
DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET STRATÉGIQUE

DIRECTION DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DES PROJETS HYDRIQUES

Rapport d'analyse concernant la soustraction de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement des travaux de stabilisation d'urgence d'un segment d'environ 620 m de la berge adjacente au chemin des Wagonniers du projet de la Compagnie minière IOC inc. visant la protection du littoral du chemin des Wagonniers sur le territoire de la ville de Sept-Îles

Dossier 3216-02-351

Le 11 juin 2025

*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 Antoine Racine

Supervision technique : Monsieur Jean-Pascal Fortin

Supervision administrative : Madame Isabelle Nault, directrice

Révision du texte et éditique : Madame Annie Forgues, adjointe administrative

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 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 soustraction	6
3.1 Définition d'un sinistre au sens de la Loi sur la sécurité civile visant à favoriser la résilience aux sinistres.....	6
3.2 Analyse de la justification de la soustraction du projet de la PÉEIE	7
3.3 Justification de la durée du décret.....	8
Conclusion.....	9
Références.....	11
Annexes	13

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 : VUE DE LA ZONE DE SINISTRE 1. PHOTO PRISE LE 16 JANVIER 2025. (SOURCE : IOC, 2025, DEMANDE DE DÉCRET DE SOUSTRACTION)	4
FIGURE 2 : VUE DE LA ZONE DE SINISTRE 2. PHOTO PRISE LE 19 MARS 2025. (SOURCE : IOC, 2025, DEMANDE DE DÉCRET DE SOUSTRACTION)	5
FIGURE 3 : ZONE DE SINISTRE 1 ET 2 ET ENROCHEMENT RÉALISÉ EN 2024. (SOURCE : IOC, 2025, DEMANDE DE DÉCRET DE SOUSTRACTION)	5

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1 CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET (<i>VOIR L'EXEMPLE DU TABLEAU CI-DESSOUS</i>)	15
---	----

INTRODUCTION

Le présent rapport constitue l'analyse de la soustraction de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement (PÉEIE) des travaux de stabilisation d'urgence d'un segment d'environ 620 m de la berge adjacente au chemin des Wagonniers du projet de la Compagnie minière IOC inc. (IOC) visant la protection du littoral du chemin des Wagonniers sur le territoire de la ville de Sept-Îles.

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

IOC souhaite réaliser des travaux de stabilisation d'urgence d'un segment de la berge adjacente au chemin des Wagonniers, d'une longueur d'environ 620 m et a transmis un argumentaire au ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP) afin de soustraire ces travaux à l'application de la PÉEIE. Ce segment fait partie d'un projet global, dont un avis de projet a été déposé au ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP) en octobre 2022, et qui a pour objectif de protéger, sur une longueur d'environ 1,2 km, le chemin des Wagonniers et la voie ferrée adjacente appartenant à la IOC bordant le littoral du golfe du Saint-Laurent. Cette dernière a toutefois mentionné vouloir retirer ce projet de la PÉEIE et déposer un nouvel avis de projet qui consisterait en un programme de gestion de l'érosion côtière sur une distance de 2,2 km longeant le chemin des Wagonniers et englobant également le secteur de 620 m.

Comme mentionné précédemment, les travaux sur 620 m projetés sont actuellement inclus dans un projet global de 1,2 km qui lui est assujéti à la PÉEIE 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 à l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets (chapitre Q-2, r. 23,1), puisqu'il concerne 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. Toutefois, même si ce projet global n'existait pas, les travaux de 620 m visés dans l'argumentaire transmis par IOC seraient également assujéttis en vertu du même article.

Alléguant l'urgence de réaliser les travaux afin de prévenir des dommages potentiels causés par un sinistre, en l'occurrence une nouvelle tempête, l'initiateur a transmis un argumentaire au MELCCFP visant à soustraction cette portion du projet de la PÉEIE, et ce, en vertu de l'article 31.7.1 de la LQE. Cet article mentionne que le ministre, sur avis du ministre de la Sécurité publique quant à la nécessité d'un projet, ou d'une partie de celui-ci, pour réparer tout dommage causé par un sinistre au sens de la Loi sur la sécurité civile visant à favoriser la résilience aux sinistres (chapitre S-2.4) ou pour prévenir tout dommage que pourrait causer un tel sinistre, peut recommander au gouvernement ou au comité de ministres de soustraire en tout ou en partie un projet de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement selon les conditions, les restrictions ou les interdictions qu'il détermine s'il est d'avis que la situation nécessite que le projet soit réalisé dans des délais plus courts que ceux requis pour l'application de

cette procédure. 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 MELCCFP, en concertation avec le ministère de la Sécurité publique (MSP), de qui relève la responsabilité d'administrer la Loi sur la sécurité civile visant à favoriser la résilience aux sinistres (chapitre S-2.4), permet d'établir, à la lumière de la justification du caractère urgent du projet, la pertinence de le soustraire de la PÉEIE ou non et, le cas échéant, selon quelles conditions.

1. LE PROJET

1.1 Mise en contexte

Les installations d'IOC sont situées sur le territoire de la ville de Sept-Îles, en bordure du golfe du Saint-Laurent. On y retrouve notamment une voie ferrée, bordée par le chemin des Wagonniers qui longe le littoral du golfe. Ce chemin demeure la voie principale pour la circulation de jour comme de nuit des employés et de la machinerie lourde sur le site, tout en étant essentiel pour la réalisation des inspections du chemin de fer. Ces infrastructures sont essentielles aux opérations d'IOC, considérant notamment la fréquence de 3 à 5 passages de trains par jour. À l'heure actuelle, une dune assure une certaine protection d'une portion des infrastructures routières et ferroviaires d'IOC. Toutefois, étant situées très près du littoral, elles demeurent vulnérables aux tempêtes et sont sujettes aux aléas côtiers, notamment à l'érosion de la dune et des berges, et ce en raison des faibles marges de recul de la côte, variant de moins d'un mètre à environ 20 m par endroits. Cette problématique risque d'être amplifiée par les changements climatiques dus au rehaussement du niveau marin, à une réduction du couvert de glace et à une augmentation de la fréquence et de l'intensité des tempêtes.

Au fil des années, IOC a observé un recul marqué du trait de côte, et ce, jusqu'à 4 m par endroits, exposant davantage le chemin des Wagonniers et la voie ferrée aux aléas côtiers. C'est pourquoi elle a déposé, en octobre 2022, un avis de projet visant la protection du chemin des Wagonniers par la réalisation de travaux de recharges sédimentaires sur une distance d'environ 1,2 km. En avril 2024, IOC a toutefois réalisé des travaux d'enrochements en urgence pour un segment de 400 mètres où les infrastructures routières et ferroviaires faisaient face à un risque de sinistre imminent. Cette portion a été soustraite de la PÉEIE en vertu de l'article 31.7.1 de la LQE (décret numéro 325-2024 du 28 février 2024) puisqu'elle était incluse dans l'avis de projet déposé en octobre 2022. Le 14 avril 2025, IOC a transmis un argumentaire au MELCCFP concernant la soustraction à la PÉEIE d'un tronçon de 620 mètres adjacent à celui qui a fait l'objet des travaux d'urgence en 2024 (Figure 3). Selon IOC, une tempête survenue en décembre 2024 et les conditions érosives régionales ont entraîné un recul important du trait de côte à l'ouest de la protection en enrochement construit en 2024. En parallèle, IOC mentionne vouloir déposer un nouvel avis de projet pour un programme de gestion d'érosion côtière visant un tronçon de 2,2 km incluant ces mêmes secteurs. À noter qu'aucune étude d'impact n'a encore été déposée au MELCCFP en lien avec l'avis de projet d'octobre 2022.

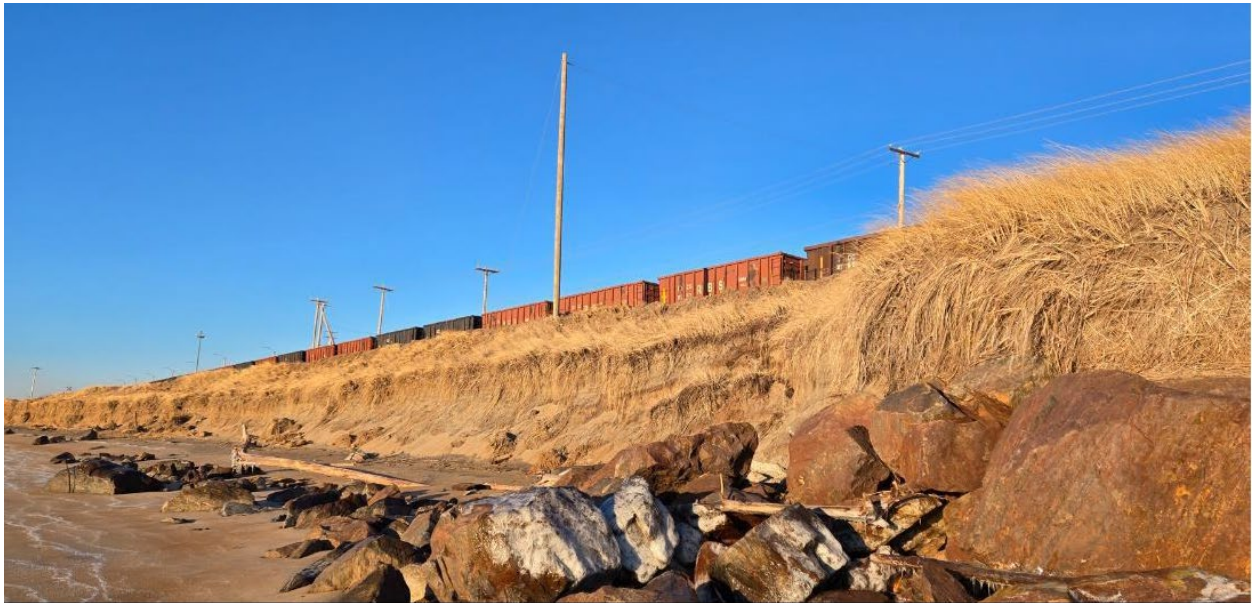
1.2 Description du sinistre appréhendé

IOC a identifié deux zones de sinistre appréhendées dans son courriel. La zone de sinistre 1, d'une longueur de 190 m, est située entre les chaînages 0+530 à 0+720. Pour ce secteur, les talus verticaux d'une hauteur de 5 m sont à moins de 5 m du chemin des Wagonniers. En l'absence d'une marge de recul, la prochaine tempête pourrait occasionner la perte immédiate d'infrastructures. De plus, en raison du talus instable d'un point de vue géotechnique, l'affaissement du talus et la perte immédiate d'infrastructures pourraient survenir en cas d'érosion en bas de ce talus ou encore sous l'effet de vibrations liées aux activités industrielles. Également, en l'absence de résilience naturelle en raison de l'érosion antérieure du milieu dunaire et de l'abaissement du niveau de la plage, l'attaque du talus par des vagues générées par des tempêtes modérées est susceptible de causer la perte immédiate d'infrastructures.

La perte ou la mise hors d'usage de ses infrastructures routières et ferroviaires est lourde de conséquences pour IOC et entraînerait, sans s'y limiter, d'importants impacts affectants notamment :

- La sécurité des travailleurs, par un affaissement de terrain;
- La sécurité ferroviaire et publique, par un déraillement occasionné par un affaissement de terrain;
- L'environnement, par la chute du chemin des Wagonniers et de la voie ferrée à la mer.

FIGURE 1 : VUE DE LA ZONE DE SINISTRE 1. PHOTO PRISE LE 16 JANVIER 2025. (SOURCE : IOC, 2025, DEMANDE DE DÉCRET DE SOUSTRACTION)

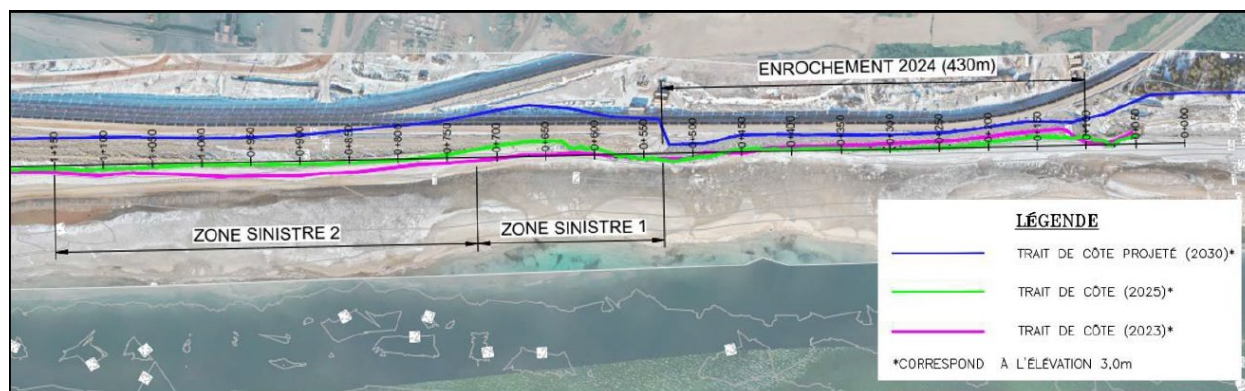


La zone de sinistre 2, d'une longueur de 430 mètres, est située entre les chaînages 0+720 à 1+150 tout juste à l'ouest de la zone de sinistre 1. Ce secteur a perdu une portion importante de sa résilience naturelle au cours des derniers mois, mais devrait pouvoir résister à la prochaine saison des tempêtes. En effet, les talus auraient perdus 10 m lors de cette période diminuant la marges de recul de 50%. Selon IOC, l'analyse de l'évolution de la situation permet toutefois de constater l'importance de protéger cette portion du trait de côte dans les prochaines années sans quoi les infrastructures routières et ferroviaires du chemin des Wagonniers seront rapidement mises en péril. Compte tenu des délais associés à la PÉEIE et aux autorisations subséquentes nécessaires pour réaliser les travaux, le prolongement du statu quo pour ce secteur pourrait entraîner les mêmes risques et les mêmes impacts que pour la zone de sinistre 1. À noter que ce segment a été inclus dans l'argumentaire d'IOC car il s'agit de la longueur minimum permettant de résister jusqu'à la réalisation du projet global. Cette affirmation est appuyée par la modélisation réalisée par l'initiateur pour obtenir les prévisions du recul du trait de côte. Ce recul pourrait être sous-estimé considérant que la modélisation ne tient pas compte de l'abaissement de la plage. Le projet global serait réalisé au terme de la Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, suivant l'obtention d'une autorisation gouvernementale, sans présumer de la décision et suivant l'obtention des autorisations ministérielles nécessaires, le cas échéant.

FIGURE 2 : VUE DE LA ZONE DE SINISTRE 2. PHOTO PRISE LE 19 MARS 2025. (SOURCE : IOC, 2025, DEMANDE DE DÉCRET DE SOUSTRACTION)



FIGURE 3 : ZONE DE SINISTRE 1 ET 2 ET ENROCHEMENT RÉALISÉ EN 2024. (SOURCE : IOC, 2025, DEMANDE DE DÉCRET DE SOUSTRACTION)



1.3 Description générale des travaux et de ses composantes

1.3.1 Travaux projetés

Les travaux d'urgence visés par la soustraction consistent à stabiliser à l'aide d'un enrochement un tronçon de 620 mètres de berges le long du chemin des Wagonniers dans l'objectif de protéger ce chemin et la voie ferrée adjacente contre l'érosion côtière.

1.3.2 Calendrier de réalisation

Il est prévu que les travaux commencent vers la fin du mois d'août 2025 pour se terminer au mois de novembre 2025. Il est important pour l'initiateur que les travaux soient exécutés avant la saison des tempêtes hivernales.

2. CONSULTATION DES COMMUNAUTÉS AUTOCHTONES

Au nom du gouvernement du Québec, le MELCCFP a l'obligation de consulter et dans certaines circonstances d'accommoder les communautés autochtones lorsqu'il envisage des mesures susceptibles d'avoir un effet préjudiciable sur un droit ancestral ou issu de traités, établis ou revendiqués de façon crédible. Le cas échéant, la consultation gouvernementale est effectuée dans le respect du Guide intérimaire en matière de consultation des communautés autochtones (2008), lequel balise les activités gouvernementales relatives à l'obligation de consulter.

Considérant la nécessité d'intervenir dans de courts délais afin de prévenir les dommages occasionnés par un sinistre, le MELCCFP a informé la communauté innue de Uashat mak Mani-Utenam du courriel transmis par IOC concernant la soustraction. La communauté a informé le MELCCFP en date du 30 avril 2025 qu'elle collabore avec l'initiateur et appuie la soustraction. Advenant le cas où le gouvernement du Québec décidait de soustraire les travaux de la PÉEIE et que l'initiateur devait déposer une demande d'autorisation ministérielle en vertu de l'article 22 de la LQE, une consultation autochtone pourrait être effectuée si, à la lumière des informations reçues, les travaux sont susceptibles d'avoir des effets préjudiciables sur les droits et intérêts d'une ou plusieurs communautés autochtones.

3. ANALYSE DE LA SOUSTRACTION

3.1 Définition d'un sinistre au sens de la Loi sur la sécurité civile visant à favoriser la résilience aux sinistres

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 visant à favoriser la résilience aux sinistres (chapitre S-2.4).

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 des travaux de la PÉEIE

Comme la Loi sur la sécurité civile visant à favoriser la résilience aux sinistres (chapitre S-2.4) relève du MSP, ce ministère a été sollicité afin d'analyser la justification de la soustraction des travaux de la PÉEIE. La direction principale de l'expertise hydrique (DPEH) du MELCCFP a également été consultée à cet effet.

Selon l'équipe d'analyse, l'initiateur a démontré qu'il y a eu récemment une hausse de la vitesse des reculs et un abaissement marqué de la plage. Cette situation a pour effet de rendre le talus encore plus vulnérable à l'attaque par les vagues de tempêtes. Les bilans sédimentaires et la photo de l'état du littoral (figure 1) illustrent de l'érosion active et récente au niveau des zones de sinistres 1 et 2. Concernant la zone de sinistre 2, malgré la disparition du cordon dunaire lors de la dernière tempête, la présence d'une terrasse de plage est encore visible (figure 2).

Dans les deux zones de sinistre, des infrastructures importantes sont vulnérables à l'érosion, notamment le chemin de fer et le chemin non pavé des Wagonniers. L'endroit est fréquenté par les travailleurs d'IOC. Au niveau de la zone de sinistre 1, les accotements du chemin des Wagonniers se situent au sommet d'un talus instable et la sécurité des travailleurs pourrait être compromise puisqu'ils ne disposent pas d'un périmètre de sécurité. De plus, les conséquences découlant d'une éventuelle fermeture de l'infrastructure ferroviaire pourraient entraîner l'interruption de l'approvisionnement en biens des communautés de Schefferville et de Kawawachikamach.

La portion du chemin des Wagonniers (zone sinistre 1), qui fait l'objet du courriel transmis par IOC, est atteinte par une érosion active qui affecte la majorité du talus. La diminution importante de 50 % de la marge de sécurité pour la route, l'abaissement de la plage et la présence de talus verticaux en érosion sont des éléments qui, advenant une tempête, pourraient entraîner une perte d'infrastructures à court terme.

L'effet de bout généré par l'enrochement réalisé en urgence en 2024 dans le cadre du décret 325-2024 du 28 février 2024 est notable. Les modélisations réalisées par l'initiateur le démontrent avec le trait de côte projeté en 2030 (voir figure 3). Si le statu quo est maintenu, une érosion accélérée se produira à l'extrémité ouest de l'enrochement. Il est donc possible d'anticiper un effet de bout similaire pour la zone de sinistre 2 si la zone de sinistre 1 est traitée seule.

Ainsi, sur la base des informations transmises par IOC, sous avis du MSP et en concertation avec la DPEH, l'équipe d'analyse estime qu'il est justifié que ces travaux soient soustraits de la PÉEIE puisqu'ils visent à prévenir tout dommage que pourrait causer un sinistre. Toutefois, il a été démontré que les travaux d'enrochement réalisés en urgence en 2024 dans le cadre du décret 325-2024 du 28 février 2024 ont contribué à abaisser le profil de la plage et à aggraver l'érosion dans la portion à l'ouest par effet de bout. Dans ce contexte, l'équipe d'analyse estime qu'il serait préférable d'intervenir avec un ouvrage à pente douce comme une recharge de plage avec des sédiments grossiers (sable et gravier) pour limiter l'effet de bout et la réflexion des vagues. Ce type d'intervention permettrait de s'harmoniser avec le type de côte (terrasse de plage). La protection d'un tronçon avec une méthode rigide peut donc entraîner l'accélération de l'érosion d'un tronçon adjacent, ainsi que le recul rapide du trait de côte. Il est donc d'intérêt de limiter cet effet de bout potentiel en assurant une transition adaptée entre les tronçons protégés, et la berge

naturelle. Cela peut impliquer d'aménager une protection de berge sur un plus grand tronçon, ce qui est d'ailleurs prévu dans le programme de gestion de l'érosion côtière sur une distance de 2,2 km longeant le chemin des Wagonniers, dont l'avis de projet serait déposé dans les plus brefs délais, selon IOC.

Par cette recommandation favorable, le MELCCFP ne se positionne pas quant à l'acceptabilité environnementale des travaux projetés. Celle-ci sera évaluée par le MELCCFP dans le cadre de l'analyse des demandes d'autorisations ministérielles (article 22 de la LQE) qui seront requises préalablement à la réalisation des travaux. Il est ainsi recommandé qu'IOC 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. De plus, le MELCCFP recommande que l'initiateur intègre minimalement dans toutes demandes d'autorisations ministérielles les éléments suivants :

- La méthode retenue pour la conception des travaux doit intégrer les impacts actuels et futurs des changements climatiques, notamment par l'identification des composantes des travaux susceptibles d'être affectées par les changements climatiques et des conséquences potentielles sur celles-ci afin d'assurer la résilience des infrastructures aux changements climatiques à venir;
- Mise en place de mécanismes qui visent à informer les citoyens et les organismes concernés des interventions prévues.

Le MELCCFP recommande également que la recharge de plage soit la méthode priorisée par l'initiateur pour protéger et stabiliser les talus devant le chemin des Wagonniers et la voie ferrée. Dans l'impossibilité de réaliser cette méthode, l'initiateur devrait justifier et démontrer, dans le cadre d'une demande d'autorisation ministérielle en vertu de l'article 22 de la LQE, que la méthode choisie permet de limiter l'érosion et l'abaissement de la plage dans les secteurs adjacents. Les processus côtiers naturels doivent être intégrés dans la méthode de protection de la berge dans le but de respecter le contexte hydrogéomorphologique du secteur. 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;

Enfin, advenant la décision du gouvernement de soustraire les travaux de la PÉEIE, précisons qu'IOC devra aussi se conformer aux dispositions de toutes autres lois applicables, notamment la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la Faune (chapitre C-61.1), avant de procéder aux travaux.

3.3 Justification de la durée du décret

L'équipe d'analyse recommande que la présente soustraction ne soit valide que pour les travaux qui seront réalisés d'ici le 31 décembre 2026 inclusivement. Cette échéance est cohérente avec la durée prévue des travaux et l'urgence évoquée pour justifier la soustraction des travaux de stabilisation d'urgence. Elle tient également compte des délais qui pourraient découler des difficultés techniques associées aux travaux ou des imprévus pouvant survenir.

CONCLUSION

Le MELCCFP, en concertation avec le MSP et la DPEH, juge que la situation est problématique et recommande donc que ces travaux soient soustraits de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement afin de prévenir tout dommage à la suite d'un sinistre appréhendé.

Toutefois, il est recommandé 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. L'équipe d'analyse recommande également que l'initiateur soit tenu d'intégrer à toute demande d'autorisation en vertu de l'article 22 un certain nombre de principes environnementaux et sociaux. Enfin, advenant la décision de soustraire ce projet de la PÉÉIE, cette dernière ne dispensera pas son titulaire d'obtenir toute autre autorisation requise par toute loi ou tout règlement, notamment la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la Faune.

Il est également recommandé que la date limite pour exécuter les travaux soit fixée au 31 décembre 2026 inclusivement.

Antoine Racine
Chargé de projet, M. ATDR

RÉFÉRENCES

- RIO TINTO IOC (2025) Demande de décret de soustraction (article 31.7.1, Chapitre Q-2). Protection des berges contre la submersion et l'érosion côtière sur la plage longeant le chemin des Wagonniers, totalisant 20 pages

ANNEXES

ANNEXE 1 CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET (VOIR L'EXEMPLE DU TABLEAU CI-DESSOUS)

Date	Événement
2025-04-14	Réception du courriel concernant la soustraction en vertu de l'article 31.7.1 de la LQE.
2025-04-16	Consultation du MSP et de la DPEH pour obtenir un avis d'expertise concernant la soustraction de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.
2025-05-05	Fin de la consultation et réception des commentaires de la DPEH.
2025-06-10	Fin de la consultation et réception des commentaires du MSP.