériel. En effet, le matériel nécessaire pour la mise en place d'ouvrages, notamment les enrochements, n'est pas disponible aux Îles-de-la-Madeleine. Le MTQ doit ainsi importer le matériel, ce qui implique des délais et des coûts supplémentaires et des conflits d'usage au quai de Cap-aux-Meules. L'approvisionnement en matériel pour les recharges de plage est également un enjeu. En ce sens, le MTQ a entamé des démarches pour obtenir des volumes importants de sédiments. Ces volumes pourraient permettre la mise en place de recharge de plage importante et constituer un projet pilote intéressant à documenter en vue d'une future solution d'adaptation.

Enfin, ce délai a surtout pour objectif de permettre au MTQ de mettre en place un programme d'adaptation aux aléas côtiers, lequel permettra d'avoir une vision intégrée des interventions à faire aux Îles-de-la-Madeleine et tenant compte des données scientifiques les plus récentes en matière d'adaptation aux aléas côtiers. La période demandée devrait permettre au MTQ de sécuriser ses infrastructures le temps de mettre en place un tel programme selon un échéancier réaliste. Il est donc important que les démarches en cours visent l'entrée en vigueur du programme dans un délai raisonnable, à la suite de la fin de la présente soustraction pour que la durée de la soustraction soit pleinement justifiée.

3.3 Autres considérations

Advenant la décision du gouvernement de soustraire les projets de la PÉEIE, précisons que le MTQ devra tout de même se conformer aux dispositions de toute autre loi applicable, notamment la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la Faune (chapitre C-61.1) et à la Loi sur les pêches (L.R.C. (1985), ch. F-14), avant de procéder aux travaux.

CONCLUSION

Sur la base de la justification présentée par le MTQ et de l'avis reçu du MSP, le MELCC convient que des interventions sont requises en urgence et recommande donc que les 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 soient soustraits de la PÉEIE.

Toutefois, le MELCC est d'avis que les travaux devraient être préalablement autorisés en vertu de l'article 22 de la LQE et en conformité avec les dispositions des articles 23 à 28 et 30 à 31.0.4 de cette même loi. La possibilité pour le ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques d'exempter certaines activités en vertu de l'article 31.0.12 de cette même loi doit toutefois demeurer applicable.

Le MELCC recommande aussi que le MTQ soit tenu d'intégrer à toute demande d'autorisation en vertu de l'article 22 ou de soustraction en vertu de l'article 31.0.12, un certain nombre de principes environnementaux et sociaux. Le MELCC recommande également la mise en place de deux programmes de suivi visant à connaître les conséquences des nouveaux sinistres sur les infrastructures de même que l'efficacité des interventions réalisées.

Advenant la décision de soustraire ces travaux de la PÉEIE, cette dernière ne dispensera pas son titulaire d'obtenir toute autre autorisation requise par toute loi ou tout règlement, notamment la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la Faune.

Enfin, considérant que la soustraction est justifiée en raison de l'urgence d'agir et que le MTQ soutient que les travaux doivent être exécutés rapidement, il est recommandé de limiter la présente soustraction aux travaux réalisés d'ici le 31 décembre 2022 inclusivement. Cette date est jugée acceptable sur la base des contraintes des travaux associés au contexte insulaire et à la mise en place, en parallèle d'un programme d'adaptation aux aléas côtiers.

Original signé par :

Michèle Tremblay
M.Sc. Géographie
Chargée de projet

RÉFÉRENCES

Courriel de M. Stéphane Dion, du ministère des Transports, à M^{me} Mélissa Gagnon, du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, envoyé le 16 octobre 2019 à 15 h 29, concernant la demande de décret – travaux d'urgence dans les secteurs affectés par l'ouragan Dorian aux Îles-de-la-Madeleine, 3 pièces jointes.

ANNEXES

ANNEXE 1 CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET

Date	Événement
2019-10-09	Réception de la demande de soustraction préliminaire en vertu de l'article 31.7.1 de la LQE.
2019-10-10	Demande d'engagement formulée au MTQ relativement à la mise en place d'un programme global
2019-10-10	Consultation du MSP sur la justification de la demande de soustraction de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.
2019-10-11	Fin de la consultation et réception des commentaires du MSP.
2019-10-16	Réception de la version finale de la demande de soustraction