

## Révision de la numérotation des règlements

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

Pour avoir de plus amples renseignements au sujet de cette révision, visitez le [http://www.mddep.gouv.qc.ca/publications/lois\\_reglem.htm](http://www.mddep.gouv.qc.ca/publications/lois_reglem.htm).

---

---

# **DIRECTION DES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES**

**Rapport d'analyse environnementale  
pour le projet de protection en urgence de l'autoroute 20  
sur le territoire de la Ville de Rivière-du-Loup  
par le ministère des Transports**

**Dossier 3216-02-026**

**Le 21 octobre 2009**



## ÉQUIPE DE TRAVAIL

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

Chargée de projet : M<sup>me</sup> Annick Michaud, biologiste, M. Sc. Eau

Analyste : M. Pierre Michon, coordonnateur des projets de dragage et d'aménagement portuaires

Supervision administrative : M. Gilles Brunet, chef de service

Révision de textes et éditique : M<sup>me</sup> Marie-Claude Rodrigue, secrétaire



## SOMMAIRE

Dans le secteur de Rivière-du-Loup, le ministère des Transports (MTQ) est aux prises avec un problème d'érosion des berges du fleuve Saint-Laurent en bordure de l'autoroute 20. Ainsi, le marais supérieur servant de zone tampon entre le fleuve et l'autoroute subit une érosion continue qui s'est amorcée il y a plusieurs années. Les données du MTQ sur le taux d'érosion du secteur démontrent un recul du talus qui peut atteindre 7 m certaines années. Les tempêtes survenues entre l'automne 2008 et le printemps 2009 ont accéléré ce processus. En certains endroits, le fossé en bordure de l'autoroute est disparu, tandis qu'ailleurs, le haut de la berge en érosion se situe à moins de 10 m de la chaussée. Si ce processus devait être aussi important à l'automne 2009 et à l'hiver 2010, la fondation de l'autoroute pourrait alors être affectée entraînant ainsi un risque pour la sécurité publique.

Le MTQ désire donc mettre en place rapidement une protection pour contrer l'érosion du marais de Rivière-du-Loup et éviter ainsi une déstabilisation de l'infrastructure de l'autoroute 20. Le concept retenu est axé sur l'aménagement d'un brise-lame en enrochement au large de la berge et d'une digue transversale de manière à bloquer le phénomène d'érosion de ce marais, à y permette la sédimentation à long terme et sa recolonisation par une plante indigène, soit la spartine alterniflore. Les travaux requis nécessitent une superficie approximative d'empiètement en milieu aquatique de 40 000 m<sup>2</sup>.

Le projet sera exécuté en trois phases s'étalant de 2009 à 2011. La première partie des travaux sera réalisée à l'automne 2009 et consistera à mettre en place un noyau de pierres sur une longueur d'environ 100 m dans la portion de la berge qui est la plus érodée. La construction de l'ensemble de ce noyau de pierres et des deux structures principales en enrochement, soit le brise-lame et la digue transversale, sera fait à l'automne 2010. Finalement, à l'été 2011, l'initiateur du projet plantera des mottes de spartine alterniflore dans la zone du marais.

Ce projet est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement puisqu'il concerne des travaux de creusage et de remblayage sur une distance supérieure à 300 m linéaires sous la ligne d'inondation de récurrence de deux ans. Sa réalisation nécessite donc la délivrance d'un certificat d'autorisation du gouvernement. Toutefois, le quatrième paragraphe de l'article 31.6 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) stipule que le gouvernement peut soustraire un projet de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement dans le cas où la réalisation du projet est requise afin de réparer ou de prévenir des dommages causés par une catastrophe réelle ou appréhendée.

Invoquant que des travaux doivent être réalisés pour prévenir des dommages causés par une catastrophe appréhendée, le MTQ a donc déposé une demande, le 2 juin 2009, auprès du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, afin que les travaux requis pour protéger en urgence l'autoroute 20 soient soustraits de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Cette demande a été complétée le 24 septembre 2009.

Tenant compte des risques que pourraient représenter une détérioration de l'infrastructure de l'autoroute 20 pour les utilisateurs, la demande déposée par le MTQ apparaît justifiée. De plus, l'analyse du projet par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs démontre que celui-ci est acceptable sur le plan environnemental. Par conséquent, il est

recommandé que le projet soit soustrait de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et qu'un certificat d'autorisation soit délivré à la ministre des Transports afin de réaliser le projet de protection en urgence de l'autoroute 20 sur le territoire de la Ville de Rivière-du-Loup.

## TABLE DES MATIÈRES

Introduction .....	1
1. Le projet.....	1
1.1 Description de la catastrophe réelle ou appréhendée.....	1
1.2 Description du projet.....	4
1.3 Échéancier et coût du projet .....	8
2. Analyse de la demande .....	8
2.1 Analyse de la justification de la soustraction du projet de la procédure.....	8
2.2 Analyse de la solution et ses impacts .....	9
Conclusion .....	10



**LISTE DES FIGURES**

Figure 1 :	Localisation du secteur problématique .....	2
Figure 2 :	Poteaux délimitant l'emprise de la route .....	3
Figure 3 :	Exposition des blocs de pierre de l'assise de l'autoroute 20 à la suite de l'érosion (printemps 2009) .....	4
figure 4 :	Zonage du rivage à Rivière-du-Loup (secteur est).....	5
Figure 5 :	Coupes transversales des marais de référence et du marais de Rivière-du-Loup .....	6
Figure 6 :	Plan du concept choisi pour la protection de l'autoroute 20 et la restauration du marais .....	7
Figure 7 :	Coupe-type du concept de restauration du marais de Rivière-du-Loup.....	8

**LISTE DES ANNEXES**

Annexe 1 :	Liste des unités administratives du Ministère, des ministères et des organismes gouvernementaux consultés.....	15
Annexe 2 :	Chronologie des étapes importantes du projet .....	17

## **INTRODUCTION**

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale de la demande de soustraction du projet de protection en urgence de l'autoroute 20 sur le territoire de la Ville de Rivière-du-Loup par le ministère des Transports (MTQ).

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) présente les modalités générales de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Le projet de protection en urgence de l'autoroute 20 sur le territoire de la Ville de Rivière-du-Loup est assujéti à cette procédure en vertu du paragraphe b de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9), puisqu'il concerne des activités de creusage et remblayage sur plus de 300 m linéaires ou 5 000 m<sup>2</sup>. Alléguant l'urgence de réaliser son projet afin de prévenir des dommages causés par une catastrophe appréhendée, l'initiateur a déposé une demande de soustraction de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu de l'article 31.6 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Cet article mentionne que le gouvernement peut, sans avis, soustraire un projet de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement dans le cas où la réalisation du projet est requise afin de réparer ou de prévenir des dommages causés par une catastrophe réelle ou appréhendée. Dans le cas où le gouvernement soustrait un projet de la procédure, ce dernier doit délivrer un certificat d'autorisation pour le projet et l'assortir des conditions qu'il juge nécessaires pour protéger l'environnement.

Sur la base des informations fournies par l'initiateur, l'analyse effectuée par les spécialistes du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) et des ministères consultés permet d'établir, à la lumière de la justification du caractère urgent du projet, l'acceptabilité environnementale du projet, la pertinence de le réaliser ou non et, le cas échéant, d'en déterminer les conditions d'autorisation.

## **1. LE PROJET**

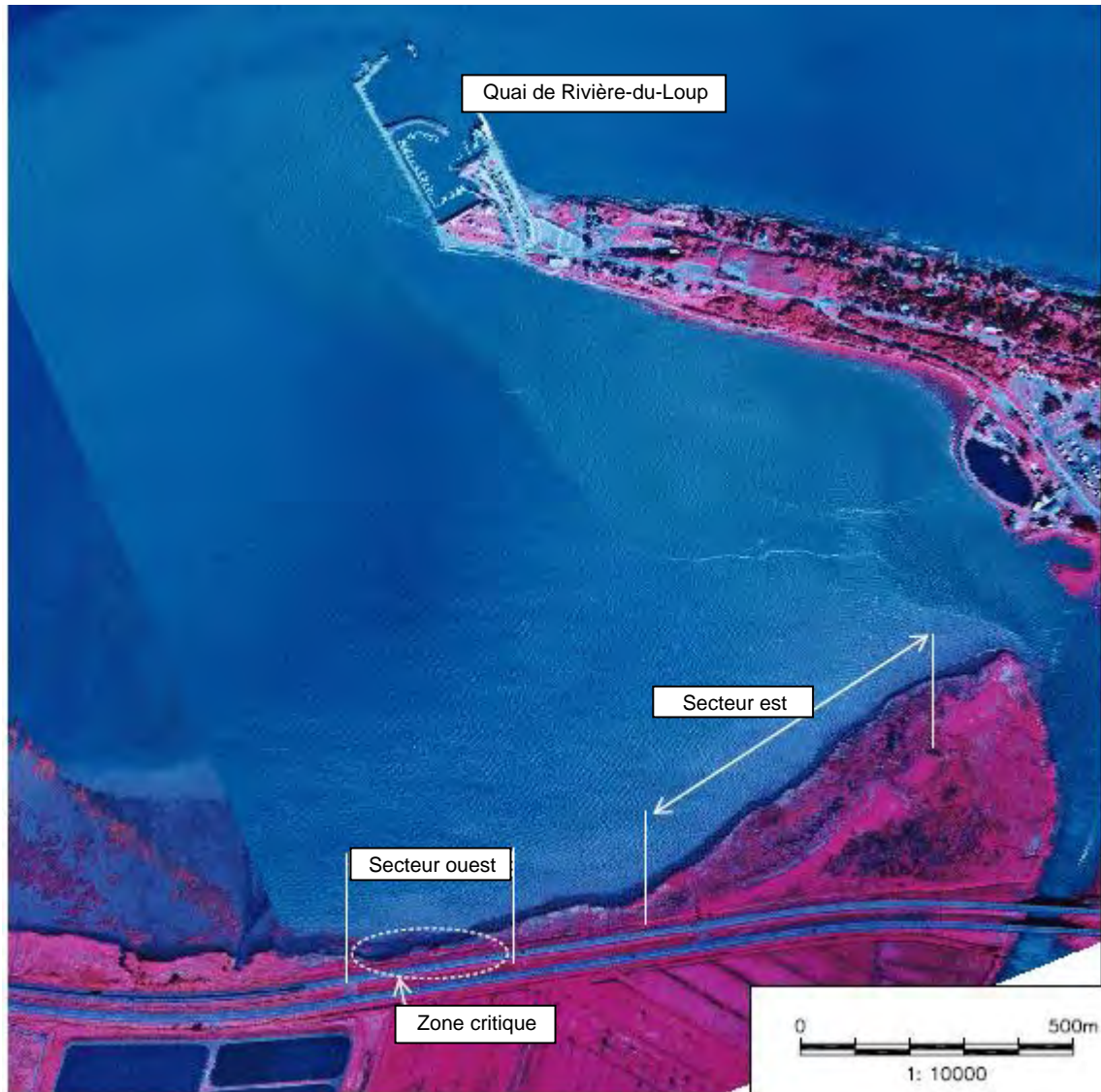
### **1.1 Description de la catastrophe réelle ou appréhendée**

L'autoroute 20, à la hauteur de Rivière-du-Loup, a été construite au début des années 70 et a été implantée très près du marais de Rivière-du-Loup. L'érosion de ce marais s'est amorcée il y a quelques années et depuis, le MTQ effectue une surveillance de ce secteur puisque ce phénomène menace la pérennité de l'autoroute 20. D'après des données disponibles, cette érosion semble s'être accélérée depuis les dernières années. En effet, les mesures effectuées dans le secteur entre 2002 et 2008 montrent un recul moyen du talus d'environ 2,3 m/an avec un maximum d'environ 6,4 m dans la zone la plus préoccupante. D'après le MTQ, les changements climatiques ont fort probablement participé à cette accélération du processus d'érosion.

Le secteur du marais de Rivière-du-Loup est situé dans l'estuaire moyen du fleuve Saint-Laurent et deux secteurs sont particulièrement touchés par l'érosion. Le secteur identifié comme « secteur ouest » sur la figure 1 est la zone critique qui est visée par la demande de soustraction.

Le secteur identifié comme « secteur est » est situé entre la zone critique (secteur ouest) et la rivière du Loup. La portion de l'autoroute 20 située dans ce secteur est plus éloignée du fleuve car elle possède encore un marais supérieur.

FIGURE 1 : LOCALISATION DU SECTEUR PROBLÉMATIQUE



Source : Société des traversiers, janvier 2009.

À la suite de cette érosion, le fossé, qui peut être comparé au pied du talus de l'autoroute, est disparu par endroits (figure 2). Ceci laisse craindre pour l'intégrité de la route lors des grandes marées d'automne ou lors de la période des glaces de l'hiver prochain. De plus, la sécurité des utilisateurs est menacée car, en cas de sortie de route, le véhicule pourrait se retrouver en bas du talus, c'est-à-dire dans le fleuve.

FIGURE 2 : POTEAUX DÉLIMITANT L'EMPRISE DE LA ROUTE



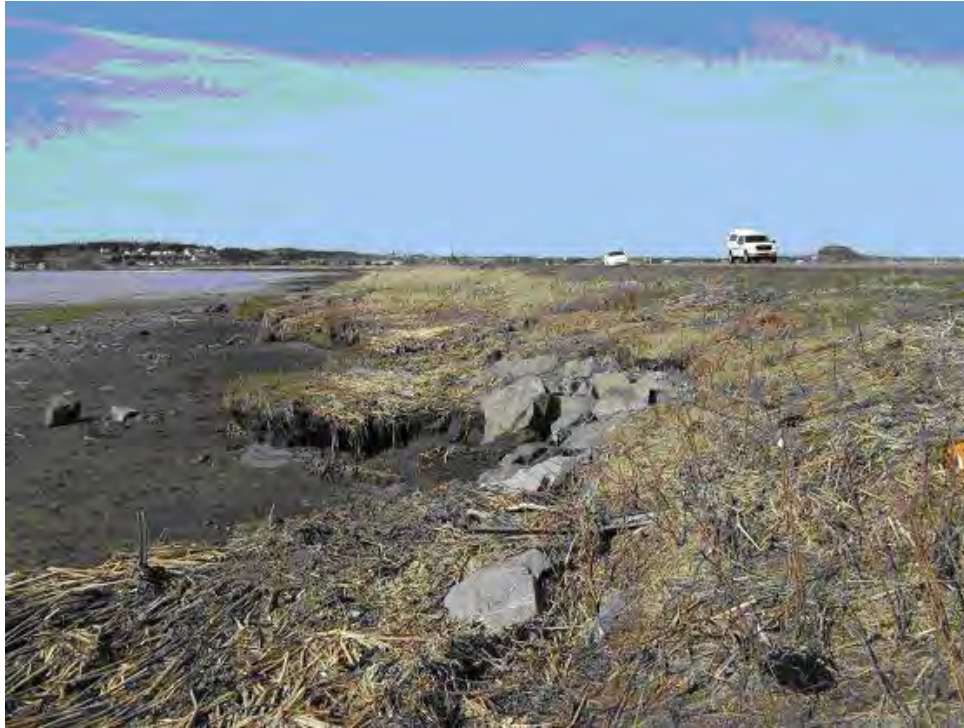
Source : MDDEP, novembre 2008.

Les visites de terrain réalisées à l'automne 2008 par l'initiateur du projet lui ont permis de constater l'ampleur des zones érodées. Les visites effectuées au printemps 2009 ont confirmé ces observations et ont permis de constater l'urgence d'intervenir. En effet, en certains endroits, une distance maximale d'environ 10 m sépare maintenant la chaussée de l'autoroute 20 et la microfalaise en érosion. Plusieurs mètres de marais sont disparus entre l'automne 2008 et le



printemps 2009, au point où le talus d'érosion atteint maintenant le fossé de drainage longeant l'autoroute. Si l'érosion devait être de la même ampleur à l'automne 2009 et à l'hiver 2010, il est probable que la fondation de l'autoroute soit affectée et que cette situation engendre une problématique de sécurité publique. Une intervention rapide est requise puisque les hautes eaux ont envahi les emprises de l'autoroute 20.

FIGURE 3 : EXPOSITION DES BLOCS DE PIERRE DE L'ASSISE DE L'AUTOROUTE 20 À LA SUITE DE L'ÉROSION (PRINTEMPS 2009)



Source : Lettre de M. Victor Bérubé, datée du 29 mai 2009.

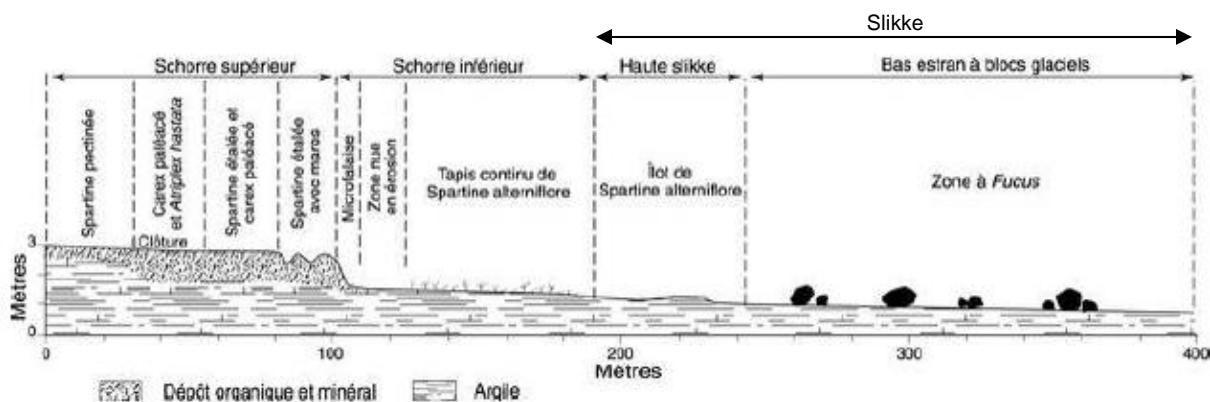
## 1.2 Description du projet

Connaissant les faits décrits plus haut, le MTQ a voulu trouver une solution à long terme visant à protéger l'autoroute 20. La première solution envisagée a été de protéger la route par la mise en place d'un enrochement linéaire de la berge sur une longueur d'environ 200 m afin d'assurer une protection contre les vagues et les glaces. Cependant, cette solution risquait d'entraîner à long terme la perte de la végétation du marais de Rivière-du-Loup aux environs de l'enrochement et une augmentation du risque d'érosion sur les rives adjacentes.

Le MTQ a donc décidé de faire différentes études concernant la problématique de l'érosion du marais de Rivière-du-Loup afin de trouver une solution moins dommageable pour l'environnement qui viserait à mieux protéger l'autoroute 20, tout en restaurant le marais de Rivière-du-Loup. Pour ce faire, deux marais de référence ont été sélectionnés afin de comparer leurs composantes biophysiques à celles du marais de Rivière-du-Loup. L'un des sites est situé en amont du secteur à l'étude, soit à Kamouraska, et l'autre est localisé en aval du secteur à l'étude, soit près de l'Isle-Verte. Le MTQ a comparé le profil de la zone intertidale du secteur critique du marais de Rivière-du-Loup aux profils de ces deux sites de référence. La zone

intertidale est aussi appelée estran à spartine en raison de l'espèce végétale la plus caractéristique de ce milieu, la spartine alterniflore, et est une zone de transition entre la mer et la terre. L'estran à spartine se divise en trois sections en partant du large vers la terre, soit la slikke, le schorre inférieur et le schorre supérieur (figure 4).

FIGURE 4 : ZONAGE DU RIVAGE À RIVIÈRE-DU-LOUP (SECTEUR EST)

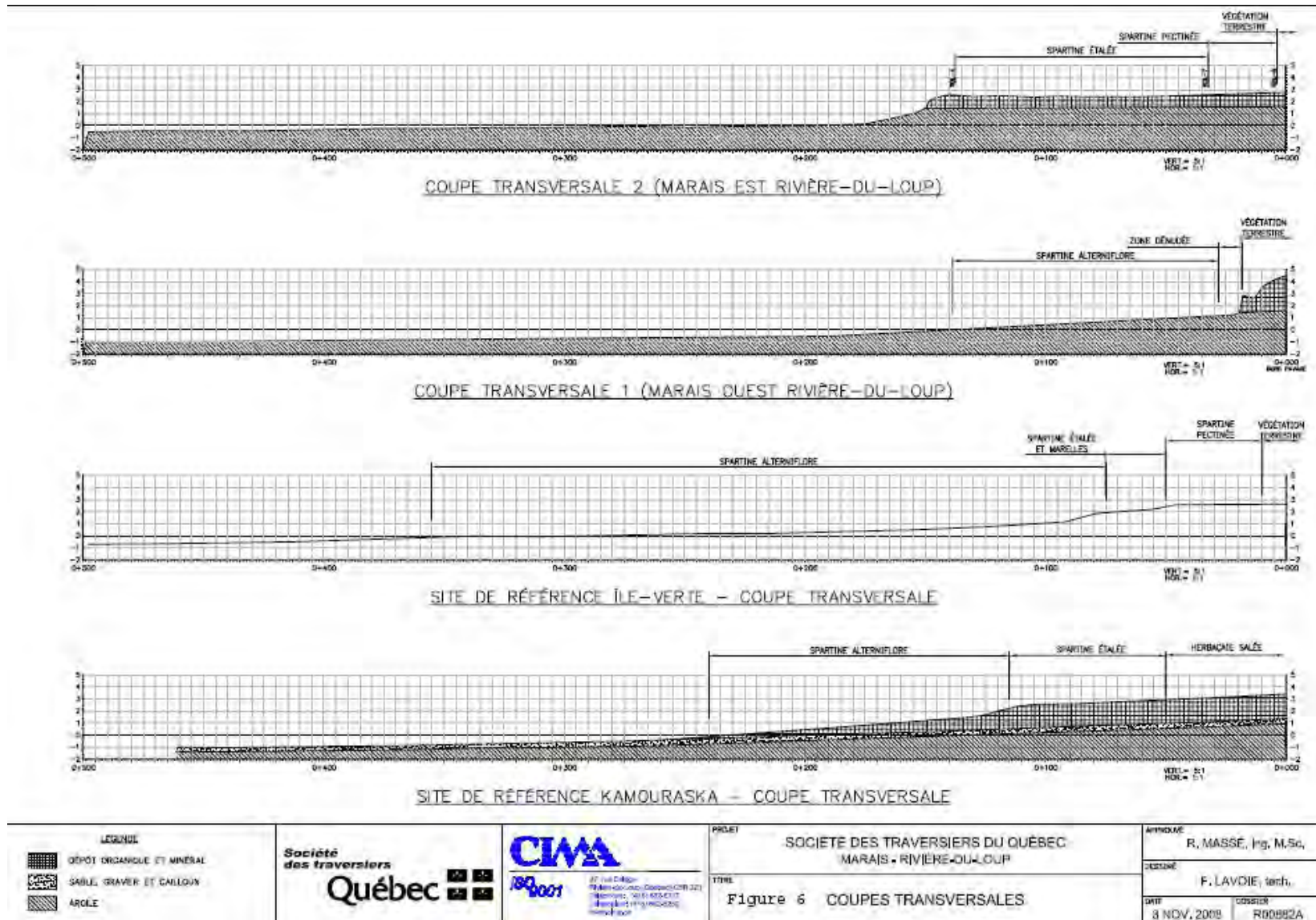


Source : Société des traversiers, janvier 2009.

Les études menées par le MTQ ont permis de constater que le marais de Rivière-du-Loup ne possède pas de schorre inférieur à forte pente ni de végétation dense de spartine alterniflore (figure 5). L'absence de cette zone, probablement présente à l'origine, est le résultat d'une érosion graduelle au fil des ans. Cette zone a fait place à un profil de faible pente prolongeant ainsi le bas estran vers la terre. Une des hypothèses émises pour expliquer l'érosion du marais de Rivière-du-Loup serait l'absence de grosses roches dans la partie de la slikke (figure 4). Ces roches constituent une barrière permettant d'ancrer les glaces et ainsi protéger les berges contre les tempêtes d'hiver susceptibles d'éroder ces dernières. De plus, l'action des vagues, le rehaussement probable du niveau de l'eau et l'absence de pieds de glace en hiver sont également des facteurs pouvant aggraver l'érosion du talus.

Le concept présenté consiste à implanter un brise-lame au large du talus en érosion, parallèle à la rive, d'une longueur d'environ 300 m afin de recréer la barrière de roches manquante, tel que mentionné précédemment. Ensuite, une digue transversale d'une longueur de 130 m sera mise en place afin de diminuer l'action érosive, en favorisant l'accumulation et le maintien des glaces pendant la saison hivernale, ce qui diminuera l'agitation provoquée par les vagues (figure 6). À chacune des extrémités du brise-lame, un bras surbaissé en enrochement sera construit afin de contrer les effets de bout. Par la suite, l'espace entre le talus actuel et la structure sera comblé par des matériaux fins. Le MTQ a évalué plusieurs distances pour la mise en place du brise-lame au large du talus en érosion. La distance retenue est d'environ 120 m à partir du talus actuel dans la zone centrale de la baie où le talus d'érosion est le plus rapproché de l'autoroute, ce qui correspond aux dimensions naturelles probables du marais.

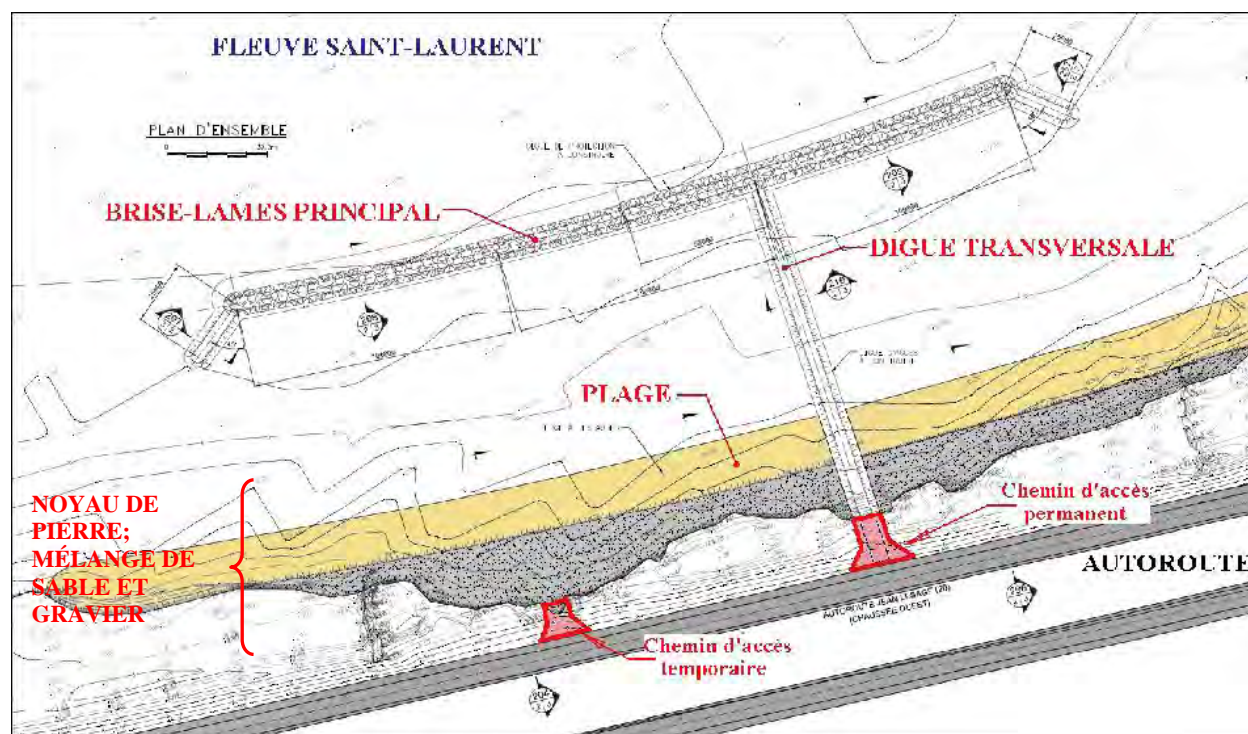
FIGURE 5 : COUPES TRANSVERSALES DES MARAIS DE RÉFÉRENCE ET DU MARAIS DE RIVIÈRE-DU-LOUP



Source : Société des traversiers, janvier 2009.



FIGURE 6 : PLAN DU CONCEPT CHOISI POUR LA PROTECTION DE L'AUTOROUTE 20 ET LA RESTAURATION DU MARAIS



Source : Lettre de Victor Bérubé, septembre 2009.

Le concept retenu comporte plusieurs aspects, soit :

- la mise en place d'un noyau de pierres ainsi qu'un mélange de sable et de gravier d'une vingtaine de mètres de large le long de la berge en érosion selon une pente de 10 % afin de contrer l'érosion actuellement en cours;
- la mise en place d'un brise-lame en enrochement parallèle au rivage sur une longueur d'environ 300 m et situé à environ 130 m de la berge afin de diminuer l'énergie des vagues et de retenir les glaces;
- la mise en place d'une digue transversale en enrochement perméable et imparfaite, du côté est de cet aménagement, afin de créer un piège à sédiments entre la berge naturelle et le brise-lame parallèle au rivage;
- la mise en place de matériaux de remplissage afin de retrouver plus rapidement la pente typique des marais à spartine alterniflore (environ 1,6 %);
- la mise en place de matériaux fins par-dessus les matériaux de remplissage afin de permettre l'implantation de la spartine alterniflore;
- l'ensemencement de spartine alterniflore afin d'accélérer la recolonisation de l'estran. La spartine alterniflore qui se trouve dans le secteur à remblayer devra être transplantée dans le secteur restauré ou encore dans un secteur adjacent.

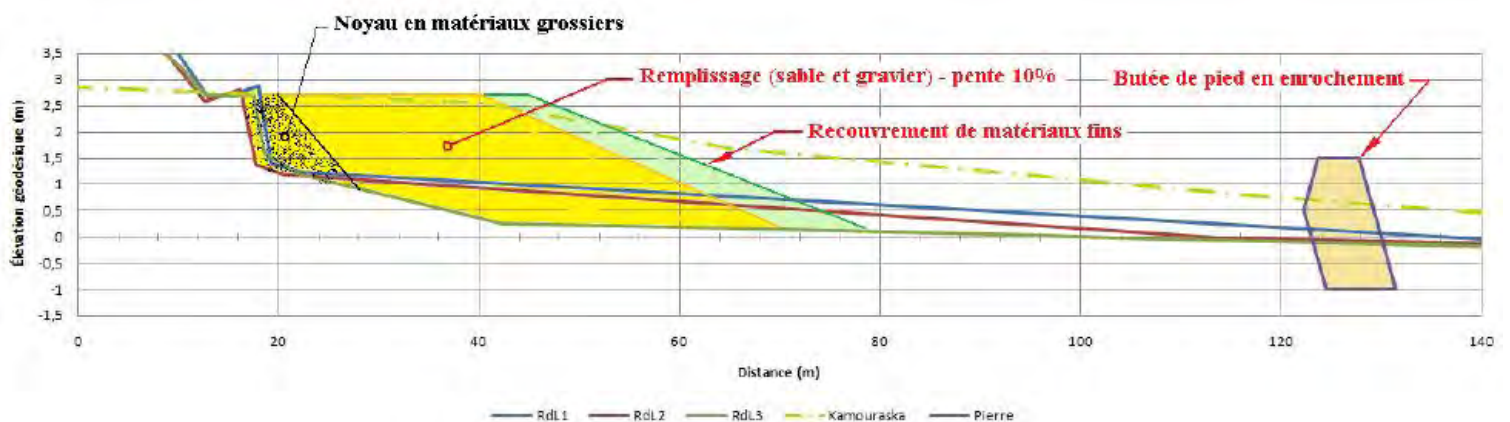
Afin de vérifier l'efficacité de cette solution, l'initiateur du projet s'est engagé à effectuer un programme de suivi des composantes physiques et biologiques qui sera mis en place afin de mesurer la progression de la restauration, tant au niveau de la stabilité de la structure qu'au niveau de la sédimentation et des composantes biologiques. Ce suivi sera effectué sur une



période de trois ans. Afin de documenter l'état de référence du secteur à l'étude, certains éléments de ce suivi ont été mis en œuvre dès l'été 2009.

L'initiateur du projet mentionne également qu'un suivi topographique et un suivi visuel de la structure de protection de l'autoroute seront effectués afin de vérifier sa stabilité et d'apporter des mesures correctives si nécessaire. De plus, un suivi de l'efficacité de la structure pour contrer le processus d'érosion sera également mis en place. Ce suivi visera à quantifier la sédimentation (taux de sédimentation, répartition de la sédimentation) ainsi qu'à analyser la nature des sédiments déposés. Finalement, un suivi des composantes biologiques sera également mis en place qui visera l'étude du benthos, de la faune ichthyenne (principalement le hareng, le caplan et l'éperlan arc-en-ciel) et de la végétation du marais inférieur.

FIGURE 7 : COUPE-TYPE DU CONCEPT DE RESTAURATION DU MARAIS DE RIVIÈRE-DU-LOUP



Source : Société des traversiers, janvier 2009.

### 1.3 Échéancier et coût du projet

Selon l'échéancier actuel, l'initiateur du projet désire réaliser le projet en trois phases réparties de 2009 à 2011. La première partie des travaux sera réalisée à l'automne 2009 et consistera à mettre en place un noyau de pierres sur une longueur d'environ 100 m, dans la portion de talus qui est la plus érodée afin de limiter le processus d'érosion. La construction de l'ensemble du noyau et des deux structures principales en enrochement (le brise-lame et la digue transversale) sera fait à l'automne 2010. Finalement, à l'été 2011, l'initiateur du projet plantera des mottes de spartine alterniflore à l'intérieur de la structure. Le coût total du projet est estimé à environ 2 millions de dollars.

## 2. ANALYSE DE LA DEMANDE

### 2.1 Analyse de la justification de la soustraction du projet de la procédure

À la suite de l'analyse des informations présentées, le MDDEP constate que le problème d'érosion des berges en bordure de l'autoroute 20, dans le secteur de Rivière-du-Loup, menace l'intégrité de l'autoroute 20. À la suite de cette érosion, le fossé, qui peut être comparé au pied du talus de l'autoroute, est disparu par endroits. Par le fait même, l'état d'avancement de l'érosion constitue un risque pour la voie publique et les usagers de ce lien routier. Tel que

mentionné précédemment, l'autoroute 20 est un axe routier important et constitue le principal lien rapide vers l'ouest. Compte tenu des dommages causés par les tempêtes survenues entre l'automne 2008 et le printemps 2009, il est réaliste de penser que des dommages additionnels pourraient survenir lors d'un prochain événement semblable, notamment lors des tempêtes automnales ou hivernales.

L'information présentée par le MTQ ainsi que la visite sur le terrain effectuée le 15 septembre 2009 par des représentants du MDDEP et de la firme d'ingénieurs conseils mandatée pour la réalisation des travaux a permis de constater la nécessité d'intervenir dans les plus brefs délais afin de maintenir l'autoroute à son emplacement actuel pour assurer la sécurité des personnes et des biens. De plus, la solution proposée par le MTQ est pertinente dans le contexte actuel et tous les experts consultés se sont prononcés favorablement sur ce projet. Considérant tous ces éléments, nous concluons à l'urgence de réaliser le projet afin de réparer et de prévenir une catastrophe majeure. Le MDDEP recommande donc que le projet soit soustrait de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et que les travaux soient réalisés dans le but de prévenir des dommages causés par une catastrophe appréhendée.

## **2.2 Analyse de la solution et ses impacts**

Selon les informations présentées par l'initiateur de projet, les principaux éléments sensibles qui risquent d'être affectés par la réalisation des travaux sont la sécurité des usagers de la route 132 et la restauration du marais de Rivière-du-Loup.

### ***La sécurité publique***

Le principal enjeu de ce projet est le maintien de l'intégrité de l'autoroute 20 et, par le fait même, la sécurité des usagers. En ce sens, l'impact du projet sur la sécurité des usagers de l'autoroute 20 dans ce secteur sera positif. Selon le Centre d'expertise hydrique du Québec, l'effet bénéfique de la solution sur la protection de l'autoroute 20 reste à prouver, mais il est probable que les effets de cet aménagement contribueront à diminuer l'action érosive des glaces et des vagues. Un programme de suivi devra donc être instauré afin de s'assurer que l'aménagement proposé protège effectivement l'infrastructure de l'autoroute 20.

À cet effet, le MTQ propose le suivi présenté plus haut sur une période de trois ans. Le suivi permettra de mesurer de façon qualitative de l'évolution récente de la berge, indiquera si le site est instable ou menaçant pour l'infrastructure routière et, le cas échéant, proposera des mesures correctives (lettre de M. Victor Bérubé, 29 mai 2009).

Compte tenu de l'urgence de la situation et de l'objectif qui est d'assurer la sécurité des personnes et des biens, nous sommes d'avis que le projet représente un gain sur le plan de la sécurité routière.

### ***Le marais de Rivière-du-Loup***

Le marais de Rivière-du-Loup est sévèrement affecté par l'érosion depuis plusieurs décennies. Cette érosion entraîne des réductions annuelles importantes de la superficie du marais à spartine qui est considéré comme un habitat de grande importance dans l'écosystème de l'estuaire du Saint-Laurent. Les marais à spartine abritent plusieurs espèces d'oiseaux et sont utilisés par

plusieurs espèces de poissons pour l'alimentation. Les espèces de poissons qui utilisent le secteur du marais à des fins d'alimentation, de reproduction et d'élevage des jeunes sont l'éperlan arc-en-ciel, le poulamon atlantique, l'épinoche tachetée et l'épinoche à trois épines, l'anguille d'Amérique, le chabosseau bronzé, le chabosseau à épines courtes, la limace atlantique, la plie rouge et la plie lisse. Cependant, selon le MTQ, le marais de Rivière-du-Loup dans son état actuel représente peu d'intérêt pour la faune et ses caractéristiques ne lui confèrent pas un rôle important pour le maintien des populations végétales et animales de la région. De plus, en termes de biodiversité d'habitat, le marais de Rivière-du-Loup est plus limité que les marais des sites de référence de l'Isle-Verte et de Kamouraska. En effet, la disparition de la spartine du marais inférieur, à l'est, et d'une partie du marais supérieur, tout au long de la zone d'étude, en fait un marais dont la superficie et la valeur des habitats est faible. Par conséquent, l'utilisation du marais par la faune dans son état actuel est limitée.

Selon l'initiateur du projet, la solution proposée permettra au secteur ouest du marais de Rivière-du-Loup de retrouver les caractéristiques d'un estran à spartine typique de l'estuaire moyen du Saint-Laurent. L'habitat des différentes espèces de poissons utilisant le secteur sera restauré.

Consulté sur le projet, le ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF) n'avait pas de mention particulière à signaler concernant la protection de la faune aquatique du secteur, à l'exception que la réalisation des travaux se fasse à l'extérieur de la période de dévalaison des larves d'éperlan dans ce secteur, qui se produit du 1<sup>er</sup> au 31 mai. L'initiateur du projet s'est engagé à respecter cette période de restriction. En ce qui concerne le ministère des Pêches et des Océans du Canada (MPO), il considère que le projet devrait être bénéfique pour le poisson.

Ainsi, nous considérons, conformément à l'avis du MRNF et du MPO, que le projet présente un gain positif sur le marais de Rivière-du-Loup et sur les habitats fauniques puisque la solution choisie vise la restauration du marais de Rivière-du-Loup.

## **CONCLUSION**

L'analyse environnementale de la demande de soustraction du projet de protection en urgence de l'autoroute 20 sur le territoire de la Ville de Rivière-du-Loup de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement a été effectuée à partir des commentaires reçus par le biais d'une consultation intra et interministérielle. L'examen des documents fournis par l'initiateur de projet et des avis des experts permet de conclure que la présente demande de soustraction à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu de l'article 31.6 de la Loi sur la qualité de l'environnement est justifiée puisque ce projet va permettre de corriger une situation qui présente un risque pour la sécurité des personnes et des infrastructures du secteur touché. En outre, les mesures d'atténuation mises en place et les engagements pris par l'initiateur rendent le projet acceptable sur le plan environnemental.

Par conséquent, il est recommandé que le projet de protection en urgence de l'autoroute 20 sur le territoire de la Ville de Rivière-du-Loup soit soustrait de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et qu'un certificat d'autorisation soit délivré à la ministre des Transports à cet effet.

*Original signé*

**Annick Michaud**, Biologiste, M. Sc. Eau  
Chargée de projet  
Service des projets en milieu hydrique  
Direction des évaluations environnementales

## RÉFÉRENCES

- SOCIÉTÉ DES TRAVERSIERS. *Réalisation d'un projet pilote de restauration du marais de Rivière-du-Loup – Étude de faisabilité – Rapport final*, par CIMA+, janvier 2009, 96 pages et 3 annexes;
- Lettre de M. Victor Bérubé, du ministère des Transports, à M. Gilles Brunet, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 29 mai 2009, concernant la demande de soustraction du projet de protection de l'autoroute 20 par la réalisation d'un projet pilote de restauration du marais de Rivière-du-Loup, sur le territoire de Ville de Rivière-du-Loup, de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, 2 pages et 2 pièces jointes;
- Lettre de M. Victor Bérubé, du ministère des Transports, à M<sup>me</sup> Annick Michaud, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 24 septembre 2009, concernant le dépôt d'informations complémentaires, 2 pages et 2 pièces jointes.

## **ANNEXES**



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

- Centre d'expertise hydrique du Québec;
- Direction régionale de l'analyse et de l'expertise du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine;
- Ministère des Ressources naturelles et de la Faune;
- Pêches et Océans Canada.





## ANNEXE 2 : CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET

<b>Date</b>	<b>Événement</b>
2009-06-02	Réception de la demande de soustraction
2009-06-10	Consultation intra et interministérielle sur la justification et la nature des travaux
2009-07-07	Fin de la consultation et réception des commentaires
2009-09-24	Réception de renseignements complémentaires de la part de l'initiateur du projet.