

# **DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET STRATÉGIQUE**

## **DIRECTION DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DES PROJETS HYDRIQUES**

**Rapport d'analyse environnementale  
pour la demande de modification du décret numéro 184-2015 du  
18 mars 2015 pour le projet de reconstruction de la route d'accès  
au quai de Tête-à-la-Baleine sur le territoire de la Municipalité de  
la Côte-Nord-du-Golfe-du-Saint-Laurent  
par le ministère des Transports**

**Dossier 3211-02-266**

**Le 9 mai 2022**

*Environnement  
et Lutte contre  
les changements  
climatiques*

**Québec** 



## ÉQUIPE DE TRAVAIL

### **De la Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques:**

Chargé de projet : Monsieur Samuel Yergeau

Supervision technique : Monsieur François Delaître, coordonnateur

Supervision administrative : Madame Isabelle Nault, directrice

Révision du texte et éditique : Monsieur Alain Opoye, technicien en administration



## SOMMAIRE

Le projet de reconstruction de la route d'accès au quai de Tête-à-la-Baleine sur le territoire de la municipalité de la Côte-Nord-du-Golfe-du-Saint-Laurent par le ministère des Transports (MTQ) a comme objectif de rendre sécuritaires deux tronçons de cette route, construits sur des remblais en milieu marin, qui permettent de rejoindre le quai fédéral.

L'initiateur souhaite modifier la conception initialement prévue au décret 184-2015 du 18 mars 2015. Cette modification implique une plus grande superficie d'empiètements en milieu hydrique, puisque, d'une part, le premier tronçon a une élévation de la route supérieure à ce qui avait été prévu dans l'étude d'impact et, d'autre part, les empiètements sont maintenant prévus des deux côtés de la route plutôt que d'un seul.

Le projet, tel que modifié, consiste à élargir et rehausser les deux zones instables en incorporant, dans le premier tronçon, des tapis de gabions afin de contrer l'effet du poinçonnement de l'argile en zone non consolidée, et dans le deuxième tronçon, un tapis de blocs de béton articulés pour protéger la surface de roulement en cas de submersion. Le tronçon 1 sera rehaussé à 2,50 m tandis que le tronçon 2 sera rehaussé à 1,50 m.

Le projet est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu du paragraphe b) du premier alinéa de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (chapitre Q-2, r. 23), puisqu'il concerne un projet de dragage, creusage, remplissage, redressement ou remblayage dans un cours d'eau visé à l'annexe A du règlement à l'intérieur de la limite des inondations de récurrence de 2 ans sur une distance de 500 m ou plus ou sur une superficie de 5 000 m<sup>2</sup> ou plus.

Les travaux prévus provoqueront des impacts locaux, notamment la perte de fonds marins, la perte d'habitats pour différentes espèces fauniques et la perte d'herbiers aquatiques et d'algues. Ces composantes du milieu naturel seront ainsi impactées sur une plus grande superficie que celle qui avait été autorisée initialement. L'analyse des enjeux soulevés dans le cadre de l'analyse environnementale du décret numéro 184-2015 du 18 mars 2015, notamment les enjeux d'accès à la route et de qualité de l'eau, est toujours valide et ne sera pas développée dans le présent rapport.

En vertu de l'obligation gouvernementale en matière de consultation des communautés autochtones, le projet a fait l'objet d'une consultation du MTQ auprès de la communauté innue Unamen Shipu.

Les impacts environnementaux de la réalisation du projet sont jugés de faible ampleur et limités dans le temps et l'espace. En conséquence, l'analyse du projet permet à l'équipe d'analyse, en collaboration avec les ministères et organismes consultés, de conclure que le projet est acceptable du point de vue environnemental.

## TABLE DES MATIÈRES

Équipe de travail.....	iii
Sommaire.....	v
Liste des annexes .....	vii
Introduction .....	1
1. <b>Projet</b> .....	2
1.1 <b>Raison d'être de la modification du projet</b> .....	2
1.2 <b>Description générale du projet modifié et de ses composantes</b> .....	2
1.3 <b>Empiètements en milieu hydrique</b> .....	4
1.3.1 <b>Empiètements dans l'habitat du poisson</b> .....	4
1.3.2 <b>Empiètements en rive</b> .....	5
1.4 <b>Compensation des pertes en milieu hydrique</b> .....	6
1.5 <b>Échéancier de réalisation des travaux</b> .....	6
2. <b>Consultation des communautés autochtones</b> .....	6
3. <b>Analyse environnementale</b> .....	6
3.1 <b>Analyse de la modification du projet</b> .....	7
3.2 <b>Conservation des milieux hydriques</b> .....	7
3.2.1 <b>Séquence éviter-minimiser-compenser</b> .....	7
3.2.2 <b>Atteintes au milieu hydrique</b> .....	8
3.2.3 <b>Qualité de l'habitat du poisson</b> .....	9
3.3 <b>Autres considérations</b> .....	10
3.3.1 <b>Qualité de l'eau</b> .....	10
3.3.2 <b>Adaptation aux changements climatiques</b> .....	10
3.3.3 <b>Émissions de gaz à effet de serre (GES)</b> .....	11
Conclusion.....	11
Références.....	13
Annexes .....	15

**LISTE DES FIGURES**

FIGURE 1	LOCALISATION DES TRONÇONS VISÉS PAR LE PROJET .....	3
FIGURE 2	COUPE-TYPE DU TRONÇON 1 .....	4
FIGURE 3	COUPE-TYPE DU TRONÇON 2 .....	4
FIGURE 4	APERÇU DE L'ÉTAT ACTUEL DE LA RIVE DE PART ET D'AUTRE DE LA ROUTE .....	5

**LISTE DES ANNEXES**

ANNEXE 1	LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE ET DES MINISTÈRES CONSULTÉS.....	17
ANNEXE 2	CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET .....	19



## INTRODUCTION

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale portant sur la demande de modification du décret numéro 184-2015 du 18 mars 2015 autorisant le projet de reconstruction de la route d'accès au quai de Tête-à-la-Baleine sur le territoire de la Municipalité de la Côte-Nord-du-Golfe-du-Saint-Laurent par le ministère des Transports (MTQ). Le MTQ a déposé, le 14 décembre 2021, une demande de modification de décret conformément à l'article 31.7 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) (LQE). Les modifications portent sur les empiètements en milieu hydrique et les obligations de compensation qui en découlent.

Sur la base de l'information recueillie dont la justification de la modification du projet, l'analyse effectuée par les spécialistes du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC) et du gouvernement (voir l'annexe 1 qui est la liste des unités du MELCC et ministères) permet d'établir l'acceptabilité environnementale de la modification du projet, la pertinence de la réaliser ou non et, le cas échéant, d'en déterminer les conditions d'autorisation.

En vertu de l'obligation gouvernementale en matière de consultation des communautés autochtones, le projet a fait l'objet d'une consultation du MTQ auprès de la communauté innue Unamen Shipu.

Les principales étapes précédant la production du présent rapport sont consignées à l'annexe 2.

Le présent rapport d'analyse environnementale présente : une description générale des principales modifications du projet et de ses composantes, l'analyse environnementale de la demande de modification, la conclusion sur l'acceptabilité environnementale et la recommandation du MELCC quant à l'autorisation de la demande de modification.

**Environnement  
et Lutte contre  
les changements  
climatiques**

**Québec** 

## **1. PROJET**

Le projet de décret a pour but de modifier le décret numéro 184-2015 du 18 mars 2015 autorisant le ministère des Transports à réaliser le projet de reconstruction de la route d'accès au quai de Tête-à-la-Baleine sur le territoire de la municipalité de la Côte-Nord-du-Golfe-du-Saint-Laurent. Le projet autorisé vise la reconstruction et la pérennisation de la route d'accès au quai fédéral de Tête-à-la-Baleine qui subit de l'érosion depuis plusieurs années et qui n'est plus sécuritaire pour les usagers. Le projet autorisé implique notamment le rehaussement de deux tronçons de route, sur une longueur totale de 1 250 m, en incorporant un matériau léger (polystyrène) dans le remblai. Dans cette variante, le polystyrène sert d'assise à la structure de la chaussée qui est composée également de matériaux granulaires de calibre MG 12 sur une épaisseur de 750 mm et MG 20 sur une épaisseur de 250 mm à la surface. Un enrochement est également prévu afin de stabiliser les zones remaniées.

La demande de modification de décret déposée par le MTQ a pour objectif de permettre un changement de conception menant à une augmentation de la superficie d'empiètement en milieu hydrique et de remplacer les dispositions liées à la compensation des pertes en littoral pour permettre la compensation financière. La description du projet modifié sera détaillée à la section 1.2 de ce rapport.

### **1.1 Raison d'être de la modification du projet**

Au moment de la prise du décret numéro 184-2015 du 18 mars 2015, le MTQ avait en main une étude d'avant-projet préliminaire réalisée par la firme Roche. Dans cette étude, 5 variantes avaient été analysées selon plusieurs critères, notamment le coût des travaux, les tassements, la faisabilité et les impacts sur l'environnement. La variante de rehaussement de la route avec des remblais légers avait été retenue et avait été analysée dans l'étude d'impact.

Or, afin de présenter un avant-projet définitif complet, plusieurs études ont été réalisées, soit des études hydrauliques, géotechniques et géologiques et un audit de sécurité. Ces études ont permis de constater que le projet est soumis à plusieurs contraintes, principalement en géotechnique, puisque le sol est constitué d'argile sensible, sujette au poinçonnement et à d'importants tassements. Ces contraintes ont mené à un changement d'approche en vue de la reconstruction de la route.

### **1.2 Description générale du projet modifié et de ses composantes**

Le MTQ souhaite modifier la conception initialement prévue. Cette modification implique une plus grande superficie d'empiètements en milieu hydrique puisque, d'une part, le premier tronçon a une élévation de la route supérieure à ce qui avait été prévu dans l'étude d'impact et que, d'autre part, les empiètements sont maintenant prévus des deux côtés de la route plutôt que d'un seul.

Le tronçon 1 (figure 2), d'une longueur de 720 m, sera composé d'une chaussée à deux voies, dont la surface de roulement est en gravier et l'élévation est de 2,50 m, avec glissières de sécurité. Un tapis de gabions sera mis en place afin de contrer l'effet du poinçonnement de l'argile en zone non consolidée. Des bris de pente seront réalisés pour atténuer l'effet de tassements futurs. Un ponceau restant dans ce tronçon sera retiré et ne sera pas remplacé.

Le tronçon 2 (figure 3), d'une longueur de 530 m, sera composé de deux voies avec glissières de sécurité. L'élévation de la route sera de 1,50 m. Le concept de chaussée résiliente a été retenu pour la réalisation de l'ouvrage, c'est-à-dire qu'un tapis de blocs de béton articulés sera mis en place à la surface afin de protéger la surface de roulement en cas de submersion.

FIGURE 1 LOCALISATION DES TRONÇONS VISÉS PAR LE PROJET



Source : MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, DIRECTION DE LA CÔTE-NORD. *Étude d'impact sur l'environnement, Stabilisation de la route du quai de Tête-à-la-Baleine, Basse-Côte-Nord*, par AECOM

FIGURE 2 COUPE-TYPE DU TRONÇON 1

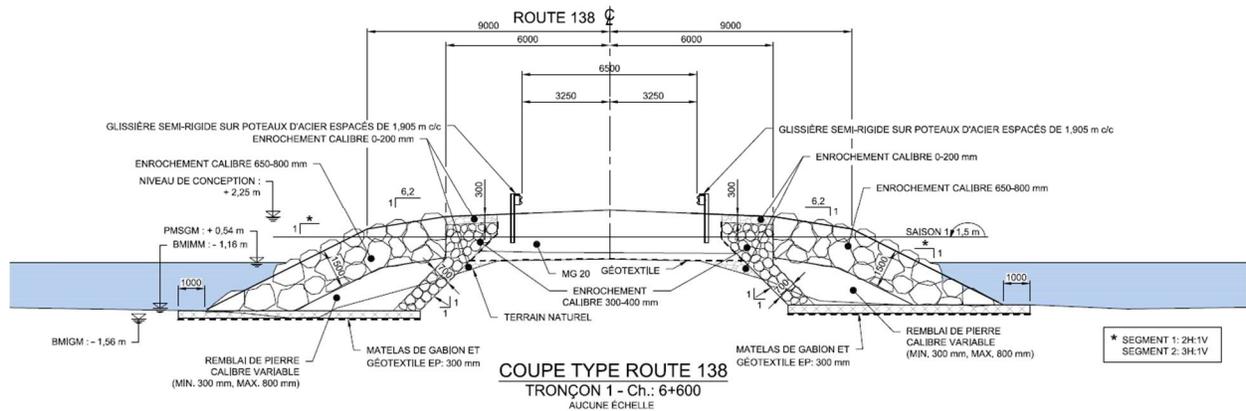
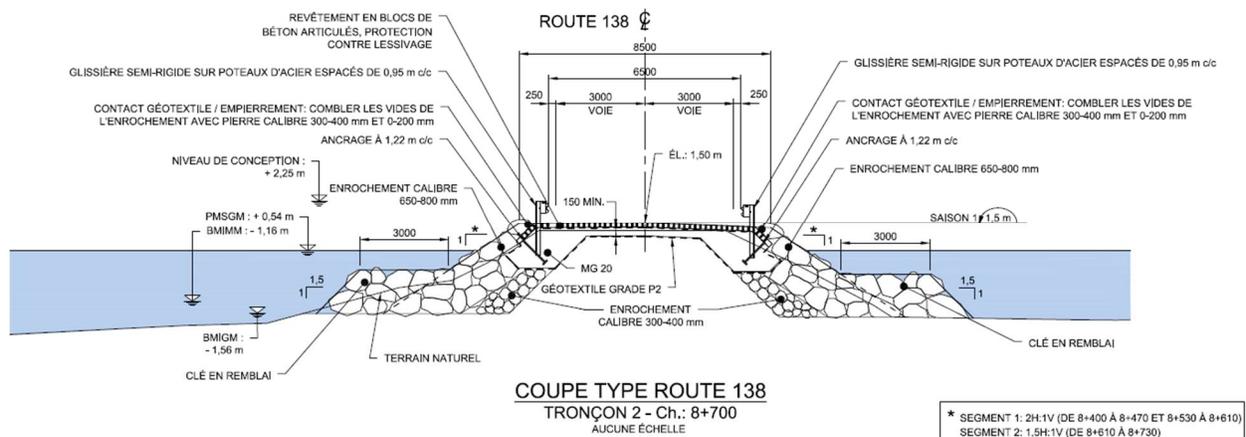


FIGURE 3 COUPE-TYPE DU TRONÇON 2



## 1.3 Empiètements en milieu hydrique

### 1.3.1 Empiètements dans l'habitat du poisson

Le décret numéro 184-2015 du 18 mars 2015 prévoyait des pertes estimées à 5 440 m<sup>2</sup> sous le niveau de pleine mer supérieure de grande marée (PMSGM). Ces pertes correspondent à l'habitat du poisson. Toutefois, la réalisation de différentes études hydrauliques, géotechniques et géologiques a permis de constater que la variante retenue dans l'étude d'impact n'était pas applicable au secteur à l'étude. En effet, la présence d'argile non consolidée, sujette au poinçonnement et à d'importants tassements pousse l'initiateur à réaliser le projet avec une variante ayant des pertes sous la PMSGM de l'ordre de 10 159 m<sup>2</sup>, soit une augmentation de 4 718 m<sup>2</sup> par rapport à ce qui avait été présenté dans l'étude d'impact et donc autorisé par le gouvernement.

De plus, alors que le projet initial prévoyait des empiètements seulement sur le côté ouest de la route, il est maintenant prévu que les empiètements soient localisés des deux côtés de la route. L'élévation projetée de la chaussée a également été rehaussée dans le premier tronçon, ce qui

entraîne une partie des empiètements supplémentaires. L’empiètement du côté est de la route entraînera des pertes dans des herbiers aquatiques, soit des talles de zostère marine, alors que l’empiètement du côté ouest de la route entraînera uniquement des pertes dans une partie du littoral dépourvue de végétation aquatique. Ce secteur du Golfe du Saint-Laurent est l’habitat de plusieurs espèces de poissons, d’invertébrés et d’oiseaux.

Les poissons observés ou susceptibles de se trouver dans le secteur incluent notamment le capelan (*Mallotus villosus*), le hareng atlantique (*Clupea harengus*) et la morue franche (*Gadus morhua*). Des frayères d’éperlan arc-en-ciel (*Osmerus mordax*) ont été observées à proximité du site des travaux, suggérant que l’espèce pourrait fréquenter la zone d’étude.

Pêches et Océans Canada fait état d’importantes concentrations de pétoncles géants (*Placopecten magellanicus*), de pétoncles d’Islande (*Chlamys islandica*) et de homards d’Amérique (*Homarus americanus*) dans la zone d’étude. Celles-ci sont surtout localisées de part et d’autre du tronçon 2, là où la profondeur est plus grande comparativement à la zone plus près des côtes. Le crabe commun (*Cancer irroratus*) occupe le même secteur, mais n’y serait pas présent en densités élevées. Enfin, la moule bleue (*Mytilus edulis*) occupe l’ensemble de la zone d’étude, alors qu’un banc de mye commune (*Mya arenaria*) se trouve du côté ouest du tronçon 1.

### 1.3.2 Empiètements en rive

Un empiètement temporaire en rive sur une superficie d’environ 12 500 m<sup>2</sup> est prévu dans le cadre du projet. Cette superficie couvre essentiellement les deux tronçons de route actuels sur une longueur totale d’environ 1 250 m et une largeur de 10 m. La rive est donc entièrement artificielle puisque les deux tronçons de route en question ont été construits en jetée sur le fond marin.

La rive actuelle est dépourvue de végétation en raison des événements de submersion fréquents. Le lessivage de la chaussée lors de ces événements ne permet pas l’installation de végétaux.

FIGURE 4 APERÇU DE L’ÉTAT ACTUEL DE LA RIVE DE PART ET D’AUTRE DE LA ROUTE



## **1.4 Compensation des pertes en milieu hydrique**

Le décret numéro 184-2015 du 18 mars 2015 prévoyait une compensation des pertes d'habitat du poisson par la réalisation de travaux d'amélioration de l'habitat du homard d'Amérique par la mise en place de récifs artificiels sur la Côte-Nord. Toutefois, dans le cadre de la modification du décret, l'initiateur a informé vouloir compenser financièrement l'ensemble des pertes occasionnées par le projet de reconstruction de la route d'accès au quai.

## **1.5 Échéancier de réalisation des travaux**

L'initiateur prévoit réaliser les travaux entre les mois d'avril et octobre 2023 et entre les mois de mars et août 2024. Les dates exactes pourraient toutefois varier de quelques semaines en fonction de la fin de l'appel d'offres et des choix de l'entrepreneur. De façon globale, des travaux sont susceptibles d'être effectués pendant le printemps, l'été et l'automne.

## **2. CONSULTATION DES COMMUNAUTÉS AUTOCHTONES**

Le gouvernement du Québec a l'obligation de consulter et, dans certaines circonstances, d'accommoder les communautés autochtones lorsqu'il envisage des mesures susceptibles d'avoir un effet préjudiciable sur un droit ancestral ou issu de traités, établi ou revendiqué de façon crédible. L'initiateur du projet étant le MTQ, il incombait à ce dernier de réaliser cette démarche conformément au Guide intérimaire en matière de consultation des communautés autochtones (2008).

Dans le cadre de cette demande de modification de décret, le MTQ a consulté la communauté innue d'Unamen Shipu. La communauté n'a pas transmis de préoccupation dans le cadre de ce projet.

## **3. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE**

Les travaux prévus, c'est-à-dire la reconstruction de deux sections de route et leur protection par un enrochement, amèneront des impacts locaux, notamment quant à la perte de fonds marins, la perte d'habitats pour différentes espèces fauniques et la perte d'herbiers aquatiques et d'algues. Ces composantes du milieu naturel seront ainsi impactées sur une plus grande superficie que celle qui avait été autorisée initialement. L'analyse des enjeux soulevés dans le cadre de l'analyse environnementale du décret 184-2015 du 18 mars 2015, notamment les enjeux d'accès à la route et de qualité de l'eau, est toujours valide et ne sera pas développée dans le présent rapport.

Selon l'initiateur, le milieu biologique de la zone à l'étude n'a pas évolué de façon significative depuis la prise du décret en 2015. En effet, le milieu dans lequel sera réalisé le projet est situé dans un secteur assez fermé dont la dynamique est demeurée essentiellement la même, la population y est très faible et le tourisme n'est pas très présent, ce qui fait en sorte que le milieu ne serait pas affecté par l'anthropisation. L'équipe d'analyse considère que la description du milieu récepteur présentée dans le cadre de l'analyse environnementale du décret 184-2015 du 18 mars 2015 est donc toujours valide, répond aux exigences de l'article 46.0.3 de la LQE et est suffisante pour évaluer les impacts appréhendés et les mesures d'atténuation et de compensation pertinentes.

*Bien que l'équipe d'analyse considère que la description du milieu récepteur est valable pour l'analyse environnementale de la présente modification demandée au décret, il est recommandé de prévoir que les travaux doivent se réaliser avant le 31 décembre 2030. À ce moment, l'actualisation de la caractérisation des milieux biophysiques et humains sera nécessaire afin d'analyser l'acceptabilité environnementale puisque le milieu risque d'avoir changé de façon significative.*

### **3.1 Analyse de la modification du projet**

À la suite de la prise du décret numéro 184-2015 du 18 mars 2015, le MTQ a réalisé plusieurs études dans le secteur des travaux afin de confirmer le choix de la variante. Toutefois, ces études ont permis de constater que le projet est soumis à plusieurs contraintes, notamment géotechniques. En effet, une grande partie du sol sur laquelle sera réalisé le projet est composée d'argile sensible, sujette au poinçonnement et à d'importants tassements. Le principal enjeu découlant de la présente demande de modification au projet est la conservation des milieux hydriques en raison des empiètements en littoral.

### **3.2 Conservation des milieux hydriques**

#### **3.2.1 Séquence éviter-minimiser-compenser**

L'analyse des informations fournies par l'initiateur et des avis des experts consultés amène l'équipe d'analyse à avaliser le constat de l'initiateur selon lequel deux tronçons de la route du quai reliant la terre ferme au quai fédéral de Tête-à-la-Baleine s'enfoncent. Ces deux tronçons montrent des signes d'instabilité. Ils se retrouvent souvent submergés lors des périodes de grandes marées et ne répondent pas aux normes du MTQ en matière de sécurité.

Le quai de Tête-à-la-Baleine joue un rôle important pour la population locale pendant la période libre de glace, puisque toutes les denrées et marchandises y sont acheminées par bateaux. Le quai est également utilisé par les pêcheurs locaux et les touristes. Les résidents et les autorités concernées appréhendent de perdre la route si aucune mesure d'amélioration n'est entreprise. Il est donc impossible d'éviter les travaux de reconstruction de la route dans ce secteur.

Les études réalisées depuis la prise du décret ont permis à l'initiateur d'optimiser les travaux en considérant les contraintes hydrauliques et géotechniques du secteur. Le recours à des tapis de gabions et la réalisation d'une pente de talus la plus abrupte possible, sans compromettre la stabilité de la structure, permettent notamment de limiter les empiètements dans le milieu marin.

Malgré l'optimisation du concept afin de notamment limiter les empiètements dans le milieu hydrique, le projet entraînera des pertes permanentes inévitables en littoral de l'ordre de 10 159 m<sup>2</sup>. Le MTQ prévoit compenser financièrement ces pertes. Cet élément sera détaillé dans la section 3.2.2.

Il est à noter que, pour déterminer la superficie d'empiètement dans le littoral, l'initiateur a utilisé le niveau de la PMSGM, et ce, malgré le fait que le MELCC ne reconnaît pas d'équivalence entre le niveau de la PMSGM et la ligne des hautes eaux (LHE). Cependant, dans le cas présent, ni la cote d'inondation de récurrence de 2 ans ni la LHE ne sont disponibles et la PMSGM semble vraisemblablement plus élevée que la LHE selon les indicateurs physiques observables, soit les lignes de débris et la couleur des roches de la jetée. Puisque l'évaluation de l'empiètement avec la

PMSGM semble assurer que les empiètements réels ne sont pas sous-estimés, la superficie d'empiètement calculée par l'initiateur est jugée acceptable pour le MELCC.

### 3.2.2 Atteintes au milieu hydrique

Le littoral marin dépourvu de végétation est l'habitat de plusieurs espèces animales, dont des poissons, des crustacés et des mollusques. Il permet à ceux-ci de s'alimenter, de se mettre à l'abri et de se reproduire. Certains oiseaux peuvent aussi y trouver une source de nourriture. D'un autre côté, les herbiers de zostère assurent des fonctions écologiques plus importantes dans le littoral marin. En effet, les herbiers aquatiques jouent aussi un rôle de filtre contre la pollution, permettant le maintien de la qualité de l'eau, et d'écran solaire, contribuant au maintien de la température de l'eau. De plus, la zostère assure une fonction de conservation de la diversité biologique en servant d'abri et d'aire d'alimentation aux petits poissons. De façon générale, les herbiers marins sont très importants pendant la période de croissance de certaines espèces de poissons.

L'empiètement dans le milieu hydrique du projet entraînera la perte d'une superficie de 324 m<sup>2</sup> de zostère (*Zostera marina*), dont les herbiers qui parsèment la zone des travaux. Cette plante à fleurs aquatique dont les caractéristiques correspondent aux critères d'espèces d'importance écologique selon Pêches et Océans Canada (MPO) peut avoir un effet déterminant sur les principaux aspects structurels et fonctionnels de l'écosystème marin près des côtes. Les pertes d'herbiers sont susceptibles d'entraîner des répercussions négatives aux espèces utilisant la zostère comme source de nourriture ou de protection. Toutefois, les impacts du projet sur les herbiers de zostère demeurent d'étendue locale et les pertes ne représentent qu'une petite proportion des herbiers de ce type qui se trouvent dans la zone d'influence du projet.

La superficie restante en littoral qui sera perdue en raison du projet (9 835 m<sup>2</sup>) est dépourvue de végétation. Une portion de 1 349 m<sup>2</sup> est même recouverte de matériau granulaire provenant du revêtement de la route sur les deux tronçons. La portion du littoral dépourvue de végétation constitue tout de même l'habitat du poisson, mais a moins de fonctions écologiques que les herbiers de zostère. Comme pour les herbiers de zostère, ce type de milieu est toujours assez répandu dans la zone d'influence du projet et à l'échelle régionale.

La mise en vigueur de la section V.1 de la LQE, le 23 mars 2018, a instauré de nouvelles exigences applicables aux autorisations visant toute activité dans un milieu humide ou hydrique. Selon les dispositions prévues dans cette section, l'impact d'un projet sur ces milieux doit être compensé, soit par des travaux de restauration ou de création de milieux humides et hydriques ou par une contribution financière calculée conformément à la méthode présentée à l'article 6 du Règlement sur la compensation pour l'atteinte aux milieux humides et hydriques (RCAMHH). L'article 46.0.11 de la LQE encadre la prise en compte de l'impact d'un projet sur ces milieux dans le cadre de la PÉEIE.

Ainsi, afin de respecter l'objectif d'aucune perte nette de milieux hydriques dans le cadre du présent projet, l'initiateur s'est engagé à compenser financièrement l'ensemble des pertes permanentes occasionnées en littoral. Cette contribution financière sera versée au Fonds de protection de l'environnement et du domaine hydrique de l'État. Il s'est aussi engagé à fournir, lors de chaque demande d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE, le bilan des pertes réelles liées à l'activité faisant l'objet de la demande, selon les plans et devis qui seront fournis à ce moment.

Le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP) ne s'est pas prononcé sur la compensation des pertes dans l'habitat du poisson, car le projet ne touche pas un territoire aquatique identifié par un plan, tel que spécifié par le paragraphe 7 du premier alinéa de l'article 1 du règlement sur les habitats fauniques (chapitre C-61.1, r. 18). Dans un tel cas, le MELCC intègre plutôt les exigences du MPO dans son analyse. Ainsi, puisque le MPO analyse aussi le dossier, il est possible que l'initiateur ait à réaliser un projet de compensation pour compenser les pertes dans l'habitat du poisson. Toutefois, au moment de finaliser la présente analyse, aucun plan de compensation n'avait encore été soumis par le MTQ à ce ministère. Si un plan de compensation doit être réalisé par l'initiateur pour répondre aux exigences du MPO, le MELCC recommande qu'il soit possible de rembourser la contribution financière faite par l'initiateur s'il est prouvé que l'atteinte au milieu hydrique a bel et bien été compensée et que cela répond aux exigences du MPO.

En ce qui concerne les empiètements en rive, ceux-ci sont jugés temporaires puisque la route servira principalement à la circulation de la machinerie et que sa reconstruction et sa remise à l'état qui prévalaient avant les travaux lui permettront de retrouver son état initial dans le sens où ce sera toujours un chemin carrossable bordé de matériel granulaire. Le rehaussement du premier tronçon pourrait également permettre la colonisation par certains végétaux terrestre, ce qui n'était pas possible auparavant en raison de la submersion fréquente de la route.

L'état actuel des rives, composées de matériel granulaire et de la surface de roulement, combiné à l'absence de végétation, ne leur permet pas d'assurer un grand nombre de fonctions écologiques. Les rives pourraient toutefois participer à la conservation de la biodiversité puisque les interstices rocheux de l'enrochement actuel pourraient servir d'abri à de petits mammifères, à des oiseaux ou à des insectes. Ainsi, les pertes en rive sont considérées comme temporaires et aucune compensation n'est exigée dans le cadre du projet.

*Considérant que l'atteinte au littoral sera entièrement compensée par le versement d'une contribution financière calculée conformément aux spécifications du RCAMHH permettant ainsi d'atteindre l'objectif d'aucune perte nette de cette portion du milieu hydrique, l'équipe d'analyse est d'avis que l'engagement de l'initiateur est satisfaisant. Il est recommandé que cette contribution financière soit exigée par le ministre du MELCC et qu'elle puisse être remboursée par ce dernier, en tout ou en partie, si un plan de compensation comprenant des travaux de restauration ou de création de milieux est exigé par le MPO et s'il est démontré que l'atteinte au milieu hydrique a bel et bien été compensée et que cela répond aux exigences du MPO.*

*Considérant qu'aucune perte en rive n'est prévue, que celle-ci sera remise à l'état qui prévalait avant les travaux et que le rehaussement de la route pourrait y permettre la colonisation par certains végétaux terrestres, l'équipe d'analyse considère que les empiètements en rive sont acceptables.*

### **3.2.3 Qualité de l'habitat du poisson**

La modification du projet inclut également le retrait du seul ponceau restant dans le premier tronçon de route. Selon l'initiateur, ce retrait n'entraînera pas d'impact négatif, ni au niveau de la connectivité hydraulique ni au niveau de la connectivité écologique. En effet, le volume d'eau transitant par le secteur est trop important pour qu'un faible nombre de ponceaux ait un impact sur l'équilibre des niveaux d'eau de part et d'autre de la route. De plus, les espèces peuvent encore

se déplacer d'un milieu à l'autre à travers les différentes îles du secteur. Par ailleurs, il est estimé par l'initiateur que le retrait du ponceau restant favorisera la régénérescence de l'herbier de zostère du côté est de la route et limitera les zones de faiblesse dans la structure de la route, diminuant les interventions nécessaires dans le futur pour le maintien de l'infrastructure. L'initiateur propose de réaliser un suivi sur quelques années de la colonisation par les végétaux aquatiques du secteur à l'est du ponceau. Celui-ci sera intégré au suivi environnemental post-travaux proposé par le MTQ et déjà prévu au décret numéro 184-2015 du 18 mars 2015. Un rapport de suivi environnemental sera déposé au MELCC. Celui-ci est d'accord avec la proposition de l'initiateur.

D'un autre côté, le rehaussement du premier tronçon de route entraînera une diminution des périodes de submersion lors des périodes de grandes marées. De plus, le recours à une chaussée en blocs de béton articulés dans le deuxième tronçon empêchera de recourir à du matériau granulaire pour recouvrir la chaussée. La méthode de conception de ces deux tronçons occasionnera une diminution de la quantité de matériau granulaire se retrouvant dans le milieu marin, diminuant du même coup les risques de remise en suspension de matériel.

*Considérant que le retrait du ponceau et la modification du concept de construction de la route, incluant son rehaussement, n'entraîneront pas d'impact négatif significatif sur l'habitat du poisson et que des impacts positifs pourraient être observés, l'équipe d'analyse considère que les modifications proposées sont acceptables.*

### **3.3 Autres considérations**

#### **3.3.1 Qualité de l'eau**

Les mesures d'atténuation liées à l'enjeu de qualité de l'eau seront essentiellement les mêmes que celles qui avaient été prévues dans l'étude d'impact, puisque la modification de la conception ne change pas la nature des impacts appréhendés, mais seulement leur étendue. Les mesures d'atténuation incluent notamment la réalisation, lorsque possible, des travaux à marée basse, l'interdiction pour la machinerie de circuler dans le milieu marin et la stabilisation immédiate et de façon permanente de tous les endroits remaniés de manière à éviter les mouvements de sol et à minimiser l'action érosive des vagues.

L'utilisation d'un batardeau a toutefois été rejetée en raison de contraintes géotechniques et sera remplacée par l'utilisation d'un rideau de turbidité qui semble être la mesure la plus adéquate pour ce projet.

#### **3.3.2 Adaptation aux changements climatiques**

Les changements climatiques pourraient amener un rehaussement du niveau marin dans le secteur du projet. Le rehaussement isostatique observable dans le secteur limitera la hausse relative du niveau marin qui devrait s'établir à 182 mm dans 50 ans.

L'initiateur a considéré les changements climatiques dans la conception du projet. En ce qui concerne le premier tronçon, le dimensionnement de l'enrochement a été évalué en fonction d'événements extrêmes associés à des périodes de retour de 50 ans. En raison de contraintes géotechniques, le deuxième tronçon ne peut pas être rehaussé et sera plutôt revêtu d'un tapis de blocs de béton articulés. Cela permettra de protéger la chaussée du lessivage des matériaux lors

des submersions qui devraient être plus fréquentes à mesure que la hausse du niveau marin est observée.

L'équipe d'analyse constate que le MTQ a pris en considération les impacts futurs des changements climatiques dans la conception du projet.

### **3.3.3 Émissions de gaz à effet de serre (GES)**

Tel que le stipule le règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets, l'initiateur est tenu de réaliser une estimation des émissions de gaz à effet de serre (GES) attribuables à son projet.

Dans le cadre du présent projet, seules les émissions au cours des travaux doivent être estimées puisque les travaux ne modifient pas l'usage de la route, et que la phase d'exploitation n'entraînera donc pas d'émission supplémentaire. À cet effet, le MTQ a calculé les émissions de GES en les divisant en trois catégories, les équipements motorisés fixes, les véhicules légers et lourds servant au transport de personne et/ou de matériaux et les machineries lourdes utilisées pour le chantier. Le MTQ estime donc qu'environ 1 009 tonnes éq. CO<sub>2</sub> seront émises durant les travaux.

Le MTQ a prévu des mesures d'atténuation qui contribueront à limiter les émissions de GES. Parmi celles-ci, il est notamment prévu d'utiliser de la machinerie fixe ou mobile récente, d'éteindre les moteurs de la machinerie et des véhicules lorsqu'ils ne sont pas utilisés et d'essayer de combiner le voyage de plusieurs personnes en même temps vers le site des travaux. L'équipe d'analyse juge satisfaisantes les mesures d'atténuation prévues par l'initiateur.

## **CONCLUSION**

La modification du décret numéro 184-2015 du 18 mars 2015 a pour objectif d'autoriser une modification dans la conception du projet entraînant une augmentation de la superficie d'empiètement en milieu hydrique ainsi qu'une modification aux dispositions relatives à la compensation des pertes en milieu hydrique. L'enjeu de conservation des milieux hydriques a été analysé dans le présent rapport tandis que l'analyse sur les enjeux d'accès à la route du quai et de qualité de l'eau présentée dans le rapport d'analyse environnementale du décret initial était toujours valide.

Compte tenu de l'analyse qui précède, la modification du décret numéro 184-2015 du 18 mars 2015 est jugée acceptable sur le plan environnemental. Il est donc recommandé d'autoriser la demande de modification du décret numéro 184-2015 du 18 mars 2015 relatif à la délivrance d'une autorisation au ministre des Transports pour le projet de reconstruction de la route d'accès au quai de Tête-à-la-Baleine sur le territoire de la municipalité de la Côte-Nord-du-Golfe-du-Saint-Laurent. Ce projet devrait être complété avant le 31 décembre 2030.

*Original signé par*

Samuel Yergeau  
Géographe, M. Sc.  
Chargé de projets

## RÉFÉRENCES

Lettre de M<sup>me</sup> Louise Milette, du ministère des Transports, à M. Yves Rochon, du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, datée du 26 novembre 2021, concernant la demande de modification du décret numéro 184-2015 du 18 mars 2015, 16 pages;

Lettre de M. David Bouchard, du ministère des Transports, à M<sup>me</sup> Isabelle Nault, du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, datée du 1<sup>er</sup> avril 2022, concernant le dépôt des réponses à la demande d'informations supplémentaires, 1 page et 4 annexes;

Courriel de M<sup>me</sup> Josée Gagnon, du ministère des Transports, à M. Samuel Yergeau, du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, envoyé le 8 avril 2022 à 12 h 39, concernant le bilan des consultations autochtones, 1 page incluant 2 pièces jointes;

Courriel de M<sup>me</sup> Josée Gagnon, du ministère des Transports, à M. Samuel Yergeau, du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, envoyé le 8 avril 2022 à 15 h 41, concernant la justification de l'utilisation de la PMSGM, 1 page incluant 1 pièce jointe;

Courriel de M<sup>me</sup> Josée Gagnon, du ministère des Transports, à M. Samuel Yergeau, du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, envoyé le 12 avril 2022 à 13 h 11, concernant les coupes-types pour les deux tronçons de route, 1 page incluant 2 pièces jointes;

Courriel de M<sup>me</sup> Josée Gagnon, du ministère des Transports, à M. Samuel Yergeau, du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, envoyé le 22 avril 2022 à 11 h 51, concernant la mise à jour de l'échéancier des travaux, 1 page incluant 1 pièce jointe;

COMITÉ ZIP CÔTE-NORD DU GOLFE, (ZIP CNG). *Guide d'intervention en matière de conservation et de mise en valeur des habitats littoraux d'intérêt en Basse-Côte-Nord*, 2009, 166 pages.

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES, Rapport d'analyse environnementale pour le projet de reconstruction de la route d'accès au quai de Tête-à-la-Baleine sur le territoire de la municipalité de la Côte-Nord-du-Golfe-du-Saint-Laurent par le ministère des Transports, 2 février 2015, 23 pages.



## ANNEXES

*Environnement  
et Lutte contre  
les changements  
climatiques*

Québec 



## ANNEXE 1 LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE ET DES MINISTÈRES CONSULTÉS

L'évaluation de l'acceptabilité environnementale du projet a été réalisée par la Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques en collaboration avec les unités administratives concernées du Ministère :

- la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de la Côte-Nord;
- la Direction de l'expertise hydrique

Ainsi que les ministères suivants :

- le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs;
- le ministère Pêches et Océans Canada.

**Environnement  
et Lutte contre  
les changements  
climatiques**

**Québec** 



## ANNEXE 2 CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET

<b>Date</b>	<b>Événement</b>
2015-03-18	Prise du décret numéro 184-2015 du 18 mars 2015
2021-11-29	Demande de modification du décret numéro 184-2015 du 18 mars 2015
2022-02-16	Transmission des questions à l'initiateur de projet
2022-04-01	Réception des réponses
2022-04-12	Réception du dernier avis des ministères et des organismes
2022-04-22	Réception des dernières informations de l'initiateur de projet