



Le 4 décembre 2025

Mme Laurence Piché
Agence d'évaluation d'impact du Canada
901-1550, ave d'Estimaerville
Québec (QC), G1J 0C1

Objet : Avis expert final de Transports Canada dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet de remplacement du barrage-pont Témiscamingue du Québec

Madame,

Pour faire suite à votre demande d'avis final du 11 août 2025 dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet du pont-barrage Témiscamingue du Québec, veuillez trouver ci-joint l'avis final de Transports Canada (TC).

Le Programme régional de protection de la navigation (PPN) de TC participe à l'analyse de ce projet et de ses impacts en tant que ministère responsable du gouvernement fédéral pour les travaux liés à la protection des eaux sur lesquelles le grand public a le droit de naviguer (Loi sur les eaux navigables canadiennes (L.R.C. (1985), ch. N-22)). Dans un premier temps, le PPN a procédé à l'évaluation préliminaire du projet afin de comprendre la nature et la portée des activités liées au projet de détournement des eaux et d'assèchement temporaire d'une partie du lit de la rivière des Outaouais pour la construction d'un nouveau barrage, le but étant d'évaluer l'impact des travaux aux installations de régulation des eaux et les risques associés pour la navigation. Plus de détails sont fournis à l'Annexe 1 de la présente lettre.

Le Règlement sur les ouvrages construits dans les eaux navigables C.R.C., ch. 1232 s'applique également à l'exploitation la construction et l'exploitation des barrages, ainsi qu'à la construction d'ouvrages temporaires et permanents connexes. Afin de s'y conformer, le propriétaire des structures de régularisation des eaux devra fournir les informations supplémentaires suivantes :

- a) Description des dispositifs de retenue des débris prévus ou glissoires à débris franchissant l'ouvrage ou passant au-dessus;
- b) Description des sentiers portage pour faciliter le libre passage du public dans des véhicules ou à pied aux environs de l'ouvrage entre les parties amont et aval de la rivière des Outaouais;
- c) Les registres de l'écoulement (débits) et du niveau de l'eau en amont et en aval de l'ouvrage, ainsi que tous les plans et autres documents relatifs à la navigation requis pour évaluer les impacts pendant la durée des travaux et en période d'exploitation des ouvrages;
- d) Les périodes de récurrence du débit des chenaux. Les fréquences d'occurrence des niveaux précis de débit, mesuré en années, et désigné par Qx, où « x » représente le nombre d'années entre les occurrences devront être présentées;
- e) Fournir la distance des zones d'exclusion des 2 barrages, soit la distance en amont et en aval des structures où les bateaux ne doivent pas passer s'ils veulent naviguer en toute sécurité. Les zones d'exclusion amont et aval pour les deux barrages devront être clairement identifiées sur le cours d'eau

- f) Fournir au ministre ou son représentant autorisé les données de débit d'eau dans les divers chenaux et passages franchissant l'ouvrage ou passant au-dessus;
- g) Maintenir le débit et le niveau de l'eau dans les limites nécessaires à la navigation conformément aux prescriptions du ministre.

À la lumière des informations ci-dessus, l'Annexe 1 ci-jointe fournit certaines réponses qui pourraient éclairer votre analyse dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet.

Gaudette,
Catherine
Catherine Gaudette
Conseillère régionale en environnement, région du Québec
Transports Canada

Signé numériquement par Gaudette, Catherine
ND : C=CA, O=GC, OU=TC-TC, CN="Gaudette, Catherine"
Raison : Je suis l'auteur du document
Emplacement :
Date : 2025.12.04 14:35:47-05'00'
Foxit PDF Editor Version: 13.1.7

ANNEXE 1 – Réponses aux questions

- 1) *Est-ce que l'information présentée par le promoteur sur le projet en lien avec les domaines d'expertise ci-dessus est décrite et documentée de façon adéquate et suffisante ? Veuillez expliquer votre réponse et préciser, le cas échéant, les lacunes ou les aspects pour lesquels il subsiste une incertitude. Expliquez si ces lacunes et incertitudes peuvent influencer votre avis et dans quelle mesure.***

Évaluation des conditions de navigation sécuritaire

Les chapitres 3 à 7, 11 de l'évaluation des impacts portent sur les conditions relatives aux installations de régulation des eaux ainsi qu'aux considérations hydrauliques qui doivent être comprises en vue d'évaluer pleinement les risques pesant sur l'aspect sécuritaire de la navigation.

Afin d'évaluer les seuils de navigabilité de la rivière des Outaouais, les niveaux de référence de l'eau en amont et aval du barrage devront être ajoutés aux plans inclus dans l'étude d'impact présentée, soit : le zéro des cartes (ZC) et les niveaux des eaux Q2, Q10 et Q100. Le promoteur devra également documenter les effets cumulatifs du projet incluant le rehaussement du niveau d'eau et débits occasionné par la présence des ouvrages temporaires. Les effets anticipés à prendre en compte sont ceux en vue d'évaluer pleinement les risques pesant sur l'aspect sécuritaire de la navigation.

Nous avons également noté que le niveau de référence verticale utilisé dans l'étude d'impact environnemental pour la topographie et bathymétrie de référence (Référence: Chapitre 11 – Environnement physique, section 11.1.10.2 Niveaux d'eau) est le Niveau Moyen des Mers en mètre S.I. (NMM) ou Above Sea Level (ASL) en anglais. En novembre 2013, Ressources naturelles Canada (RNC) a fait le lancement du Système canadien de référence altimétrique de 2013 (CGVD2013) qui est maintenant le nouveau standard pour les altitudes à travers le Canada. Ce nouveau système de référence altimétrique remplace le Système canadien de référence altimétrique de 1928 (CGVD28) qui a été adopté officiellement par un décret en conseil en 1935. Ajouter sur les plans présentés et tableaux l'écart entre le NMM/ASL et Système canadien de référence altimétrique de 2013 (CGVD2013). La concordance entre les systèmes de référence peut être faite à partir des données descriptives des points altimétriques matricules 82L100 et/ou 13L1590 dont les données sont accessibles via le portail cartographique du ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles : [Carte du réseau géodésique](#).

Les plans des ouvrages connexes tels que les services publics comme les gazoducs et les réseaux électriques devront être abordés dans le plan des mesures d'urgence.

- 2) *Veuillez préciser si des infrastructures, des aménagements, des activités ou autres peuvent générer des risques en lien avec vos domaines d'expertise. Dans l'affirmative, veuillez décrire ces risques et préciser quelles mesures devraient être mises en place pour les réduire ou les éliminer.***

Au fur et à mesure que l'eau s'approche de l'évacuateur de crue/barrage, le niveau des eaux est réduit. En général, la profondeur du débit sur la crête du déversoir est à la profondeur critique ou s'en approche. Cela réduit la surface de la section mouillée du débit et augmente donc la vitesse. Cette situation crée un danger pour ceux qui naviguent sur la voie navigable, car l'aspect de la surface de l'eau n'indique souvent pas cette augmentation de la vitesse. Il peut arriver que certaines embarcations ne soient pas en mesure de sortir de la zone de vitesse supérieure et soient entraînées dans ou par-

dessus l'évacuateur de crue. En outre, les risques sont plus élevés pour les barrages couvrant toute la largeur d'une rivière comme celui de Témiscamingue. Souvent, ceux qui naviguent sur la rivière ne voient pas ces barrages, car l'eau s'écoule doucement au-dessus du barrage et se fond dans l'eau calme de la rivière au-delà du barrage. Le dangereux ressaut hydraulique submergé en aval (également appelé l'effet de « machine à laver »), situé juste en dessous de l'installation, est dissimulé. Le débit plongeant et le ressaut hydraulique associés à ce type d'installation rendent très difficile, voire impossible, l'évacuation de la zone de recirculation en aval du barrage. Les zones de navigation dangereuse.

La zone de navigation dangereuse est désignée comme une zone d'exclusion. La distance de la zone d'exclusion est la distance en amont de l'échancrure ou du barrage et en aval et en aval de l'évacuateur de crue où les bateaux ne doivent pas passer s'ils veulent naviguer en toute sécurité. Le ministre pourra, dans son approbation, désigner une zone adjacente aux ouvrages de régularisation des eaux qui est nécessaire à la sécurité des personnes et de la navigation. Pour toute fin liée à l'approbation, la zone adjacente pourra être assimilée aux ouvrages.

Bien que les barrages présentent parfois des dangers pour les embarcations naviguant dans les réservoirs, ces barrages sont nécessaires et offrent parfois de nouvelles occasions d'améliorer la navigation en général. Pour réduire le risque associé à la navigation dans les eaux navigables, il est possible d'avoir recours à des mesures d'atténuation avertissant les embarcations de dangers ou empêchant l'accès aux zones dangereuses en amont et en aval des structures de régulation des eaux. Une stratégie d'emplacement des mesures d'atténuation dans trois zones devra être présentée dans l'évaluation des impacts et la demande présentée au Programme de protection de la navigation. Les recommandations pour son application se fondent sur la documentation du ministère des Richesses naturelles de l'Ontario, mais sont aussi conformes aux directives d'Ontario Power Generation (OPG), de l'Association canadienne des barrages (ACB), de l'United States Army Corps of Engineers (USACE) et de la Federal Energy Regulatory Commission (FERC) aux É.-U. Il est important de noter que toutes les mesures d'atténuation physiques en amont et en aval des structures de régulation des eaux doivent être maintenues dans un état approprié pour garantir une navigation sécuritaire sur la voie navigable. Les panneaux au contenu délavé, les bouées manquantes et les estacades chargées de débris, par exemple, ne permettent pas de bien avertir les embarcations d'un danger imminent.

En vue d'assurer le calcul et la définition efficaces de la zone d'exclusion à l'aide des méthodes aux directives de Transports Canada, certains renseignements doivent être fournis dans l'évaluation des impacts à savoir :

- Le débit associé aux périodes de récurrences au déversoir ou à l'installation (Q2, Q10 et Q100).
- La hauteur de l'eau au-dessus du déversoir ou de l'installation aux débits de référence (Hautes eaux à Q2, Q10 et Q100). Ces valeurs s'obtiennent par la soustraction de l'élévation de la crête du déversoir ou du seuil déversant de l'élévation à la surface de l'eau du réservoir;
- La largeur du déversoir ou de l'installation.

D'autres renseignements utiles à l'application du facteur de sécurité comprennent :

- La visibilité du déversoir ou de l'installation depuis l'amont;
- Tout rétrécissement d'une rivière de plus de la moitié de sa largeur à moins de cinq fois la largeur de la rivière en amont du déversoir ou de l'installation;
- La navigation d'embarcations de plaisance à moteur sur le cours d'eau;

- La navigation d'embarcations de plaisance sans moteur sur le cours d'eau;
- Tout point d'entrée sur la voie navigable situé à moins d'une largeur de rivière du déversoir ou de l'installation;
- La direction des vents dominants;
- Le niveau de danger lié au déversoir ou à l'installation pour une personne entrant en collision contre l'ouvrage (risque de blessures graves, danger de mort, etc.);
- Tout antécédent d'accident sur le site du déversoir ou de l'installation;
- Toute navigation ou baignade de nuit prévue ou actuelle par des plaisanciers ou des nageurs;
- L'emplacement et la description de tout autre danger ou ouvrage à proximité;
- Les renseignements détaillés des procédures d'exploitation à distance au déversoir ou à l'installation;
- L'accès aux services d'intervention d'urgence.

Les mesures d'atténuation des risques pour la navigation peuvent prendre les formes suivantes :

1) Panneau d'avertissement :

Les panneaux de signalisation sur les voies navigables visent à informer le public des dangers et doivent clairement indiquer les zones de « passage interdit », les zones dangereuses et les zones d'espace public. Des panneaux doivent toujours être présents pour indiquer la navigation dans une zone. Deux principaux types de panneaux doivent être utilisés près des installations de régulation des eaux : le premier pour indiquer les zones dangereuses et le second pour avertir des dangers potentiels.

Des panneaux dirigent ainsi les gens loin des dangers ou leur permettent de les contourner en les menant à un autre endroit, comme un site de portage. Les panneaux doivent préciser les changements dangereux de débit et de vitesse causés par l'installation de même qu'indiquer la présence d'alertes visuelles ou auditives (sirènes, feux clignotants, etc.), s'il y a lieu.

La taille et la couleur des panneaux de signalisation ainsi que le lettrage dessus doivent être adaptés à la sévérité du danger et être établis de façon à permettre aux gens de voir les panneaux à la distance requise, déterminée par les caractéristiques de la voie navigable et de la zone dangereuse. Le texte doit être bilingue, au besoin. Les pictogrammes doivent compléter le texte sur le panneau et être conformes aux marqueurs reconnus à l'échelle internationale.

L'emplacement précis de panneaux à proximité d'une installation de régulation des eaux dépend principalement des conditions propres au site. Il est important que les panneaux soient visibles de l'extérieur des zones dangereuses afin d'éviter que les gens soient obligés d'entrer dans les zones uniquement pour lire les panneaux.

Les panneaux doivent être visible à tout moment par toute embarcation s'approchant de la zone dangereuse. Les panneaux doivent attirer l'attention en ressortant de l'environnement et doivent être possiblement éclairés si la navigation de nuit est courante. Il peut être nécessaire de déplacer ou de changer les panneaux de temps en temps dans les zones à forte densité de trafic pour éviter la désensibilisation du public, car les panneaux finissent souvent par devenir une partie intégrante du paysage. Pour la même raison, bien qu'une double exposition augmente l'efficacité, un trop grand nombre de panneaux contribuera à la désensibilisation.

2) Bouées d'avertissement :

Des bouées individuellement ancrées servent de panneaux flottants et complètent le système de signalisation existant sur les berges de la voie navigable et à la hauteur de l'installation. Une série de bouées individuellement ancrées et munies de panneaux peut servir à délimiter les zones dangereuses, mais ne le fait pas aussi efficacement qu'une estacade. Les bouées doivent être faites d'un matériau non corrosif et doivent dépasser la surface de l'eau aux fins de visibilité et d'entretien. Les bouées doivent être conformes au Règlement sur les bouées privées (Loi sur la marine marchande du Canada) ainsi qu'aux directives de Transports Canada.

3) Estacades de sécurité en amont/aval:

Les barrières fournissent un avertissement visuel sur la zone dangereuse et servent d'obstacles physiques aux tentatives de passage, devenant ainsi un moyen de bloquer l'accès sur l'eau. C'est pourquoi les estacades sont préférées aux bouées dans les zones très dangereuses. Les barrières servent de compléments aux panneaux de signalisation et ne doivent pas être utilisées de façon isolée. Les estacades et les autres barrières favorisent par ailleurs l'autosauvetage en permettant aux plaisanciers et aux nageurs mal pris d'utiliser le câble de la barrière pour atteindre le rivage; cette possibilité n'est pas offerte par les bouées. Toutes les estacades installées sur les eaux navigables doivent être approuvées en vertu de la [Loi sur les eaux navigables canadiennes \(L.R.C. \(1985\), ch. N-22\)](#).

Il est recommandé de mettre en place des estacades de sécurité principalement dans les zones suivantes (d'après les lignes directrices de l'ACB relativement à la sécurité du public) :

- En amont des évacuateurs de surface;
- En amont des vannelles et des batardeaux;
- À l'entrée des canaux d'amenée, en particulier ceux ayant des pentes et des parois latérales abruptes;
- En aval des sauts hydrauliques submergés où de dangereux courants sont créés.

4) Dispositifs d'alarme ou d'avertissement :

Les dispositifs d'alarme ou d'avertissement, généralement des sirènes ou des stroboscopes, permettent d'avertir le public des dangers lorsque la mise en place de barrières physiques appropriées n'est pas réalisable ou possible, notamment dans le cas de vannelles commandées à distance ou de façon automatique. Les dispositifs d'alarme doivent être activés suffisamment longtemps avant le changement dangereux des conditions de la rivière pour permettre au public de quitter la zone.

Les sirènes et les stroboscopes doivent être accompagnés d'une signalisation expliquant la signification des alarmes et la manière d'y répondre. Les dispositifs d'alarme doivent couvrir toute l'étendue de la zone dangereuse, ce qui peut nécessiter le recours à plusieurs dispositifs reliés entre eux. La conception d'un dispositif d'alarme doit offrir un niveau de redondance proportionnel au danger que représente l'installation. Un plan d'urgence doit être aussi en place au cas où un dispositif d'alarme serait hors service.

5) Considérations liées au portage ou transport des embarcations:

Des panneaux et des barrières doivent dissuader les canoéistes et les kayakistes de passer par-dessus ou s'approcher des installations de régulation des eaux. L'offre d'une solution de rechange,

comme une route de portage contournant la zone dangereuse, fait partie des moyens de décourager cette pratique. Le portage ne constitue pas la manière privilégiée de contourner une installation hydraulique, mais peu d'options peuvent être possibles si le passage de l'installation par voie navigable n'est pas sécuritaire.

Les sites de portage doivent être dotés d'une signalisation adéquate. Les routes de portage doivent inclure un débarcadère sécuritaire, bien en amont du danger, ainsi qu'un autre site de débarquement symétrique en aval du danger que représente le saut hydraulique. Il est recommandé de situer les deux sites à plus de deux fois la distance des zones d'exclusion en amont et en aval des barrages. Ces sites ne devraient jamais non plus être à moins d'une distance des zones d'exclusion du seuil déversant (c'est-à-dire jamais en aval des estacades de sécurité dans la zone d'exclusion) ou en amont des zones d'exclusion du saut hydraulique.

Les sites doivent être bien visibles dans les environs et la signalisation adéquate doit être en place pour diriger les plaisanciers aux sites. Les aires de débarquement doivent être composées d'un matériau approprié pour le lit du cours d'eau, le sable étant préféré aux rochers, et doivent être suffisamment grandes (au moins 10 m x 20 m) pour permettre aux plaisanciers d'y monter un canoë ou un kayak ou embarcation moteur, d'y faire descendre les passagers et d'y décharger le matériel en vue du portage ou remorquage d'une. En outre, la pente de l'aire de débarquement doit être inférieure à 1:3, idéalement entre 1:3 et 1:12.

Le sentier/route qui relie les sites en amont et en aval constitue un aspect tout aussi important que les autres considérations liées au portage. Le sentier/routes doit être facilement praticable. Les facteurs à prendre en compte au moment d'évaluer le caractère approprié du sentier/route incluent la distance entre les débarcadères en amont et en aval, la pente, la largeur, les matériaux du sol, la protection des zones environnementales adjacentes contre l'érosion, le drainage local, la protection contre les chutes et la distance par rapport à l'installation hydraulique.

Dans le cas de routes de portage traversant une voie routière, SPAC devra tenir compte des aspects et considérations suivantes :

- Les classes de route et paramètres de conception de la route;
- Signalisation appropriée suffisamment en amont pour laisser assez de temps pour se rendre à l'aire de débarquement;
- La visibilité du site et du sentier de portage;
- Les matériaux du lit du cours d'eau (par exemple, un fond sablonneux de préférence à des rochers);
- Une aire dégagée suffisante pour tirer les canoës-kayaks et embarcations moteurs de référence, sortir le matériel et se préparer pour le portage ou le remorquage de l'embarcation;
- L'accès aux services d'intervention d'urgence.

6) Gestion des incidents liés à la sécurité publique

Un incident ayant trait à l'intrusion où il y a un risque d'exposition à des situations éventuellement dangereuses ou l'insuffisance d'une mesure de prévention liée à la sécurité publique pourrait survenir (p. ex., une estacade de sécurité endommagée, qui sert à bloquer l'accès à certaines zones autour d'un barrage). En ce qui concerne les incidents liés à la sécurité publique dans la plupart des cas, les problèmes surviennent parce que le public a ignoré ou n'a pas remarqué les panneaux de mise en

garde quant à l'intrusion sur la propriété ou dans les cours d'eau de SPAC (par exemple, lorsqu'un plaisancier ou un pêcheur en embarcation circule dans le cours d'eau en aval d'un barrage). En de tels cas, SPAC devra prendre des mesures adéquates pour résoudre les problèmes, comme prendre contact avec les autorités policières et locales et leur transmettre des renseignements. Il se peut que SPAC n'exerce pas la pleine maîtrise de certains aspects de la sécurité publique (comme lorsque le public fait fi des panneaux de mise en garde ou des barrières et se rend trop près des barrages), mais il importe que SPAC continue de faire montre de diligence dans la prise de mesures afin que de tels problèmes ne se reproduisent pas.

Certes, les pratiques de sécurité varient d'un barrage à l'autre en fonction des évaluations des risques propres aux lieux. De plus, les barrages nécessitent dans certains cas des mesures comme des balises détection ou un système d'alarme. Cela dit, il importe que SPAC continue d'examiner et d'évaluer le caractère adéquat des processus mis en place à ce barrage, notamment si le public y a facilement accès.

Pour protéger ce barrage et le public, SPAC devrait :

- Effectuer rapidement les inspections et examens des barrages, conformément aux politiques et aux pratiques exemplaires, afin d'en évaluer la sécurité et le fonctionnement;
- Continuer de passer en revue les processus de sécurité de ses actifs pour conscientiser l'opinion publique et de discerner des occasions de mettre en place d'autres mesures de sécurité, comme des balises de sécurité ou des systèmes d'alarme dans la mesure du possible.

Il est important de maintenir un programme rigoureux de sécurité des barrages. La sécurité publique demeure la priorité absolue de du Programme de protection de la navigation, ce qui comprend l'exploitation sécuritaire des barrages. SPAC doit s'assurer de respecter tous les règlements applicables à la sécurité des barrages et participer activement aux tribunes locales visant à rehausser la sécurité en la matière. Nous conseillons à SPAC de mettre en place un processus d'examen de la sécurité des barrages afin de rendre des comptes rapidement et de maintenir ses évaluations continues des mesures de contrôle en place pour protéger le public contre les dangers liés à l'eau. SPAC devrait également collaborer avec les autorités locales, les organismes d'application de la loi et les intervenants communautaires à la conscientisation de l'opinion publique aux dangers relatifs aux barrages et à leur reconnaissance par la population afin que la sécurité publique en Ontario et au Québec s'en trouve raffermie. Il est conseillé de poursuivre des campagnes multiplateformes de conscientisation à la sécurité sur l'eau, lesquelles varient d'une saison à l'autre, et cibler les adeptes de plein air et les pêcheurs à la ligne.

7) Débris et vestiges du barrage 1909-1934 :

Selon l'évaluation environnementale, des hauts-fonds (observable à une altitude d'environ 173 m NMM) correspondant aux vestiges de l'ancien barrage (1909-1934) et plusieurs grands blocs de béton d'un mètre ainsi que divers types de métaux/débris sont encore présents au fond de la rivière dans cette zone (Mistras, 2016) (Figure 11.13).

SPAC devra documenter les effets de la reconstruction du barrage et du déplacement des vestiges du barrage 1901-1934. Identifier les mesures prévues pour retirer les débris ou les stabiliser pour éviter le déplacement de ceux-ci en période d'exploitation du nouveau barrage.

- 3) ***Veillez fournir votre avis sur les mesures de protection, les protocoles préliminaires d'intervention en cas d'urgence ou les plans de mesures d'urgence préliminaires proposés par le promoteur. Sont-ils adéquats et suffisants pour réduire les risques d'accidents ou de défaillances ou leurs conséquences ? Veillez expliquer votre réponse et proposer d'autres mesures, le cas échéant.***

Plan de gestion des eaux retenues (exploitation)

Le plan de gestion des eaux retenues préparé doit être déposé au Programme de protection de la navigation considérant que l'ouvrage nécessite la manœuvre d'appareils d'évacuation du barrage en période de crue et considérant que le niveau des conséquences d'une rupture du barrage est jugé important.

Ce plan doit décrire les mesures qui seront prises par le propriétaire pour gérer les eaux retenues de façon sécuritaire, notamment lors de situations susceptibles de compromettre la sécurité des personnes, des biens et de la navigation sur la rivière des Outaouais et pour le fleuve Saint-Laurent.

Le plan de gestion des eaux retenues doit comprendre :

- Le niveau maximal d'exploitation;
- Le niveau correspondant à la crue de sécurité;
- La courbe d'évacuation;
- La courbe d'emmagasinement;
- La stratégie de communication des risques aux personnes visées et aux autorités responsables de la sécurité civile.

Le plan de gestion est requis avant sa mise en exploitation du nouveau barrage.

Ce plan devra être maintenu à jour auprès du programme de protection de la navigation et un sommaire de ce plan doit être transmis aux municipalités locales où est situé le barrage.

Plan de mesures d'urgence (exploitation)

Un plan de mesures d'urgence doit être élaboré pour chaque barrage dont le niveau des conséquences est considéré comme moyen, important, très important ou considérable. Ce plan vise à établir les mesures à prendre en cas de rupture réelle ou imminente du barrage afin de protéger les personnes et les biens situés, sauf exception, en aval du barrage, ou d'atténuer les effets de la rupture. Il comprend entre autres :

- L'inventaire des situations susceptibles de causer une rupture;
- Une description générale du territoire inondé;
- Les procédures d'alerte et les cartes d'inondation relatives à la rupture du barrage.

Le plan préliminaire de mesures d'urgence requis en vigueur de la Loi pour les barrages existants peut être acceptable. Un plan définitif est cependant requis avant sa mise en exploitation. Ce plan devra être maintenu à jour et un sommaire de ce plan doit être transmis à la municipalité locale où est situé le barrage. Transports Canada devra être notifié de cette transmission. Il incombe au propriétaire des ouvrages de veiller à l'application de ces plans.

- 4) ***Parmi les mesures proposées pour réduire les risques d'accidents et de défaillances ou leurs conséquences, veuillez identifier celles que vous considérez comme des mesures clés¹. Veuillez proposer des correctifs (au besoin) ou recommander toutes autres mesures que vous jugez essentielles et qui n'auraient pas été proposées par le promoteur.***

Les mesures clés proposées pour réduire les risques d'accidents et de défaillances ou leurs conséquences sont détaillées aux points 2 et 3.

- 5) ***Est-ce que Transports Canada a des préoccupations concernant les effets que l'environnement² pourrait avoir sur le projet (par exemple, l'effet des régulations du niveau d'eau sur la navigation, les impacts d'une potentielle rupture du barrage sur les infrastructures maritimes et la navigation, etc...) ? Si tel est le cas, veuillez expliquer vos préoccupations et identifier les lacunes ou les aspects pour lesquels il subsiste une incertitude.***

Les préoccupations concernant les effets que l'environnement pourrait avoir sur le projet sont détaillées au point 3.

Belanger,
Jerome

Signé numériquement par Belanger, Jerome
ND : C=CA, O=GC, OU=TC-TC, OU=QUR-
RQU, CN="Belanger, Jerome"
Raison : J'ai vérifié ce document
Emplacement :
Date : 2025.12.05 10:06:51-05'00'
Foxit PDF Editor Version: 13.1.7

Jérôme Bélanger

Agent, Programme de protection de la navigation
Transports Canada

¹ Mesure clés : Les mesures d'atténuation essentielles pour éviter ou atténuer les effets environnementaux et qui pourraient être transformées en conditions en vertu de la LCÉE, 2012.

² Au sens de la LCÉE (2012), l'environnement est défini comme étant l'ensemble des conditions et des éléments naturels de la Terre.