
DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET STRATÉGIQUE

DIRECTION DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DES PROJETS HYDRIQUES

Rapport d'analyse de la demande de soustraction du projet de travaux de protection d'urgence de la route 199 sur les territoires des municipalités des Îles-de-la-Madeleine et de Grosse-Île par la ministre des Transports et de la Mobilité durable de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement

Dossier 3216-02-086

Le 28 septembre 2023

*Environnement,
Lutte contre
les changements
climatiques,
Faune et Parcs*

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

TABLE DES MATIÈRES

Équipe de travail	i
Liste des figures	vii
Liste des annexes	vii
Introduction	1
1. Le projet	3
1.1 Mise en contexte	3
1.2 Description du sinistre réel et appréhendé	3
1.3 Description générale du projet et de ses composantes	6
1.3.1 Travaux projetés	6
1.3.2 Calendrier de réalisation	6
2. Consultation des communautés autochtones	6
3. Analyse de la demande	7
3.1 Définition d'un sinistre au sens de la Loi sur la sécurité civile	7
3.2 Analyse de la justification de la soustraction du projet de la PÉEIE	7
3.2.1 Analyse du sinistre	7
3.2.2 Application de l'article 22 de la LQE et des autres lois applicables	7
3.2.3 Principes environnementaux et sociaux	8
3.2.4 Justification de la durée du décret	9
Conclusion	10
Références	13
Annexes	15

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1	SITES SUIVIS PAR LE MTMD ET AFFECTÉS PAR LES ALÉAS CÔTIERS DEPUIS 2018	4
FIGURE 2	DOMMAGES OBSERVÉS À LA SUITE DU PASSAGE DE L'OURAGAN FIONA LES 23 ET 24 SEPTEMBRE 2022	5
FIGURE 3	DOMMAGES OBSERVÉS À LA SUITE DU PASSAGE DE L'OURAGAN FIONA LES 23 ET 24 SEPTEMBRE 2022	6

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1	CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET	17
----------	--	----

INTRODUCTION

Le présent rapport constitue l'analyse de la demande de soustraction de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement (PÉEIE) du projet de travaux de protection d'urgence de la route 199, sur les territoires des municipalités des Îles-de-la-Madeleine et de Grosse-Île par la ministre des Transports et de la Mobilité durable (MTMD).

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), ci-après LQE, présente les modalités générales de la PÉEIE.

Le projet de travaux de protection d'urgence de la route 199 est assujéti à cette procédure en vertu du paragraphe 1 du premier alinéa de l'article 2 de la partie II de l'annexe 1 du Règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets (chapitre Q-2, r. 23.1), puisqu'il concerne des travaux de déblai ou de remblai, à l'intérieur de la limite des inondations de récurrence de 2 ans d'une rivière ou d'un lac, 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 prévenir des dommages potentiels causés par un sinistre réel et appréhendé, en l'occurrence l'ouragan Fiona 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, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs 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, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP), 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

La côte des Îles-de-la-Madeleine, bordée par le golfe du Saint-Laurent est sujette aux aléas côtiers, notamment la submersion et l'érosion des berges. Cette problématique est amplifiée par l'affaissement de la croûte terrestre de cette région (subsidence) et par les changements climatiques qui provoquent un rehaussement du niveau marin, une réduction du couvert de glace et une augmentation de la fréquence et de l'intensité des tempêtes. 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 par sa proximité avec le golfe du Saint-Laurent.

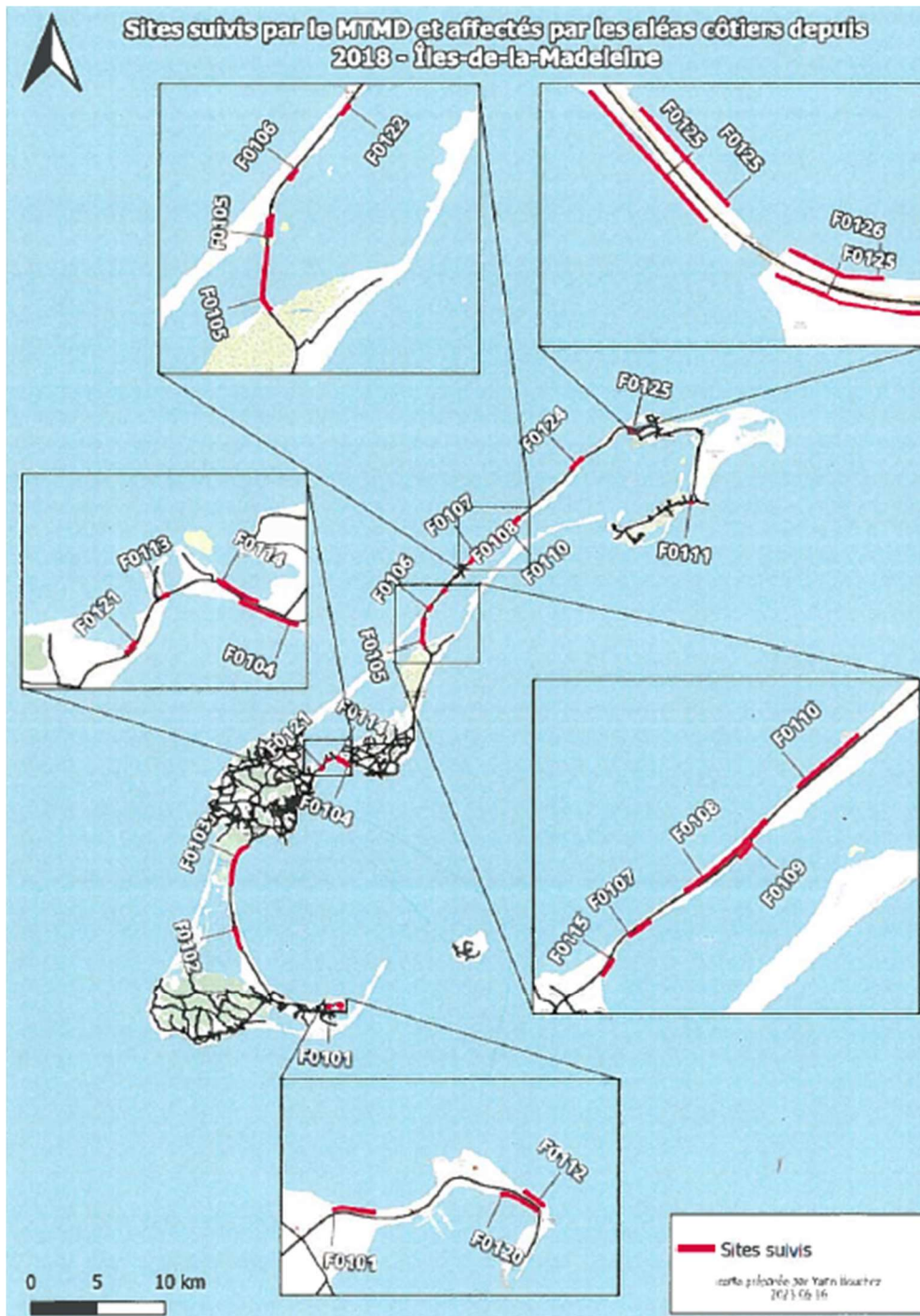
Au fil des années, plusieurs mesures de protection ont été mises en place par le MTMD (figure 1) afin de protéger son réseau routier, notamment des enrochements et des recharges de plage. Ces aménagements ont été soustraits à l'application de la procédure puisqu'il s'agissait de travaux devant se réaliser à court terme suivant le passage de différentes tempêtes qui ont affecté les Îles-de-la-Madeleine. La demande de soustraction actuelle est d'une certaine façon le renouvellement du décret de soustraction précédent, à savoir le décret numéro 1060-2019 du 23 octobre 2019, modifié par le décret numéro 1476-2021 du 24 novembre 2021 qui arrivera à échéance le 31 décembre 2023.

Par ailleurs, le MTMD a déposé, le 29 juillet 2021, un avis de projet relatif à son programme décennal d'intervention en zones côtières qui couvrira, de manière globale, le Bas-Saint-Laurent, la Gaspésie et les Îles-de-la-Madeleine. L'un des objectifs principaux de ce programme est de permettre au MTMD d'intervenir proactivement et de manière concertée en matière de prévention et d'adaptation aux aléas côtiers. Cette stratégie viserait donc davantage la prévention que la réparation et permettrait à l'initiateur d'éviter de faire des interventions à la pièce, ce qui pourrait amener le MTMD à choisir des interventions qui ne sont pas toujours adaptées au milieu d'insertion et qui pourraient causer des impacts aux secteurs adjacents, entraînant ainsi d'autres besoins en travaux et des coûts supplémentaires. Le MTMD estime que ce programme pourrait être autorisé par le gouvernement au courant de l'année 2026.

1.2 Description du sinistre réel et appréhendé

L'historique des tempêtes aux Îles-de-la-Madeleine démontre que celles-ci sont relativement fréquentes, une tendance qui devrait être exacerbée par les changements climatiques, et que les infrastructures routières sont vulnérables aux aléas. Les tempêtes de novembre 2018 ont grandement fragilisé le réseau routier de l'archipel et le passage des ouragans Dorian, les 7 et 8 septembre 2019 ainsi que Fiona les 23 et 24 septembre 2022 a exacerbé la situation.

FIGURE 1 SITES SUIVIS PAR LE MTMD ET AFFECTÉS PAR LES ALÉAS CÔTIERS DEPUIS 2018



À titre d'exemple, le passage de l'ouragan Fiona a entraîné des vents soutenus soufflants du Nord-Nord-Est à des vitesses variant de 50 à 80 km/h et dont les rafales ont atteint 125 km/h le 23 septembre 2022 et 116 km/h le 24 septembre 2022. Le passage de l'ouragan était associé à une importante basse pression dont le creux de 95,10 kPa a été atteint vers 10 h le 24 septembre 2022. Ce facteur a eu pour incidence de neutraliser la marée basse prévue en matinée. Une surcote importante a d'ailleurs été observée lors de l'événement.

Chaque nouvelle tempête rend de nouveaux secteurs problématiques alors que les travaux faisant suite aux tempêtes précédentes ne sont pas exécutés. Or, de nouveaux épisodes d'érosion et de submersion sont susceptibles de se produire à nouveau à court ou moyen terme et de porter atteinte aux infrastructures routières déjà fragilisées (figures 2 et 3). En considérant la récurrence des tempêtes, le haut niveau de risque associé à ces événements et le risque pour la sécurité des personnes, le MTMD est d'avis que des travaux sont requis de manière urgente et que les risques de sinistre justifient une soustraction de la PÉEIE.

La demande de soustraction actuelle vise les mêmes sites que le décret précédent, c'est-à-dire l'ensemble des sites d'érosion suivis par le MTMD sur l'archipel (Figure 1). Des travaux ont été effectués sur certains de ces sites, mais il s'agit souvent de travaux temporaires qui avaient pour but de stabiliser en urgence. Toutefois, en raison de l'imprévisibilité des tempêtes, il est possible que le MTMD soit forcé d'intervenir à nouveau sur un même site. Le MTMD pourrait également réaliser sur l'un de ces sites, selon la priorisation établie, des interventions majeures qui assureraient une meilleure stabilité à long terme de ces sites.

FIGURE 2 DOMMAGES OBSERVÉS À LA SUITE DU PASSAGE DE L'OURAGAN FIONA
LES 23 ET 24 SEPTEMBRE 2022



FIGURE 3 DOMMAGES OBSERVÉS À LA SUITE DU PASSAGE DE L'OURAGAN FIONA LES 23 ET 24 SEPTEMBRE 2022



1.3 Description générale du projet et de ses composantes

1.3.1 Travaux projetés

Les interventions prévues sont de la même nature que celles proposées dans les décrets de soustraction précédents. C'est-à-dire que le type d'intervention est déterminé suivant des études hydrauliques et des avis de mobilité pour chacun des sites d'intervention. De manière générale, les travaux incluent des enrochements classiques, des rip-raps ou des recharges de plage.

1.3.2 Calendrier de réalisation

Les travaux seront réalisés selon la priorisation établie par le MTMD. Cette priorisation est revue à la suite de chaque tempête selon l'urgence de protéger la route ainsi que selon la disponibilité des matériaux et des ressources. L'initiateur souhaite que le décret de soustraction à la PÉEIE soit effectif jusqu'au 31 décembre 2026 puisqu'il considère que son programme d'intervention devrait être autorisé au courant de l'année 2026.

2. CONSULTATION DES COMMUNAUTÉS AUTOCHTONES

Aucune consultation gouvernementale auprès des communautés autochtones n'a été effectuée dans le cadre de cette demande de soustraction. Selon les balises fixées par le Guide intérimaire en matière de consultation des communautés autochtones (2008), il est considéré que cette demande de soustraction n'est pas susceptible d'avoir un effet préjudiciable sur un droit ancestral ou issu de traités d'une communauté autochtone, établi ou revendiqué de façon crédible.

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 ainsi notamment s'agir d'une inondation, une secousse sismique, un mouvement de sol, une explosion, une émission toxique ou une pandémie.

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

3.2.1 Analyse du sinistre

Comme l'article 31.7.1 réfère à un sinistre au sens de la Loi sur la sécurité civile et que cette loi relève du MSP, ce ministère a été sollicité afin d'analyser la justification de la soustraction du projet de la PÉEIE. Par ailleurs, au sein du MELCCFP, la Direction de l'hydrologie et de l'hydraulique (DHH) et la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine ont été consultées.

Le ministère de la Culture et des Communications (MCC) a également été consulté afin d'identifier des enjeux potentiels reliés à la préservation du patrimoine. Celui-ci a recommandé que le ministère des Transports et de la Mobilité durable évalue, à l'aide de professionnels compétents, l'impact que chacun des chantiers et aménagements pourrait avoir sur le patrimoine archéologique afin de mettre en place les mesures appropriées.

Ainsi, sur la base des informations transmises par le MTMD et en concertation avec le MSP, la DHH et la DRAE de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, le MELCCFP estime qu'il est justifié que ce projet soit soustrait de la PÉEIE, puisqu'il vise à prévenir tout dommage que pourraient causer des sinistres appréhendés. En effet, de l'avis des experts du MSP et de la DHH qui jugent la soustraction justifiée, il est requis de protéger rapidement la côte des Îles-de-la-Madeleine, car il est fort probable que la route 199 soit endommagée ou que la sécurité des personnes soit menacée par de prochains événements de tempête occasionnant de l'érosion ou de la submersion côtière. Ces situations exigeraient à la collectivité de mettre en place des mesures exceptionnelles pour faire face à un tel sinistre. De plus, l'application de la PÉEIE pourrait induire des délais incompatibles avec les risques encourus.

3.2.2 Application de l'article 22 de la LQE et des autres lois applicables

Par cette recommandation favorable, le MELCCFP ne se positionne pas quant à l'acceptabilité environnementale du projet. Celle-ci sera évaluée par le MELCCFP 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. Il est ainsi recommandé que la ministre des Transports et de la Mobilité durable soit tenue de se conformer aux dispositions des articles 22 à 28 et 30 à 31.0.4 de la LQE avant de procéder aux travaux.

La possibilité pour le ministre de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs d'exempter certaines activités en vertu de l'article 31.0.12 de cette même loi doit toutefois demeurer applicable, étant donné que des travaux pourraient être requis à très court terme pour réparer les dommages potentiels occasionnés par une tempête à venir. Les délais associés à l'obtention d'une autorisation en vertu de l'article 22 pourraient ne pas permettre d'assurer la sécurité des personnes et des biens dans un délai approprié. L'historique des tempêtes dans la région et le fait que le secteur ait déjà été endommagé par des tempêtes précédentes justifient cette recommandation.

Advenant la décision du gouvernement de soustraire le projet de la PÉEIE, précisons que la ministre des Transports et de la Mobilité durable devra aussi se conformer aux dispositions de toute autre loi applicable, notamment la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la Faune, la Loi sur les espèces menacées ou vulnérables (chapitre E-12.01) et à la Loi sur les pêches (L.R.C. (1985), ch. F-14), avant de procéder aux travaux.

3.2.3 Principes environnementaux et sociaux

Le MELCCFP recommande également que l'initiateur intègre minimalement, dans toute demande d'autorisation ministérielle, des principes environnementaux et sociaux qui ont montré des bénéfices dans le cadre des précédents décrets de soustraction. Par ailleurs, la consultation du MCC dans les récents dossiers de soustraction a montré que cette section pouvait être bonifiée par l'ajout d'un principe à propos du patrimoine archéologique.

Les principes environnementaux et sociaux sont les 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.
- Toutes les mesures doivent être prises afin d'assurer la qualité de l'eau, notamment en limitant l'émission de matières en suspension dans les milieux humides et hydriques;
- Les méthodes d'intervention qui réduisent les impacts sur les milieux humides et hydriques et qui sont susceptibles de permettre l'implantation de la végétation et la conservation du caractère naturel de la rive doivent être priorisées. À cet égard, la ministre des Transports et de la Mobilité durable doit présenter au MELCCFP, lors de chaque demande d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE, l'analyse des différentes variantes qu'elle aura effectuée.
 - Ces méthodes incluent, notamment le déplacement d'infrastructures, les recharges de plage avec des matériaux d'une granulométrie similaire à celle qui est présente naturellement ainsi que les phytotechnologies. Lorsque le recours à ces méthodes d'intervention est impossible, la Municipalité doit faire la démonstration que celles-ci ne sont pas adaptées à la situation et justifier l'utilisation d'autres méthodes telles que l'enrochement ou le rip-rap;

- La végétalisation des sites à l'aide d'espèces indigènes et adaptées au milieu, doit être maximisée, peu importe les méthodes utilisées. La ministre des Transports et de la Mobilité durable devra réaliser le suivi des travaux de végétalisation pour valider l'atteinte des objectifs fixés. Ce suivi devra être réalisé durant la période estivale sur cinq ans, soit aux années un, trois et cinq après la fin des travaux. Ce suivi pourra prendre fin plus tôt si le ministre de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs juge que les objectifs sont atteints avant la fin de la période de cinq ans. Les rapports de suivi devront être transmis au ministre de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs au plus tard six mois après la fin de chaque suivi.

Si les suivis effectués démontrent plutôt que les objectifs fixés pour la végétalisation ne sont pas atteints en tout ou en partie au terme du délai prescrit, la ministre des Transports et de la Mobilité durable devra réaliser de nouveaux travaux de végétalisation, et ce, jusqu'à l'atteinte des objectifs. Les modalités relatives aux suivis et aux rapports seront identiques à celles prévues au paragraphe précédent;

- Des mécanismes visant à informer les citoyens et organismes concernés et à prendre en compte leurs préoccupations doivent être intégrés au projet. À cet égard, la ministre des Transports et de la Mobilité durable doit présenter au MELCCFP un résumé des préoccupations citoyennes et la façon dont elles ont été prises en compte pour l'élaboration des travaux :
 - Étant donné qu'un projet soustrait de la PÉEIE ne bénéficie pas d'une période d'information publique ou d'un mandat de consultation ciblée, de médiation ou d'audiences publiques, le Ministère 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 impacts actuels et futurs des changements climatiques doivent être intégrés à la conception du 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.
- Les impacts des chantiers de construction sur le patrimoine archéologique du secteur doivent être évalués par un professionnel compétent afin que les mesures de protection appropriées soient mises en place.

3.2.4 Justification de la durée du décret

La demande de soustraction de la ministre des Transports et de la Mobilité durable vise la réalisation de divers travaux de protection d'urgence de la route 199 sur les territoires des

municipalités des Îles-de-la-Madeleine et de Grosse-Île sur une période d'un peu plus de 3 ans, soit jusqu'au 31 décembre 2026.

Le MTMD a déposé un avis de projet relativement à son programme décennal d'intervention en zones côtières qui couvrira notamment les territoires des municipalités des Îles-de-la-Madeleine et de Grosse-Île. Le MTMD vise l'obtention du décret gouvernemental associé à ce programme au courant de l'année 2026. La mise en œuvre de ce programme d'intervention est à la base de la recommandation de l'équipe d'analyse de soustraire le présent projet de la PÉEIE jusqu'en 2026. En effet, depuis trop longtemps, les interventions aux Îles-de-la-Madeleine se font en urgence, en réaction à des événements extrêmes. Le programme permettra ainsi d'éviter de recourir à la soustraction de la PÉEIE, qui doit demeurer une procédure exceptionnelle et non une façon de faire récurrente.

Suivant l'historique des dernières années, la probabilité que de nouvelles tempêtes surviennent dans les années à venir, soit d'ici la mise en œuvre du programme d'intervention, est élevée. Entre-temps, les besoins d'interventions pour sécuriser les sites déjà affectés par les tempêtes ou ceux qui le seront par les tempêtes à venir sont évidents. La prise d'un décret de soustraction qui s'échelonne jusqu'à la fin de l'année 2026 assurerait au MTMD la possibilité d'effectuer les travaux jugés essentiels à la sécurité de la route 199 sans avoir besoin de faire des demandes de soustraction à chaque événement et ainsi concentrer leurs efforts sur une meilleure planification des travaux.

De plus, il arrive fréquemment que des difficultés d'approvisionnement soient rencontrées. 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 MTMD doit ainsi importer le matériel, ce qui implique des délais supplémentaires et des conflits d'usages au quai de Cap-aux-Meules. Des enjeux de main-d'œuvre sont également rencontrés puisque le nombre d'entrepreneurs en mesure de réaliser les travaux ne suffit pas à couvrir la demande des divers intervenants des îles. Le gouvernement du Québec a d'ailleurs pris le décret numéro 354-2016 du 4 mai 2016, concernant la reconnaissance par le gouvernement du Québec du statut particulier lié au caractère insulaire et des contraintes structurelles de l'agglomération des Îles-de-la-Madeleine lors de la planification pluriannuelle effectuée dans le cadre de la stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires. Ce décret appelle chaque ministère à moduler ses interventions afin de tenir compte des enjeux et des contraintes particulières de l'agglomération.

Sur la base de cette analyse et considérant, le contexte unique des Îles-de-la-Madeleine, l'équipe d'analyse recommande que l'échéance du décret de soustraction soit fixée au 31 décembre 2026.

CONCLUSION

Le MELCCFP, en concertation avec le MSP, convient que des interventions d'urgence sont requises afin de stabiliser certains tronçons de la route 199 sur les territoires des municipalités des Îles-de-la-Madeleine et de Grosse-Île et recommande que le projet soit soustrait de la PÉEIE afin de prévenir des dommages potentiels causés par un sinistre réel et appréhendé, en l'occurrence l'ouragan Fiona et les tempêtes à venir. Toutefois, le MELCCFP tient à rappeler que les travaux devront 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. Il est toutefois recommandé de

ne pas restreindre l'application de l'article 31.0.12 de cette même loi, considérant que des travaux pourraient être requis à très court terme pour réparer les dommages potentiels occasionnés par une tempête à venir.

Le MELCCFP recommande également que l'initiateur soit tenu d'intégrer à toute demande d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE un certain nombre de principes environnementaux et sociaux. Considérant le contexte insulaire propre aux Îles-de-la-Madeleine, les enjeux d'approvisionnement en matériaux et les enjeux de conflits d'usages au quai de Cap-aux-Meules qui sont susceptibles d'occasionner des délais dans la réalisation des travaux, il est également recommandé que la date limite pour soustraire ces travaux de la PEEIE soit fixée au 31 décembre 2026.

Original signé

Samuel Yergeau
Géographe, M. Sc.
Chargé de projet

RÉFÉRENCES

- Lettre de M. Stéphane Dion, du ministère des Transports et de la Mobilité durable, à M^{me} Isabelle Nault, du ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs, datée du 18 juillet 2023, concernant les projets de travaux d'urgence aux Îles-de-la-Madeleine, 23 pages incluant 4 annexes.

ANNEXES

ANNEXE 1 CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET

Date	Événement
2023-07-20	Réception de la demande de soustraction en vertu de l'article 31.7.1 de la LQE.
2023-08-14	Consultation du MSP et de la DHH sur la justification de la demande de soustraction de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et de la DRAE Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine et du MCC sur les enjeux du projet.
2023-08-30	Fin de la consultation et réception du dernier avis.