



PR1.1 - Avis de projet

Réseau ferroviaire de la Gaspésie entre Port-Daniel-Gascons et Gaspé – projet de protection côtière - réfection



No réf. MTMD: 154 227 659
Avril 2024
REV00

Direction générale du transport ferroviaire



Formulaire d'avis de projet

PR1.1 - Avis de projet

Titre du projet : Réseau ferroviaire de la Gaspésie entre Port-Daniel-Gascons et Gaspé – projet de protection

côtier – réfection- No. réf. MTMD: 154227659

Nom de l'initiateur du projet : Ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec

PRÉAMBULE

La sous-section 4 de la section II du chapitre IV du titre I de la [Loi sur la qualité de l'environnement \(LQE\)](#) oblige toute personne ou tout groupe à suivre la [procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement \(PÉEIE\)](#) et à obtenir une autorisation du gouvernement, avant d'entreprendre un projet visé par l'annexe I du [Règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets](#) situés dans le Québec méridional.

Ainsi, quiconque a l'intention d'entreprendre la réalisation d'un projet visé à l'un des articles 31.1 ou 31.1.1 de la LQE doit déposer un avis écrit au ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques en remplissant le formulaire « Avis de projet » et en y décrivant la nature générale du projet. Cet avis permet au ministre de s'assurer que le projet est effectivement assujetti à la PÉEIE et, le cas échéant, de préparer une directive indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact que l'initiateur doit préparer.

Le formulaire « Avis de projet » sert à décrire les caractéristiques générales du projet. Il doit être rempli d'une façon claire et concise et l'information fournie doit se limiter aux éléments pertinents pour la bonne compréhension du projet, de ses impacts et des enjeux appréhendés. L'avis de projet sera publié dans le Registre des évaluations environnementales prévu à l'article 118.5.0.1 de la LQE.

Sur la base de l'avis de projet et de la directive, toute personne, tout groupe ou toute municipalité pourra faire part au ministre, lors d'une période de consultation publique de 30 jours, de ses observations sur les enjeux que l'étude d'impact devrait aborder. Le ministre, selon l'article 31.3.1 de la LQE, transmettra ensuite à l'initiateur du projet les observations et les enjeux soulevés dont la pertinence justifie l'obligation de leur prise en compte dans l'étude d'impact du projet.

Conformément à l'article 36 du [Règlement sur l'encadrement d'activités en fonction de leur impact sur l'environnement](#), le demandeur doit produire la « Déclaration d'antécédents ». Il est à noter qu'une telle déclaration n'est pas requise de la part des personnes morales de droit public. Vous trouverez le formulaire de « Déclaration d'antécédents » à l'adresse électronique suivante : <https://www.environnement.gouv.qc.ca/evaluations/publicat.htm>

Le formulaire « Avis de projet » doit être accompagné du paiement prévu dans le système de tarification des demandes d'autorisations environnementales. Le détail des tarifs applicables est disponible à l'adresse électronique suivante : www.environnement.gouv.qc.ca/ministere/tarification/ministere.htm (cliquez sur le lien « Procédure d'évaluation environnementale, Québec méridional »). Ce paiement doit être fait à l'ordre du ministre des Finances selon les modalités énoncées à l'adresse électronique suivante : <https://www.environnement.gouv.qc.ca/evaluations/tarification.htm>. Il est à noter que le Ministère ne traitera pas la demande tant que ce paiement n'aura pas été reçu. Deux (2) copies papier et une copie électronique de l'avis de projet doivent être transmises aux adresses suivantes :

Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques,
de la Faune et des Parcs
Direction générale de l'évaluation environnementale et stratégique
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boul. René-Lévesque Est, boîte 83
Québec (Québec) G1R 5V7
Téléphone : 418 521-3933
Courriel : dgees-info@environnement.gouv.qc.ca

Veuillez noter que si votre projet est soumis à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique, prise en vertu de la Loi sur les infrastructures publiques (chapitre I-8.3), l'autorisation d'élaborer le dossier d'affaires de ce projet doit avoir été obtenue du Conseil des ministres avant que le formulaire « Avis de projet » ne soit déposé.

Par ailleurs, en vertu de [l'Entente de collaboration Canada-Québec en matière d'évaluation environnementale](#) conclue en mai 2004 et renouvelée en 2010, le Ministère transmettra une copie de l'avis de projet à l'Agence canadienne d'évaluation d'impact afin qu'il soit déterminé si le projet est également assujetti à la Loi sur l'évaluation d'impact. Le cas échéant, le projet fera l'objet d'une évaluation environnementale coopérative et l'avis de projet sera inscrit au registre public prévu par la Loi sur l'évaluation d'impact. L'initiateur de projet sera avisé par lettre seulement si son projet fait l'objet d'une évaluation environnementale coopérative.

Enfin, selon la nature du projet et son emplacement, le Ministère pourrait devoir consulter une ou des communautés autochtones au cours de l'évaluation environnementale du projet. L'avis de projet alors déposé par l'initiateur est transmis à une ou des communautés autochtones afin d'amorcer la consultation. L'initiateur de projet sera avisé si son projet fait l'objet d'une consultation auprès des communautés autochtones.

1. IDENTIFICATION ET COORDONNÉES DU DEMANDEUR

1.1 Identification de l'initiateur de projet

Nom : Direction générale du transport ferroviaire
Ministère des Transports et de la Mobilité durable

Adresse municipale : 700 boul René-Lévesque Est, 14^e étage, Québec, G1R 5H1

Adresse postale (si différente de l'adresse municipale) :

Nom et fonction du ou des signataires autorisés à présenter la demande : Mathieu Grondin, directeur général

Numéro de téléphone : 418-646-0700	-	Numéro de téléphone (autre) :	-
------------------------------------	---	-------------------------------	---

Courrier électronique : mathieu.grondin@transports.gouv.qc.ca

1.2 Numéro de l'entreprise

Numéro d'entreprise du Québec (NEQ) : s.o.

1.3 Résolution du conseil municipal

s.o.

1.4 Identification du consultant mandaté par l'initiateur de projet (s'il y a lieu)

Nom : Claude Desrochers, Tetra Tech QI inc.

Adresse municipale : 1377, avenue Galilée, Québec (Québec) G1P 4G4

Adresse postale (si différente de l'adresse municipale) : s.o.

Numéro de téléphone : 418 894-8808	Numéro de téléphone (autre) : s.o.
------------------------------------	------------------------------------

Courrier électronique : claude.desrochers@tetratech.com

Description du mandat : Mandat de conception et de préparation de l'autorisation environnementale

2. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

2.1 Titre du projet

Réseau ferroviaire de la Gaspésie entre Port-Daniel-Gascons et Gaspé – projet de protection côtière - réfection

2.2 Article d'assujettissement du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets

Dans le but de vérifier l'assujettissement de votre projet, indiquez, selon vous, à quel article du Règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets votre projet est assujetti et expliquez pourquoi (atteinte du seuil, par exemple).

Le projet est assujetti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement (PÉIE) prévue à la sous-section 4 de la section II du chapitre IV de la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE) et en vertu de l'article 2 de la partie II de l'annexe I du Règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets (RÉEIE). Plus précisément, le projet dépasse les seuils prévus au paragraphe 2 de l'alinéa 1, et conformément à l'alinéa 5, de cet article du RÉEIE (voir ci-dessous).

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).

2. TRAVAUX DANS DES MILIEUX HUMIDES ET HYDRIQUES

1° Des travaux de dragage, de déblai, de remblai ou de redressement, à quelque fin que ce soit, 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.

Les travaux de protection côtière seront réalisés sur environ 11 km linéaires, répartie entre six sites distincts et non-contigus de l'emprise ferroviaire. Dans ces six sites, la distance cumulative d'intervention à l'intérieur de la limite des inondations de récurrence de 2 ans est supérieure à 500 m, soit environ 3,2 km linéaires, et en raison des variantes étudiées, il est estimé qu'une superficie cumulative égale ou supérieure à 5 000 m² sera possiblement aussi dépassée

2.3 Description sommaire du projet et des variantes de réalisation

Décrivez sommairement le projet (longueur, largeur, quantité, voltage, superficie, etc.) et, pour chacune de ses phases (aménagement, construction et exploitation et, le cas échéant, fermeture), décrivez sommairement les principales caractéristiques associées à chacune des variantes du projet, y compris les activités, aménagements et travaux prévus (déboisement, expropriation, dynamitage, remblayage, etc.).

Projet

Le projet comprend des travaux de protection aux aléas côtiers de l'infrastructure ferroviaire du tronçon 3 du chemin de fer de la Gaspésie. Il est prévu que ces travaux soient réalisés à la suite de la réhabilitation du chemin de fer de la Gaspésie entre Port-Daniel-Gascons et Gaspé. Ils visent à pallier les problématiques d'érosion et de submersion côtières pour six sites distincts et non-contigus en milieu marin/côtier. Dans son entièreté, le projet vise ainsi la protection d'un peu plus de 11 km linéaires sur l'emprise ferroviaire. Le tableau ci-dessous (Tableau 1) identifie avec précision les différents sites ciblés par la présente demande. La localisation des sites est indiquée par les points milliaires ferroviaires (PM), de la subdivision de Chandler, du chemin de fer de la Gaspésie.

Tableau 1. Étendue des sites ciblés dans le projet

Site	PM début	PM fin	Municipalité	Longueur (m)	Longueur estimée sous la ligne 0-2 ans (m)
PM 41.25 Pabos Mills Ouest	41.18	41.31	Chandler	225	212
PM 41.70 Pabos Mills	41.38	42.10	Chandler	1 210	207
PM 43.50 Chandler	43.32	44.03	Chandler	1 190	1 126
PM 48.50 Banc de Pabos	48.49	49.23	Chandler / Grande-Rivière	1 080 / 260	1 080 / 85
PM 76.50 Barachois	75.05	78.56	Percé	5 700	0
PM 97.10 Douglastown	96.70	97.57	Gaspé	1 480	485
Total				11 145	3 205

PM = point milliaire

Le projet ne comprend aucune intervention touchant des ponts. À noter aussi que les longueurs indiquées dans le tableau sont fournies à titre indicatif seulement et représentent l'empierrement estimé dans le milieu hydrique en cas de réfection de l'empierrement existant selon les normes du MTMD et selon la géométrie actuelle. Si le maintien de la géométrie actuelle n'est pas envisageable, et que le rehaussement ou l'élargissement de l'emprise ferroviaire sont envisagés, les empiétements sous la récurrence 2 ans pourraient augmenter. Bien que la solution qui sera retenue pour chacun des sites visera à minimiser les impacts dans le milieu hydrique, il est probable que la superficie d'empierrement totale du projet sous le niveau d'eau de récurrence 2 ans dépasse la limite fixée par le MELCCFP, soit 5 000 m².

Variantes à l'étude

Pour contrer les problématiques liées à l'érosion et à la submersion côtières des sites identifiés sur l'emprise ferroviaire, plusieurs axes de solution seront analysés dans le cadre de l'étude d'avant-projet préliminaire. Les principales solutions envisagées actuellement sont :

- Le déplacement de la voie ferroviaire en dehors de la zone de contrainte associée aux aléas côtiers;
- Le recul local de la voie ferroviaire;

Le rehaussement de la voie ferroviaire

- La mise en place de nouveaux empierrements respectant les normes du MTMD;
- La mise en place d'une recharge de plage;
- La mise en place d'autres types d'ouvrages de protection (mur de soutènement, épis, brise-lames submergé, etc.);
- Une combinaison de plusieurs de ces solutions.

Pour chacun des six (6) sites ciblés par ce projet, le rapport d'avant-projet préliminaire analysera la faisabilité de chaque solution. Plusieurs variantes seront également analysées pour chaque solution en fonction des spécificités du site et des différentes contraintes techniques. Ainsi, différentes hauteurs de crête et de pente d'empierrement seront analysées et différentes configurations de recharge de plage seront envisagées (granulométries différentes, avec ou sans ouvrages de rétention des sédiments, etc.).

Pour déterminer le scénario et la variante à recommander pour chacun des sites du projet, une analyse multicritères comparative basée sur les avantages et inconvénients des solutions analysées et de leurs variantes respectives sera réalisée. Cette analyse sera effectuée distinctement pour chaque solution et chaque variante. Les solutions et variantes seront analysées en fonction de quatre aspects principaux, soit l'aspect technique, l'aspect transport et sécurité ferroviaire, l'aspect environnemental et l'aspect socio-économique. Cette analyse permettra ainsi d'identifier, pour chaque critère pertinent, la solution et la variante la plus performante et de juger globalement celle à recommander pour le site à l'étude.

À la suite de ces analyses multicritères, la solution, ou la combinaison de solutions la plus adaptée à chacun des sites à l'étude sera retenue. Les premières analyses réalisées par le Ministère montrent que cette solution sera certainement différente pour chacun des six (6) sites ciblés par le projet et pourrait même varier à l'intérieur d'un même site afin de prendre en compte les variations morphologiques et hydrauliques le long du littoral du site.

Considérant que des travaux sont en cours pour remettre le chemin de fer en service et que les travaux visant la protection de l'infrastructure ferroviaire contre les aléas climatiques seront réalisés par la suite, les méthodes de travail seront adaptées afin d'éviter de compromettre, dans la mesure du possible, le maintien du service ferroviaire.

Activités du projet

Pré-construction (aménagement)

- Études et analyses (études hydrauliques, caractérisation écologique, études environnementales Phase I et II, potentiel archéologique, transport sédimentaire, géomorphologie, bathymétrie, relevés d'arpentage et géotechnique, etc.);
- Conception (avant-projet préliminaire et définitif, plans et devis);
- Séances d'information préalables;
- Étude d'impacts;
- Obtention des autorisations environnementales et gouvernementales;

Construction

Actuellement, le projet prévoit l'analyse de diverses mesures de protection côtière. En fonction des résultats de l'étude préliminaire et de l'étude d'impact, des mesures adaptées aux différents sites seront mises de l'avant :

Travaux permanents

- Rehaussement et déplacement des voies;
- Construction de nouveaux empierrements;
- Mise en place de recharge de plage;
- Construction de murs de soutènement, ainsi que d'autres mesures pouvant être applicables le cas échéant;
- D'autres solutions et de nouvelles combinaisons de ces dernières pourraient être étudiées dans le cadre de l'avant-projet préliminaire.

Actuellement, un appel d'offres par projet (AOP) a été déposé pour procéder à la construction de deux (2) passerelles multifonctionnelles (adjacentes aux ponts ferroviaires Barachois et Douglastown) et d'un (1) tunnel piétonnier (secteur Barachois). Cet AOP et la construction des structures proposées sont intégrés dans le projet de réhabilitation du Chemin de fer de la Gaspésie et sont donc exclus du présent volet ciblant la protection côtière. Toutefois, la conception des segments additionnels de pistes multifonctionnelles permettant de raccorder ces nouveaux ouvrages (passerelles et tunnel) au réseau de pistes existant, est intégré au présent projet de protection côtière. Bien que ces segments (raccordements) de pistes multifonctionnelles soient intégrés à la conception des variantes proposées pour les sites de Douglastown et de Barachois, ces derniers sont distincts des travaux de protection côtière. Le volet pistes multifonctionnelles est traité dans la présente section puisque cela implique des travaux permanents.

Travaux temporaires

- Chemin d'accès pour machinerie;
- Sites d'entreposages de matériaux;
- Stationnements pour machinerie et/ou postes sanitaires.

L'objectif étant de proposer les mesures les mieux adaptées à chacun des différents sites problématiques en considérant les enjeux généraux de la région et les contraintes spécifiques à chacun.

Exploitation

En phase d'exploitation, les activités se limitent à l'entretien des structures de protection côtière (empierrement, recharge, etc.) au besoin, ainsi qu'au suivi de l'état des ouvrages.

La localisation précise des six (6) sites ciblés par le projet se trouve à la carte *Localisation des sites à l'étude* de l'annexe II. Les analyses des variantes et solutions proposées s'appuient sur des études hydrauliques réalisées par le MTMD. Toutefois, ces études doivent être mises à jour et une version modifiée de chacune sera annexée au rapport d'étude d'impact. À titre de référence, la liste ci-dessous indique le titre de ces six (6) études :

- Étude hydraulique maritime – Protection pour le Chemin de fer de la Gaspésie au P. M. 97.10 – Gaspé – P-81806 (MTMD, 2019);
- Étude hydraulique – Protection contre la mer, empierrements existants du Chemin de fer de la Gaspésie au PM 41.25 (sub. Chandler) – Chandler – P-81803 (MTMD, 2019);
- Étude hydraulique maritime – Protection pour le chemin de fer au banc de Pabos – Chandler – P-81805 (MTMD, 2019);
- Étude hydraulique – Protection contre la mer du chemin de fer de la Gaspésie au PM 41.70 (sub. Chandler) – Chandler – P-81804 (MTMD, 2021);
- Étude hydraulique maritime – Protection contre la mer du chemin de fer de la Gaspésie (PM 43.5, subdivision Chandler) – Chandler – P-81807 (MTMD, 2022);
- Étude hydraulique maritime – Protection contre la mer pour le chemin de fer de la Gaspésie P. M. 76,5 (Entre Port-Daniel-Gascons et Gaspé) – Percé – P-81808 (MTMD, 2020).

Si cela est pertinent, ajoutez à l'annexe II tous les documents permettant de mieux cerner les caractéristiques du projet (plan, croquis, vue en coupe, etc.).

2.4 Objectifs et justification du projet

Mentionnez les principaux objectifs poursuivis et indiquez les raisons motivant la réalisation du projet

Acquis par le MTMD en 2015, le tronçon 3 du chemin de fer de la Gaspésie, entre Port-Daniel-Gascons et Gaspé, est actuellement non exploité en raison de sa vétusté et des dommages répétitifs causés par les tempêtes, l'érosion et la submersion côtières. En effet, le franchissement causé par les vagues atteint annuellement le chemin de fer dans ces secteurs, entraînant l'érosion du matériau de fondation du chemin de fer (ballast) et conduisant à l'affaissement et à la déformation de certaines portions de la voie. De plus, les vagues charrient beaucoup de sédiments lors de ces événements, ce qui cause l'ensablement progressif de la voie et empêche le bon drainage de la fondation du chemin de fer. Les vagues amènent également des débris sur la voie, tels que des arbres et des blocs de glace de grande taille, ce qui représente un risque important pour la circulation des trains. Enfin, l'érosion des plages situées en bordure du chemin de fer entraîne la déstabilisation des ouvrages de protection existants, réduisant ainsi leur efficacité à protéger le chemin de fer des aléas côtiers

Lorsque le tronçon 3 du chemin de fer était en fonction, l'approche opérationnelle en cas de tempête consistait à fermer la circulation sur le tronçon. Une fois la tempête terminée une inspection du tronçon fermé était réalisée et des travaux d'entretien avaient lieu avant de permettre le passage du trafic ferroviaire à nouveau, ce qui témoigne de l'importance de la problématique de submersion côtière le long de ce tronçon et des risques élevés qu'elle représente pour le trafic ferroviaire. Il fallait généralement 2 à 3 jours pour remettre le chemin de fer en état après de grosses tempêtes.

Le MTMD travaille actuellement sur la réhabilitation de la voie ferroviaire de ce tronçon dans le but de soutenir l'économie régionale et d'offrir une alternative aux modes de transport actuels, des marchandises particulièrement mais aussi des usagers, axés principalement sur les véhicules routiers. Il est d'ailleurs prévu que la circulation ferroviaire reprenne sur le tronçon 3 à la suite des travaux de mise en service de la voie. Dans ce contexte, l'objectif principal du présent projet de protection côtière, qui constitue une continuité du projet de réhabilitation, est de venir assurer la pérennité de la voie ferroviaire en protégeant des enjeux liés aux aléas côtiers. Des sommes importantes sont investies dans la réhabilitation des infrastructures ferroviaires du chemin de fer, notamment sur le tronçon entre Port-Daniel-Gascons et Gaspé, dans le but d'avoir un réseau sécuritaire et aux normes pour le retour du transport ferroviaire. L'érosion côtière, très présente en Gaspésie, met donc en péril la durabilité des investissements.

La conception des ouvrages proposés dans le présent projet visera ainsi à pallier les problématiques d'érosion et de submersion côtière. Tel que mentionné précédemment, des études hydrauliques ont été réalisées entre 2019 et 2022 par le MTMD afin de documenter les problématiques observées à chacun des six (6) sites et de proposer des solutions adaptées.

Les analyses préliminaires présentées dans ces études hydrauliques soulignent que le maintien des sites, dans leur état actuel serait insuffisant pour assurer la pérennité de la voie ferroviaire. En complément, selon l'étude du potentiel d'exposition à l'érosion du Laboratoire de dynamique et de gestion intégrée des zones côtières (LDGIZC) de l'UQAR réalisée en 2021*, les six (6) sites ciblés par ce projet sont à risque/vulnérables actuellement. En effet, ces derniers se situent dans des secteurs exposés ou qui le seront dans les dix (10) prochaines années. Pour cette raison, ces sites sont exposés à l'érosion et à la submersion pour des événements de récurrence 2 ans ce qui peut mener à plusieurs enjeux (voie endommagée, berme endommagée ou détruite, dérive littoral défavorable et espace insuffisant pour reprise végétale). La mise en place d'une solution ou d'une combinaison de solutions de protection côtière est donc nécessaire.

*Touchette, M., Corriveau, M., Drejza, S., Fraser, C., Marie, G. et P. Bernatchez (2021). Exposition potentielle des bâtiments, routes et voies ferrées à l'érosion côtière au Québec maritime – Rapport méthodologique. Chaire de recherche en géoscience côtière, Laboratoire de dynamique et de gestion intégrée des zones côtières, Université du Québec à Rimouski. Rapport remis au ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques du Québec, septembre 2021, 78p.

2.5 Activités connexes

Résumez, s'il y a lieu, les activités connexes projetées (exemple : aménagement de chemins d'accès, concassage, mise en place de batardeaux, détournement de cours d'eau) et tout autre projet susceptible d'influencer la conception du projet proposé.

L'aménagement de pistes multifonctionnelles à proximité des installations ferroviaires est prévu dans le cadre du projet de protection côtière dans les secteurs de Douglastown et Barachois. L'aménagement de ces infrastructures favorisera le transport actif et la sécurité en limitant l'intrusion dans l'emprise ferroviaire. Rappelons que le MTMD prévoit l'installation de deux passerelles multifonctionnelles dans ces secteurs dans le cadre du projet de réhabilitation de la voie ferroviaire du tronçon 3. Les pistes multifonctionnelles viendront se raccorder aux passerelles.

Durant la phase de construction, plusieurs mesures temporaires devront être mises en place pour minimiser l'impact des travaux sur le milieu récepteur. Ces mesures pourraient inclure, sans s'y restreindre, les aspects suivants :

- Mise en place d'ouvrages de contrôle d'érosion et de sédiments (batardeaux, clôture, rideau turbidité);
- Mise en place de sites temporaires d'entreposage, chemins d'accès temporaires et/ou stationnements;
- Mise en place de signalisation temporaire et de chemin de contournement

3. LOCALISATION ET CALENDRIER DE RÉALISATION DU PROJET

3.1 Identification et localisation du projet et de ses activités

Nom de la municipalité ou du territoire non organisé (TNO) où il est prévu de réaliser le projet (indiquez si plusieurs municipalités ou TNO sont touchés par le projet) :

Le projet est localisé sur la subdivision Chandler du Chemin de fer de la Gaspésie, dans les municipalités de Chandler, Grande-Rivière, Percé et Gaspé.

Nom de la ou des municipalités régionales de comté (MRC) où est prévu de réaliser le projet :

Le projet se situe dans les limites des municipalités régionales de comté (MRC) du Rocher-Percé et de la Côte-de-Gaspé.

Précisez l'affectation territoriale indiquée dans le ou les schémas d'aménagement de la ou des MRC ou de la ou des communautés métropolitaines (zonage) :

L'emprise ferroviaire traverse les grandes affectations du territoire suivantes identifiées aux schémas d'aménagement des deux MRC précédemment mentionnées :

MRC du Rocher-Percé :

- Rurale (Pabos Mills Ouest, Barachois-Coin-du-Banc): minorité d'usages de faible densité, couvre plus de 50% du territoire de la MRC.
- Urbaine (Pabos Mills Ouest, Chandler) : Fonctions résidentielles, commerciales, publiques et de loisirs, délimitation des périmètres urbains.
- Récréation extensive (Pabos Mills Ouest, Pabos Mills, Chandler) : sites voués au développement de la villégiature, attraits naturels, potentiel touristique.
- Conservation (Pabos Mills, Banc de Pabos) : milieu sensible, sites reconnus pour leur qualité exceptionnelle, potentiel touristique.
- Semi-urbaine (Banc de Pabos) : Concentration d'habitations de faible densité, située aux extrémités des périmètres urbains et le long de certaines rues locales.
- Protection faunique (Barachois) : Valeur écologique et économique, milieu sensible à toute intervention humaine.

MRC de la Côte-de-Gaspé :

- Urbaine (Douglastown) : noyaux urbains, densité élevée de l'occupation du sol, espaces dont le développement est prévisible à court et moyen terme.
- Rurale (Douglastown) : présence d'exploitation agricole, de boisé privé et de terrain en friche, absence de zone agricole protégée.

Coordonnées géographiques en degrés décimaux du point central du projet (pour les projets linéaires, fournissez les coordonnées du point de début et de fin du projet) :

Point central ou début du projet : Latitude : 48.7802 °N Longitude : -64.3823 °O

Point de fin du projet (si applicable) : Latitude : 48.3089 °N Longitude : -64.7009 °O

Tableau 2. Coordonnées géographiques des sites ciblés au projet

Site	Point début		Point fin	
	Latitude	Longitude	Latitude	Longitude
PM 41.25 Pabos Mills Ouest	48.308819° N	-64.700876° O	48.311535° N	-64.700185° O
PM 41.70 Pabos Mills	48.311675° N	-64.700195° O	48.322437° N	-64.696535° O
PM 43.50 Chandler	48.337084° N	-64.685490° O	48.346290° N	-64.675812° O
PM 48.50 Banc de Pabos	48.369816° N	-64.591981° O	48.376217° N	-64.577730° O
PM 76.50 Barachois	48.558879° N	-64.291476° O	48.615872° N	-64.274420° O
PM 97.10 Douglastown	48.766938° N	-64.375645° O	48.779650° N	-64.382228° O

3.2 Description du site visé par le projet

Décrivez les principales composantes des milieux physique, biologique et humain susceptibles d'être affectées par le projet en axant la description sur les éléments considérés comme ayant une importance scientifique, sociale, culturelle, économique, historique, archéologique ou esthétique (composantes valorisées de l'environnement). Indiquez, s'il y a lieu, le statut de propriété des terrains où la réalisation du projet est prévue, ainsi que les principales particularités du site : zonage, espace disponible, milieux sensibles, humides ou hydriques, compatibilité avec les usages actuels, disponibilité des services, topographie, présence de bâtiments, etc.

Bien que certaines variantes à l'étude proposent le déplacement de la voie actuelle, il sera malgré tout préconisé, dans le cadre du projet, que les travaux soient réalisés à l'intérieur de l'emprise actuelle autant qu'il est possible. Puisque ce secteur est déjà fortement anthropisé (voie ferroviaire, traverses, proximité du réseau routier et de pistes multifonctionnelles) cette approche permettra de réduire les impacts potentiels sur les milieux humain et biophysique limitrophes présents dans le secteur. L'un des principes centraux qui sera mis de l'avant dans le cadre de la conception sera de minimiser les empiétements permanents et temporaires dans les milieux sensibles dont prioritairement les milieux hydriques et humides côtiers.

Les principales composantes des milieux humain et biophysique sont présentées ci-après :

MILIEU HUMAIN

Partage du territoire et sécurité des usagers

Le trafic ferroviaire est le principal usage des six (6) sites à l'étude du tronçon 3. Aucune activité agricole, acéricole et forestière n'est susceptible d'être affectée par les variantes proposées. Un nombre limité de résidences permanentes et secondaires est trouvé à proximité du projet. Mais puisque la voie ferrée a été inactive durant plusieurs années, de nombreux sentiers informels se sont créés à proximité de cette dernière et même sur cette dernière à plusieurs endroits. Les usagers utilisent ce réseau de sentiers pour, entre autres, avoir accès aux plages qui longent la côte Gaspésienne.

Le partage de l'usage ferroviaire des sites à l'étude avec l'accessibilité du territoire est un enjeu du projet qui devra faire l'objet d'une grande attention lors de la conception. Les solutions proposées devront maintenir un niveau d'accessibilité au territoire, éviter les conflits d'usage et assurer la sécurité des usagers. De plus, un canal de communication devra être établi avec les différents groupes d'usagers afin d'inclure les enjeux les impactant dans la conception du projet (émission de polluants, modification des tenures ou servitudes, déplacement permanent de certains riverains).

Dans le secteur du Barachois, la zone d'intervention empiète potentiellement sur une aire protégée inscrite, soit un milieu naturel de conservation volontaire dont le gestionnaire est la Société canadienne pour la conservation de la nature. Dans tous les cas, des discussions seront à prévoir avec le gestionnaire des lots ciblés afin de s'assurer que la variante retenue dans ce secteur soit conforme avec le plan de conservation de cette aire protégée.

Activités récréatives et récrétouristiques

Outre les usages précédents, on note à proximité du site du Banc de Pabos, une zone d'exploitation contrôlée (ZEC), soit la Zec Pabok. Cette ZEC se spécialise pour la pêche au saumon. De plus, de nombreux sites à vocation touristique se situent à proximité de plusieurs des sites ciblés. Citons à titre d'exemples le Parc du Bourg de Pabos et les plages de sable de Coin du Banc (incluant celle de Bridgeville). Il est aussi important de mentionner que la route verte longe à une distance variable (souvent dans un rayon de 50 m) dans quatre (4) des six (6) sites ciblés par les travaux (Pabos Mills Ouest, Pabos Mills, Chandler et Banc de Pabos).

La protection de ces activités récréatives et récrétouristiques est un enjeu pour le projet. Des mesures d'atténuation seront à prévoir pour limiter l'impact anticipé sur ces activités.

À noter que des améliorations aux pistes cyclables existantes sont prévues dans le cadre du projet de réhabilitation de la voie ferrée et dans le présent projet de protection côtière.

Patrimoine bâti, culturel et archéologique

Le site archéologique de Pabos, se trouvant dans les limites du site de Pabos Mills (Chandler) est considéré comme un site patrimonial classé. Pour l'ensemble des sites ciblés par le projet, l'analyse du potentiel archéologique est en cours de réalisation. Les conclusions de cette analyse seront traitées dans l'étude d'impact.

De plus, la MRC de la Côte-de-Gaspé compte une communauté autochtone, la Nation Mi'kmaq de Gespeg. Cette communauté conserve un fort sentiment d'appartenance au territoire bien que la très grande majorité vive dans la municipalité de Gaspé et n'est pas concentrée dans une réserve ou un secteur particulier. Il est possible que ce territoire soit utilisé par la communauté Mi'kmaq de Gespeg pour des activités de chasse, de pêche et de cueillette. Ces utilisations feront l'objet de validation dans le cadre du présent projet.

Des validations seront aussi effectuées auprès des différentes municipalités afin de valider si certaines sections des différents sites sont utilisées de manière ponctuelle ou fréquente pour des évènements culturels de la région (ex. Fêtes nationales ou locales).

Paysage

Les six (6) sites se situent en milieu côtier, dont certains sur des flèches littorales, dans des secteurs occupés par l'emprise ferroviaire. L'état actuel des ouvrages de stabilisation côtière permet aux usagers d'avoir accès facilement à différents points de vue sur les milieux côtiers et marins. Dans le cadre du projet, la présence de nouvelles structures visibles ou d'une structure existante mais reconstruite aux normes, donc potentiellement plus imposante, pourrait mener à une diminution de la qualité naturelle du paysage. L'intégration de l'aspect paysager dans la conception des variantes proposées sera traité dans l'étude d'impact.

MILIEU BIOPHYSIQUE

Géomorphologie côtière

Au cours des dernières années, plusieurs évènements météorologiques marquants ont impacté les populations locales. Lors de ces épisodes, de fortes pluies accompagnées de forts vents et de marées d'envergure, ainsi que des inondations ont endommagé significativement les infrastructures présentes sur le territoire (ponts, ponceaux, routes et bâtiments). Ces évènements ont eu pour conséquences des évacuations et transferts temporaires de sinistrés, des reconstructions et des stabilisations d'infrastructures. Le schéma d'aménagement du territoire de la MRC de la Côte-de-Gaspé s'est d'ailleurs doté d'une grande orientation visant la prévention de la dégradation et de l'érosion des rives, du littoral et des plaines inondables.

Le présent projet s'inscrit dans cette vision et les solutions proposées visent à réduire les problématiques de submersions de certains sites problématiques tout en maintenant les infrastructures actuelles.

Qualité de l'eau

La voie ferrée existante est légèrement en surplomb des milieux humides et hydriques riverains. Ainsi tout impact sur le patron de ruissellement des eaux de surface dans l'emprise pourrait induire une modification de la qualité de l'eau vers les milieux sensibles. Puisque le projet prévoit la reconstruction d'ouvrages de stabilisation côtière, il est anticipé que les travaux proposés (ex. forages, enrochements, rehaussement, etc.) induiront des impacts sur la conservation et la protection des ressources en eau de surface (qualité). Les travaux peuvent induire des modifications temporaires (ex. remise en suspension de sédiments) ou permanentes (ex. changement du patron de ruissellement) dans les secteurs limitrophes à l'emprise ferroviaire.

Cette composante sera analysée dans le cadre de l'étude d'impact puisque cette dernière peut avoir des impacts sur d'autres composantes du milieux biophysiques (milieux humides et hydriques, habitats fauniques, etc.).

Milieux humides et hydriques

L'ensemble des sites identifiés dans le cadre du présent projet se situe à la limite entre le milieu terrestre et le Golfe-du-Saint-Laurent, soit dans différents écosystème côtiers caractérisés par l'Université du Québec à Rimouski (UQAR) dans le cadre du projet de résilience côtière. Ainsi, les principaux grands écosystèmes côtiers impactés directement ou indirectement par le présent projet sont, sans s'y limiter, les plages côtières, les bas estrans (meubles et rocheux, avec ou sans microalgues), les deltas, les chenaux estuariens, les lagunes (microalgues et/ou zostères), l'infralittoral meuble et les marais maritimes. En plus du Golfe-du-Saint-Laurent et des écosystème côtiers, les sites ferroviaires à l'étude se trouvent à proximité de plusieurs plans d'eau d'importance tels que le Lac Dugay, le Lac Chaud, la Baie du Grand Pabos, l'Anse à l'îlot et la Baie du Petit Pabos. De plus, les sites Barachois et Douglastown se trouvent tous deux aux embouchures de rivières d'importance : rivières Murphy, du Portage et Malbaie pour le secteur du Barachois et rivière Saint-Jean pour le secteur de Douglastown.

Ainsi, il est probable que les différentes variantes proposées prévoient des empiétements permanents et/ou temporaires dans les écosystèmes côtiers présents dans le secteur (milieux humides et hydriques). Ceci dit, la variante retenue pour chacun des sites ciblés tendra à minimiser les empiétements dans ces milieux sensibles. De plus, des mesures seront mises en place afin de limiter les impacts négatifs sur ces derniers autant durant la phase de construction que durant la phase d'exploitation.

Habitats fauniques et floristiques côtiers, marins et terrestres

Bien que le projet se situe principalement sur l'emprise ferroviaire existante, on observe à proximité de la majorité des sites à l'étude une diversité de milieux naturels. Cette diversité crée une abondance d'habitats propices pour la faune. Ce type de milieu riche est recherché par les euphausiacés (krill), les copépodes et les petits poissons pélagiques, tels que le capelan qui constituent une source de nourriture pour les mammifères marins. L'observatoire global du Saint-Laurent rapporte d'ailleurs plusieurs occurrences de mammifères marins dans un rayon de 5 km des sites. Ces derniers utilisent les différents secteurs de manière occasionnelle ou régulière dépendant de l'espèce et à différentes saisons de l'année. À noter que quatre rivières à proximité de la zone d'intervention sont considérées des rivières à saumon, soit la rivière Saint-Jean, la rivière Petit-Pabos, la rivière Grand Pabos Nord et la rivière Grand Pabos Ouest.

Les sites à l'étude sont potentiellement utilisés durant toute l'année par des oiseaux, soit pour la reproduction, pour la mue, lors des migrations printanières ou automnales, ou comme aire d'alimentation ou de repos. Les sites sont à proximité de trois aires de concentration d'oiseaux aquatiques (ACOA), soit celle de l'Anse aux Canards, de la Baie du Petit Pabos et du Coin du Banc. De plus, certains sites du projet se situent dans deux Zones d'importance pour la conservation des oiseaux et de la biodiversité au Canada (ZICO) : la ZICO Barachois de Malbaie et la ZICO Baie de Gaspé.

Finalement, plusieurs occurrences d'espèces à statut précaire ont été rapportées au Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ) au cours des dernières années dans ou à proximité de certains sites du projet. Plusieurs espèces aviaires ont été recensées dont l'hirondelle de rivage, le pygargue à tête blanche, le bruant de Nelson et le râle jaune. De plus, les plages et l'infralittoral du secteur présente des habitats propices pour plusieurs espèces de poissons à statut précaire tel que le bar rayé. Bien qu'aucune occurrence d'espèces floristique à statut précaire n'ait été compilée, la variété d'habitats côtiers offre des habitats favorables pour plusieurs d'entre elles.

Il est à noter que l'ensemble des informations disponibles sur le milieu biophysique sera prise en compte dans la conception et le choix des variantes pour chacun des sites ciblés. L'objectif sera d'éviter et minimiser les empiétements dans les habitats sensibles et d'éviter le dérangement des espèces d'intérêt durant les phases critiques de leur cycle vital.

3.3 Calendrier de réalisation

Fournissez le calendrier de réalisation (période prévue et durée estimée de chacune des étapes du projet) en tenant compte du temps requis pour la préparation de l'étude d'impact et le déroulement de la procédure.

Tableau 3. Calendrier préliminaire de réalisation

Phase 1 – Étude d'impact sur l'environnement et avant-projet préliminaire	Décembre 2024
Avis de recevabilité de l'étude d'impact (estimation)	Mars 2025
Recommandation du ministre (estimation)	Septembre 2026
Phase 2 -Avant-projet définitif	Décembre 2025*
Phase 3 – Plans et devis préliminaires et définitifs	Décembre 2026*
Phase 4 - Construction	2027-2030*
Phase 5 - Exploitation	Fin 2030*

* À noter que ce calendrier est très provisoire. Il est possible que l'ordre de restauration des sites soit divisé en phases et qu'ainsi l'ordre de réalisation des travaux soit établi en fonction des priorités identifiées par le MTMD et le MELCCFP.

3.4 Plan de localisation

Ajoutez à l'annexe III une carte topographique ou cadastrale de localisation du projet et, s'il y a lieu, un plan de localisation des travaux ou des activités à une échelle adéquate indiquant notamment les infrastructures en place par rapport au site des travaux.

La localisation des six (6) sites ciblés pour la protection côtière dans le cadre du présent projet est indiquée sur la carte de l'Annexe II.

4. ACTIVITÉS D'INFORMATION ET DE CONSULTATION DU PUBLIC ET DES COMMUNAUTÉS AUTOCHTONES^{1,2}

4.1 Activités d'information et de consultation réalisées

Le cas échéant, mentionnez les modalités relatives aux activités d'information et de consultation du public réalisées dans le cadre de la conception du projet (méthodes utilisées, nombre de participants et milieux représentés), dont celles réalisées auprès des communautés autochtones concernées, indiquez les préoccupations soulevées et expliquez la manière dont elles sont prises en compte dans la conception du projet.

Le MTMD a déjà informé une certaine partie de la population des municipalités ciblées qu'une étude d'impact serait réalisée dans le cadre du présent projet. Entre autres, des discussions ont eu lieu auprès de divers médias dans le cadre de questions concernant les préoccupations en lien avec les aléas côtiers et la pérennité des ouvrages. De plus, l'intention de réaliser une étude d'impact pour ce projet a été mentionnée lors d'une consultation publique réalisée par le comité citoyen du projet de piste multifonctionnelle de Barachois. Des discussions ont aussi été entamées avec les trois (3) communautés autochtones de la Gaspésie, représentées par le Secrétariat Mi'gmawei Mawiomi (SMM). À ce jour, aucun enjeu spécifique n'a été soulevé par les parties consultées lors de ces différents échanges.

¹ Pour de plus amples renseignements sur la démarche et sur les méthodes qui peuvent être employées afin d'informer et de consulter le public avant le dépôt de l'avis de projet ou lors de son dépôt, l'initiateur du projet est invité à consulter le guide *L'information et la consultation du public dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement : guide à l'intention de l'initiateur de projet*, disponible sur le site Web du Ministère à l'adresse électronique suivante : www.environnement.gouv.qc.ca/evaluations/documents/guide-initiateur-projet.pdf.

² L'initiateur de projet est également invité à consulter le *Guide sur la démarche d'information et de consultation réalisée auprès des communautés autochtones par l'initiateur d'un projet assujetti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement*, disponible sur le site Web du Ministère à l'adresse électronique suivante : www.environnement.gouv.qc.ca/evaluations/documents/guide-demarche-autochtones-initiateur-projet.pdf.

³ **Enjeu** : Préoccupation majeure pour le gouvernement, la communauté scientifique ou la population, y compris les communautés autochtones concernées, et dont l'analyse pourrait influencer la décision du gouvernement quant à l'autorisation ou non d'un projet.

4.2 Activités d'information et de consultation envisagées au cours de la réalisation de l'étude d'impact sur l'environnement

Mentionnez les modalités relatives aux activités d'information et de consultation du public prévues au cours de la réalisation de l'étude d'impact sur l'environnement, dont celles envisagées auprès des communautés autochtones concernées.

Le programme de travail prévoit la tenue de plusieurs séances d'information à des moments clés de l'avancement des études. Les premières séances seront réalisées suivant le dépôt du présent avis de projet afin de cibler de façon encore plus précise les enjeux liés au projet et de les intégrer dans l'étude d'impact. Ainsi, trois séances sont actuellement prévues durant le mois de mai 2024. Les trois séances prévues viseront à informer les ministères, les différents organismes concernés (ex. Comité ZIP, Conseil de l'eau, Conservation de la Nature Canada, CREGIM, MRC) ainsi que les communautés des Premières Nations. Ces séances constitueront le forum privilégié pour rendre disponible l'information pertinente et recevoir les commentaires des différents intervenants le cas échéant. Un plan de communication est en cours d'élaboration pour ce volet.

5. DESCRIPTION DES PRINCIPAUX ENJEUX³ ET IMPACTS APPRÉHENDÉS DU PROJET SUR LE MILIEU RÉCEPTEUR

5.1 Description des principaux enjeux du projet

Pour les phases d'aménagement, de construction et d'exploitation et, le cas échéant, de fermeture, décrivez sommairement les principaux enjeux du projet.

INCIDENCE POSITIVE

La réalisation de ce projet est un enjeu de développement économique et d'accessibilité capital pour plusieurs intervenants de la région gaspésienne. Sa mise en œuvre est ainsi vue de façon positive à maints égards.

Pour les principaux enjeux, voir tableau de l'annexe II.

5.2 Description des principaux impacts appréhendés du projet sur le milieu récepteur

Pour les phases d'aménagement, de construction et d'exploitation et, le cas échéant, de fermeture, décrivez sommairement les impacts appréhendés du projet sur le milieu récepteur (physique, biologique et humain).

Les principaux impacts visent majoritairement la phase de construction puisque les travaux projetés visent la mise en place de mesures de protection de l'emprise ferroviaire existante. Ainsi, sauf si la variante retenue est le déplacement de la voie actuelle, les impacts engendrés par les phases d'aménagements et d'exploitation sont jugés minimes.

Pour les principaux impacts, voir tableau de l'annexe II.

6. ÉMISSION DE GAZ À EFFET DE SERRE

6.1 Émission de gaz à effet de serre

Mentionnez si le projet est susceptible d'entraîner l'émission de gaz à effet de serre et, si oui, lesquels. Décrivez sommairement les principales sources d'émission projetées aux différentes phases de réalisation du projet.

Puisque le projet vise la protection du chemin de fer de la Gaspésie et son emprise, les émissions de gaz à effet de serre, durant la phase de construction, proviendront principalement de la machinerie utilisée, des véhicules de transports et autres embarcations nécessaires à la réalisation des travaux.

7. AUTRES RENSEIGNEMENTS PERTINENTS

7.1 Autres renseignements pertinents

Inscrivez tout autre renseignement jugé nécessaire à une meilleure compréhension du projet.

S.O.

8. DÉCLARATION ET SIGNATURE

8.1 Déclaration et signature

Je déclare que :

- 1° les documents et renseignements fournis dans cet avis de projet sont exacts au meilleur de ma connaissance.

Toute fausse déclaration peut entraîner des sanctions en vertu de la LQE. Tous renseignements fournis feront partie intégrante de la demande et seront publiés au Registre des évaluations environnementales.

Prénom et nom

Mathieu Grondin

Signature



Date

2024-05-03

Annexe I
Résolution du conseil municipal

Si cela est pertinent, insérez ci-dessous la résolution du conseil municipal dûment certifiée autorisant le ou les signataires de la demande à la présenter au ministre.

S.O.

Annexe II

Si cela est pertinent, insérez ci-dessous les documents permettant de mieux cerner les caractéristiques du projet (plan, croquis, vue en coupe, etc.).

Tableau enjeux et impacts
Carte de localisation

Annexe II _Tableau des principaux enjeux et impacts

Composante valorisée de l'environnement	ENJEUX	Phases et activités du projet (Sources d'impact)	Impacts
Environnement Biophysique			
Qualité de l'eau de surface	Conservation et la protection des ressources en eau de surface	<u>Pré-construction</u> : Aménagement chemins accès et aires entreposage <u>Construction</u> : Excavation et mise en place de matériaux <u>Exploitation</u> : Entretien des ouvrages de stabilisation	Diminution temporaire et ponctuelle de la qualité de l'eau par la mise en suspension de sédiments ou l'apport de particules. Modification permanente des patrons de ruissellement des eaux de surface.
Géomorphologie côtière	Préservation des processus hydrogéomorphologiques	<u>Pré-construction</u> : Conception axée sur la résilience aux aléas climatiques et modélisation des changements climatiques anticipés <u>Construction</u> : Respect des normes conceptuelles pour réduire la vulnérabilité des ouvrages <u>Exploitation</u> : Surveillance et entretien des ouvrages de stabilisation	Potentielle modification des zones d'accumulation ou de perte de sédiments. Réduction des enjeux d'érosion et de submersion. Meilleure résilience aux aléas côtiers des ouvrages de stabilisation mais aussi de la voie ferroviaire. Modification potentielle de la dynamique côtière. Protection des lots riverains autres que ferroviaires.
Milieux humides et hydriques	Protection des milieux humides et hydriques	<u>Pré-construction</u> : Aménagement chemins accès et aires entreposage <u>Construction</u> : Mise en place de matériaux <u>Exploitation</u> : Présence d'ouvrages permanents de protection des berges	Détérioration ou modification des fonctions écologiques de milieux humides et hydriques. Empiètements temporaires ou permanents dans les milieux humides et hydriques.
Habitats fauniques et floristiques côtiers, marins et terrestres	Maintien de la biodiversité: impact sur des espèces fauniques, floristiques ou vulnérables et leurs habitats (incluant aires protégées)	<u>Pré-construction</u> : Aménagement chemins accès et aires entreposage <u>Construction</u> : Excavation et mise en place de matériaux <u>Exploitation</u> : Présence d'ouvrages permanents de protection des berges	Modification, détérioration ou pertes d'habitats côtiers et marins. Modification, détérioration ou perte d'habitats d'espèces fauniques d'intérêt ou à statut particulier. Dérangement d'espèces sensibles ou d'intérêt durant les périodes critiques de leurs cycles vitaux.
Environnement Humain			
Paysage	Intégration harmonieuse des ouvrages dans le milieu naturel	<u>Construction</u> : Présence de chantiers durant plusieurs années <u>Exploitation</u> : Présence de nouvelles structures visibles ou de structures plus imposantes	Diminution de la qualité naturelle du paysage. Changement dans les composantes visuelles (modification de la vue sur le milieu côtier et marin). Formalisation des accès aux paysages (traverses de voie).
Activités récréatives et récréo-touristiques	Préservation des zones de villégiatures et le maintien des activités récréatives	<u>Pré-construction</u> : Aménagement chemins accès et aires entreposage <u>Construction</u> : Chemin de détours; Accès interdits; Excavation et mise en place de matériaux; Présence de chantiers durant plusieurs années <u>Exploitation</u> : Présence de nouvelles structures visibles ou de structures plus imposantes; Modification des accès aux sites fréquentés.	Nuisances (bruit, vibration, poussières) aux activités établies: marche, baignade, kayak, pêche récréative, observations de la faune. Conflit potentiel avec le milieu naturel de conservation volontaire (Baraçois) et les gestionnaires de ZECs. Modification ou fermetures temporaires des routes locales, routes vertes et sentiers récréatifs. Formalisation des accès aux paysages (traverses de voie). Risque d'empâtements temporaires ou permanents sur les plages.
Patrimoine bâti, culturel et archéologique	Protection du patrimoine bâti, culturel et archéologique	<u>Pré-construction</u> : Aménagement chemins accès et aires entreposage <u>Construction</u> : Excavation et mise en place de matériaux <u>Exploitation</u> : Présence de nouvelles structures permanentes visibles ou de structures plus imposantes	Changement dans les composantes visuelles. Risque de modification de l'accessibilité aux sites patrimoniaux et culturels. Risque de dégradation ou destruction de sites culturels ou archéologiques.
Partage du territoire et sécurité des usagers	Conciliation des usages : acquisition et servitudes, aires protégées, affectation du territoire, traverses voie ferrée	<u>Pré-construction</u> : Aménagement chemins accès et aires entreposage; Acquisition et servitudes <u>Construction</u> : Chemin de détours; Accès interdits; Excavation et mise en place de matériaux; Présence de chantiers durant plusieurs années <u>Exploitation</u> : Présence de nouvelles structures visibles ou de structures plus imposantes; Modification des accès aux sites fréquentés.	Risques d'accidents. Perte de jouissance de certaines activités (marche sur la voie ferrée, traverses informelles). Nuisances (bruit, vibration, poussière). Modification de la tenue ou servitude de lots acquis. Déplacement permanent de certains riverains.

