

PR1

Aménagement d'un accès jusqu'à l'île
René-Levasseur par Kruger (Scierie
Manic) inc.

MRC Manicouagan

6211-05-009

Avis de projet

**Aménagement d'un accès jusqu'à
l'île René-Levasseur en vue des
interventions forestières de Kruger Inc.**

1- Promoteur

KRUGER INC. SCIERIE MANIC
3100, chemin D'Auteuil, C.P. 400
Ragueneau, (Qc .)
G0H 1S0
Téléphone : (418) 567-4114
Télécopieur : (418) 567-9078
Responsable du projet : Mme Lisette Roberge

2- Consultant mandaté

PROCÉAN INC. DIV. DE SNC-LAVALIN INC.
1114, boulevard de la Rive-Sud, bureau 40
Saint-Romuald (Québec)
G6W 5M6
Téléphone : (418) 834 - 4220
Télécopieur : (418) 834 - 5831
Responsable du projet : M. Robert Demers

3- Titre du projet

Aménagement d'un accès jusqu'à l'île René-Levasseur en vue des interventions forestières de Kruger Inc.

4- Objectifs et justification

Kruger Inc. détient depuis 1997 des contrats d'approvisionnement et d'aménagement forestier (CAAF) sur l'aire commune 093-20 pour ses trois scieries Nord-Côtières. La

superficie totale de l'aire commune est de 14 953 m² et une portion de cette aire commune se situe sur l'île René-Levasseur (1799 km²).

La récolte des bois sur l'île René-Levasseur est un enjeu majeur au niveau des interventions forestières menées sur ce territoire d'approvisionnement. La récolte des bois sur l'île permettra de maintenir un niveau essentiel de qualité de la fibre récoltée. Chaque année de retard dans le projet d'accès à l'île entraîne une augmentation de la pression des interventions sur le reste du territoire. De plus, ce retard entraîne des coûts et de l'ampleur dans les travaux de construction de chemin ainsi qu'une diminution de la qualité moyenne de la fibre (volume et volume par tige).

5- Localisation de la traverse

Sur le plan fourni à l'annexe 1, vous trouverez la localisation des rampes d'accès projetées.

Les coordonnées géographiques de ces rampes sont :

Rive sud (terre ferme)	Longitude :	51° 7' 21''
	Latitude :	68° 52' 48''
Rive nord (sur l'île)	Longitude :	51° 9' 46''
	Latitude :	68° 51' 17''

6- Propriété des terrains

Le site de la traverse se trouve sur les terres publiques provinciales, en territoire non-organisé dans la MRC-Manicouagan.

7- Description du projet et de ses variantes

Cette île est située au centre du réservoir Manicouagan. Il nous faut donc faire une traverse de 4,7 km afin d'y accéder et d'y réaliser les activités d'aménagements forestiers.

Afin de diriger les bois provenant directement de l'île René-Levasseur vers les usines de Kruger Inc., une traverse permanente devra être aménagée sur le réservoir. Les bois seront transportés à l'aide d'une barge qui sera en opération 8 mois par année. Cette barge procédera au transport des bois à l'aide de rampes d'accès qui doivent être aménagées sur chacune des rives du réservoir afin d'accéder à l'Île René-Levasseur. Depuis 1998, Kruger Inc, explore les différentes alternatives qui pourraient permettre d'accéder à l'île René-Levasseur pour y réaliser des interventions forestières. La solution retenue doit nous permettre de rallier l'ensemble des intervenants touchés par le dossier de l'accès à l'Île René-Levasseur.

Alternatives dans le choix du transport

Le transport du bois par flottage a été regardé mais n'a pas été retenu en raison des coûts de manipulation trop élevés et des impacts potentiels importants sur l'environnement.

L'utilisation d'un pont de glace a aussi été étudiée. Cette façon de procéder amène des problèmes importants au niveau de la sécurité. De plus, la période d'utilisation maximale ne pourrait dépasser 3 mois/an. La rentabilité reste donc douteuse.

Le transport maritime du bois en vrac, par barge, sur l'ensemble du réservoir a également été regardé. Plusieurs chemins d'accès menant au bord du réservoir auraient dus être construit ainsi que plusieurs quais. Les coûts reliés à la manipulation des bois sont très importants. De plus, les impacts environnementaux de cette alternative demeurent considérables en raison de la quantité de structures nécessaires.

Enfin, l'installation d'une traverse permanente avec transport des camions par barge a été examinée. Cette solution s'avère la plus intéressante pour les raisons suivantes :

- 1) réduction importante des coûts reliés à la manipulation des bois
- 2) impacts moindres sur l'environnement à cause des infrastructures qui sont plus légères (rampes d'accès en matériaux naturels)
- 3) sécurité accrue des utilisateurs
- 4) plus longue période d'utilisation (7 à 8 mois)

Variantes dans le choix de la localisation des rampes et de la traverse

Certaines conditions doivent être rencontrées, sur le plan technique, pour choisir un site de traverse. On doit favoriser :

- 1) les endroits ayant des pentes naturelles appropriées
- 2) les endroits présentant certains avantages relativement aux vents dominants
- 3) les endroits qui permettent des accès faciles aux sites de la traverse, soit pour se rendre en bordure du réservoir (rive sud de la traverse) soit pour se diriger vers les sites d'interventions forestières sur l'île (rive nord de la traverse)
- 4) les endroits qui permettent d'éviter les hauts fonds et rendent ainsi la traverse plus sécuritaire.

Des variantes ont été analysées. Des analyses au niveau des infrastructures routières et des relevés bathymétriques ont été réalisés dans des zones susceptibles de rencontrer les contraintes techniques. Suite à ces analyses, des corridors ont été positionnés. Ils correspondent à des sites potentiels pour installer la traverse. Voir la carte « Étude des corridors » fournie à l'annexe 2.

Nous avons retenu le corridor BB' et la combinaison entre la ligne 1 et 2. C'est ce corridor qui présente le plus d'avantages techniques sans que des inconvénients majeurs viennent s'ajouter.

Voici donc la description des travaux impliqués par le projet :

-PHASE D'AMÉNAGEMENT-

1- Construction des voies d'accès jusqu'à la rive du réservoir (travaux régis par le Règlement sur les Normes d'Interventions forestières - RNI).

- Déboisement sur 23 km
- Construction de l'infrastructure de la route forestière : remblais, déblais, installation des ponceaux et dynamitage (s'il y a lieu)
- Préparation du concassé à l'aide des matériaux trouvés sur place (pour la route et la rampe d'accès)

- PHASE DE CONSTRUCTION -

2- Rampe d'accès (voir le schéma de construction à l'annexe 2)

- Ajustement du profil de la rive afin de présenter une pente de 11%. Toutefois, le choix du site de la rampe a été fait afin d'épouser au maximum la pente naturelle et minimiser les volumes de remblais. On réduit ainsi la surface d'empiétement sur les berges pour aménager la rampe.
- Installation des rampes entre les niveaux 359 mètres et 342 mètres du réservoir. Les deux rampes auront une largeur d'environ 12 m. Sur la rive sud, la rampe aura une longueur de 127 m et une superficie d'environ 2800 m². Sur l'île, la rampe aura une longueur de 210 m et une superficie approximative de 2400 m².
- Utilisation de blocs de pierre tout-venant pour construire la base de la rampe.
- Stabilisation des côtés de la rampe. Nous utiliserons des blocs de pierre provenant du dynamitage lors de la construction des chemins forestiers. Ces blocs seront disposés sur les talus, par dessus les structures de base et formeront un ourlet en périphérie de la surface de roulement.

- Fabrication de la surface de roulement à l'aide de pierres de 10 cm obtenues par tamisage. Ce matériel est convenable pour la circulation des camions et est suffisamment grossier pour ne pas être dispersé par les intempéries. Les pierres seront déposées sur une membrane de géotextile. L'ourlet situé en périphérie de la rampe permettra de réduire la perte de matériel. La stabilité de la rampe est de première importance pour l'opération de la traverse.
- Choix de la période de réalisation des travaux au moment où le niveau du bassin sera idéalement le plus bas. La rampe sud sera donc installée au mois de mars alors que la rampe nord le sera au mois de juin. Le décalage dans la période d'installation entre les deux rampes, est nécessaire à cause de la présence des glaces au printemps. C'est la barge qui servira à transporter les équipements nécessaires à l'installation de la rampe de l'île René-Levasseur.

3- Installation de quais (pontons) flottants :

- Installation de 2 quais (pontons) flottants, un sur chaque rive afin de permettre à une vedette rapide (type Zodiac) d'assurer la sécurité et de permettre les activités de reconnaissance du territoire.
- Installation d'un troisième quai (ponton) flottant et d'une rampe permettant au usager du réservoir de mettre à l'eau des embarcations légères. Il s'agit d'une installation sommaire permettant d'accommoder seulement quelques bateaux de plaisance à la fois. De plus, comme l'indique la carte de localisation (annexe 1), cette installation sera faite dans une baie à proximité de la traverse. Nous comptons utiliser cette baie, située sous le vent, lors des périodes d'arrêt de la barge (tempêtes, période hivernale) que ce soit en raison de l'arrêt des opérations ou en raison des réparations qui pourraient être requises en cours d'opération.
- Les plans et devis des installations seront fournis lorsque disponibles.

4- Assemblage de la barge :

- La barge est faite de caissons d'acier étanches (1,3 m x 3 m x 16 m). Environ dix unités seront nécessaires et celles-ci seront transportées jusqu'à la traverse à l'aide de fardiers. Par la suite chaque caisson sera assemblé à l'aide de goujons et glissières.
- Les plans et devis seront fournis lorsque disponibles.
- L'assemblage sera fait en période hivernale afin d'utiliser la glace comme plate-forme de montage. En effet, en bordure de la rive, la glace sera traitée de façon à former une plate-forme solide permettant de procéder aux travaux. Lors de la fonte des glaces, la barge se mettra à l'eau d'elle-même.

-PHASE D'EXPLOITATION -

5- Opération de la barge :

- Comme mentionné auparavant, la barge sera en activité durant la période sans gel, soit environ 8 mois par année. La traverse a une longueur de 4,7 km. La traversée sera exécutée aller-retour en 60 minutes. Chaque voyage pourra transporter 2 camions remplis de bois ainsi que du matériel et quelques véhicules légers requis pour ces opérations. Pendant l'opération de chargement ou de déchargement, la barge est maintenue à la rampe par la propre force de propulsion (moteur Harbour master)

6- Périodes d'arrêt

- Durant les périodes d'arrêt (fin de semaine et congés, mauvaises températures, réparations) et de remplissage en carburant, la barge sera ancrée à l'aide d'un système muni de deux pattes stabilisatrices en acier de 20 pouces de diamètre. Ces pattes installées de chaque côté de la barge, seront manœuvrées (monter et descendre) à l'aide d'un treuil hydraulique. Une fois descendues dans le fond de l'eau, elles stabiliseront la barge sur place, l'empêchant complètement de bouger.

La barge sera ainsi ancrée au fond, devant la rampe d'accès, lors des opérations de ravitaillement, d'entretien et de réparation. Par grands vents ou lors de période d'arrêt hivernale, ce système sera utilisé mais la barge sera alors relocalisée dans la baie indiquée à la carte de localisation (annexe 1). Cette option semble être privilégiée par les fournisseurs puisqu'elle réduit considérablement les risques de dommages causés à la barge. La meilleure façon de protéger la barge est de la laisser loin de la rive.

- Le ravitaillement pourrait être fait selon deux alternatives, une fois que la barge a été au préalable stabilisée. Une première permet de ravitailler la barge à l'aide d'un camion de ravitaillement stationné sur la rampe d'accès. La seconde consiste à embarquer le camion directement sur la barge d'où il peut procéder au ravitaillement. Les fournisseurs possèdent déjà les informations concernant les procédures à suivre lors de ravitaillement.
- Un système d'ancrage à l'aide de câbles sera aussi prévu afin de pallier à certaines situations d'urgence qui pourraient se présenter. Pour ce, des pieux ou des blocs de béton seront installés et permettront d'attacher la barge dans certaines circonstances imprévisibles. Ces ancrages seront installés à proximité de la rampe et dans la baie (voir la carte de localisation à l'annexe 1)
- Suite à des discussions avec les fournisseurs, toutes les activités concernant la barge (construction, assemblage et mesures de sécurité) seront conformes aux règlements de Transport Canada.
- Caractéristiques du système de transport :
 - Dimensions de la barge : 12 m x 38 m
 - Système de stabilisation : patte stabilisatrice à treuil hydraulique
 - Système de propulsion : autonome (Harbour master) ou avec un bateau remorqueur
 - Personnel requis : 2 opérateurs
 - Transport : 2 camions / voyage + véhicules légers et fourniture
 - Durée d'un voyage : moins d'une heure
 - Gestion de l'accès maritime à l'île René-Levasseur : par Kruger Inc.

7- Composantes du milieu

- ❖ La rampe d'accès se situe dans la zone de marnage où il peut y avoir des variations de niveau d'eau jusqu'à 16 mètres (généralement 5 m au cour d'une année).
- ❖ La zone de marnage a été déboisée lors de la création du réservoir dans les années 1960.
- ❖ La rampe occupe des tills épais et bien drainés.
- ❖ La pente moyenne, à la position des rampes varie entre 7 et 12%.
- ❖ La végétation est composée de bosquets d'arbustes : éricacées, aulnes, bouleaux, saules.
- ❖ La végétation adjacente à la zone de marnage est composée de peuplement murs d'épinette et de sapin, avec quelques bouleaux.

8- Principales contraintes à la réalisation du projet

- 1- La longueur de la traversée est assez importante = 4,7 km
- 2- Les conditions hivernales sont difficiles. Les vents et les glaces ont pour conséquences directes de limiter la période d'opération à environ 7-8 mois.
- 3- Le marnage maximal du réservoir peut être de 16 mètres.

9- Principaux impacts appréhendés

-Phase d'aménagement-

- Production de bruit liée à l'utilisation de la machinerie
- Production de déchets liée à la présence humaine

-Phase de construction-

- Sédimentation
- Perte d'habitats possible
- Perte d'hydrocarbures liée à la présence de la machinerie
- Production de bruit liée à l'utilisation de la machinerie
- Production de déchets liée à la présence humaine

-Phase d'exploitation-

- MES due à la circulation de la barge
- Production de déchets liée à la présence humaine
- Perturbation possible de l'hydrodynamisme des rives

10- Consultation du public

Actuellement, Kruger Inc. Scierie Manic est processus de certification pour ses opérations forestières (norme ISO 14001 et CSA (Z809)). Pour répondre aux exigences de la norme CSA, Kruger Inc. Scierie Manic a mis sur pied une table de concertation des différents utilisateurs du territoire d'approvisionnement.

Les objectifs poursuivis sont:

1. De concerter tous les publics touchés par l'accès à l'île René-Levasseur.
2. De dégager des compromis permettant de trouver des solutions viables aux interventions forestières dans la zone boréale et sur l'île René-Levasseur.

À ce jour, plus de 5 rencontres ont déjà eu lieu. Lors de ces rencontres, la problématique d'accès à l'île René-Levasseur est souvent abordée.

Voici la liste des différentes parties intéressées :

- Conseil de Bande de Bestiamites
- Amis des Monts Groulx
- MRN-Forêt, MRN-Terre
- FAPAQ
- Ministère du Transport

- MRC Manicouagan, MRC Caniapiscau
- Association des chasseurs - pêcheur Manic Outardes inc.
- Association des trappeurs de la Côte-Nord
- Conseil régional de l'environnement
- Regroupement des pourvoyeurs
- Propriétaires de chalet sur l'île René-Levasseur
- Regroupement des locataires de terres publiques de la Côte-Nord
- Association des prospecteurs de la Manicouagan
- ATR Manicouagan
- Conseil de gestion de la réserve écologique Louis-Babel
- Kruger Inc.(Scieries Manic, Jacques Beaulieu et HCN)
- Employés secteurs Forêt et usines de sciage de Kruger inc

Par ailleurs, la compagnie possède un plan de communication pour ce dossier qui devrait lui permettre de rejoindre les publics concernés.

14. Retombées économiques

La réalisation du projet occasionnera la création d'environ 1200 emplois directs et indirects, incluant les employés travaillant en forêt, les employés travaillant en usine, les fournisseurs et les contracteurs.

Le projet d'accès à l'île René-Levasseur nécessite des investissements d'environ 6 000 000 \$.

13. Calendrier de réalisation

Phase 1 (décembre 2000 à mars 2001)

- Concertation avec les collectivités
- Inauguration des travaux
 - ❖ Construction de la 1^{ère} rampe d'accès sur la rive Sud (début mars)

Phase 2 (mars à septembre 2001)

- Accès à l'île
 - ❖ Construction de la 2^e rampe d'accès sur la rive Nord (début juin)

Phase 3 (septembre 2001 à mars 2002)

- Lancement des opérations sur l'île

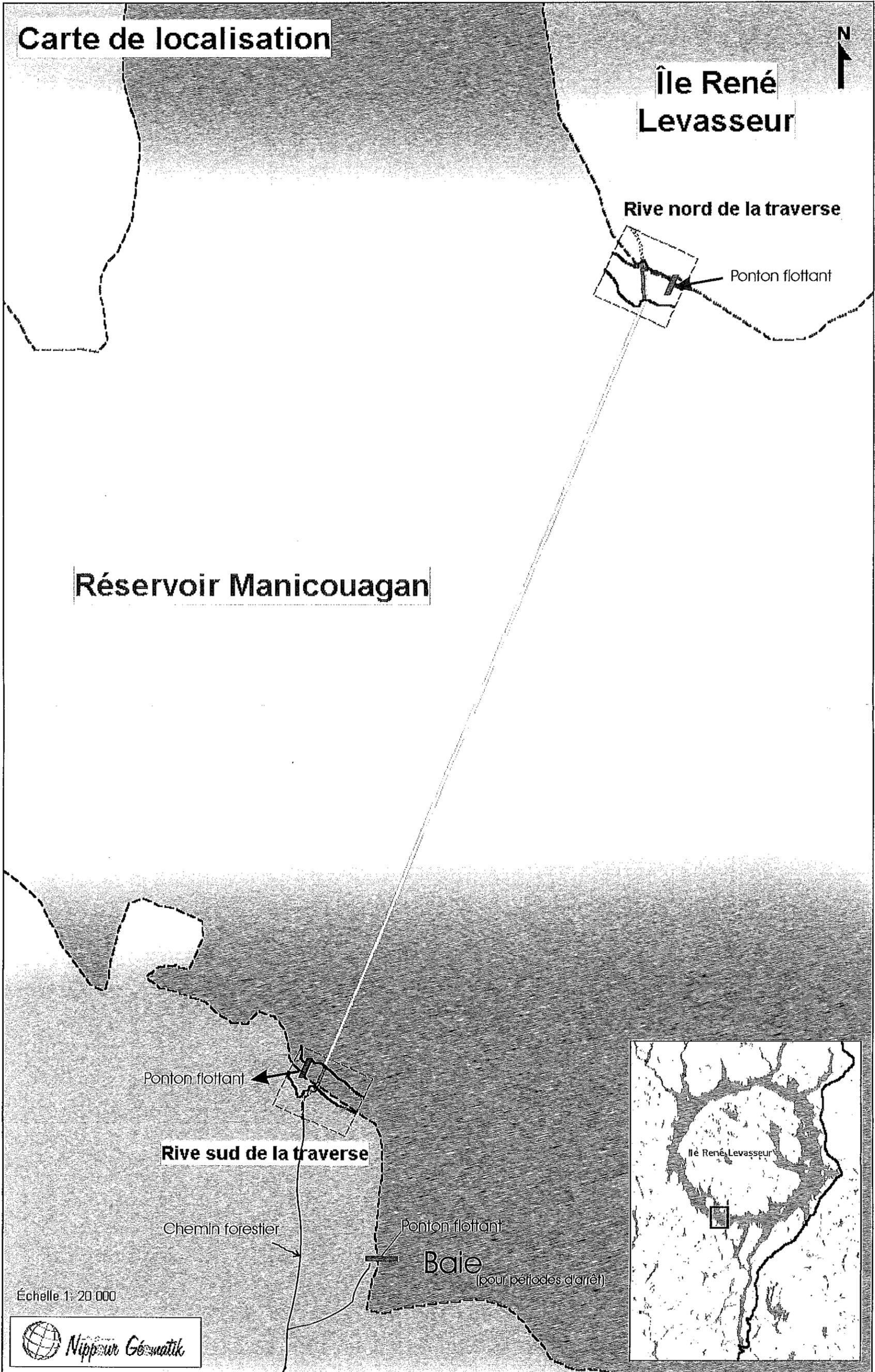
Advenant la possibilité où notre projet serait assujéti au processus d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement selon la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2), un réajustement des échéanciers proposés sera fait en conséquence.

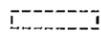
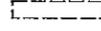
Je certifie que tous les renseignements mentionnés dans le présent avis de projet sont exacts au meilleur de ma connaissance.

Signé le 13 mars 01 par Lisette Roby

Annexe 1

Carte de localisation



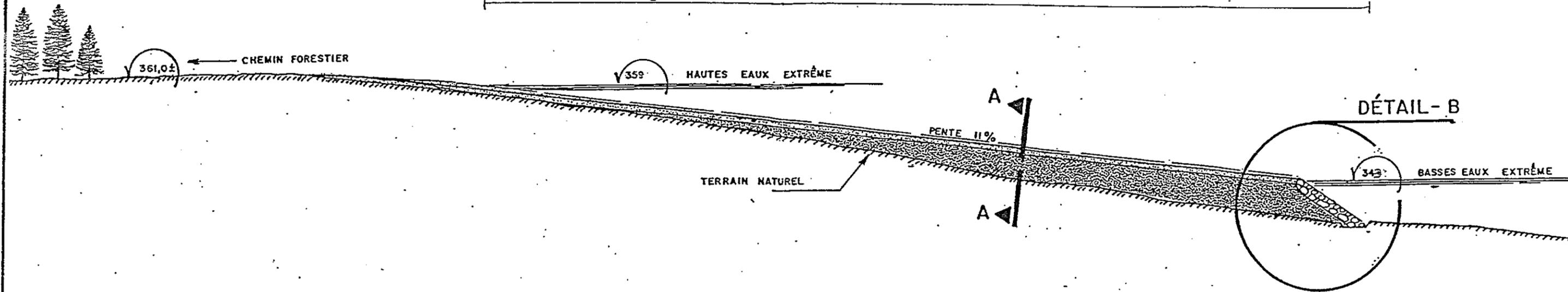
- | | |
|---|--|
|  Chemins |  Traverse retenue |
|  Courbes de niveau |  Zone inondée depuis la construction du barrage selon les données du feuillet numérique au 1: 250 000 |
|  Rampes d'accès | |
|  Zones étudiées | |

Annexe 2

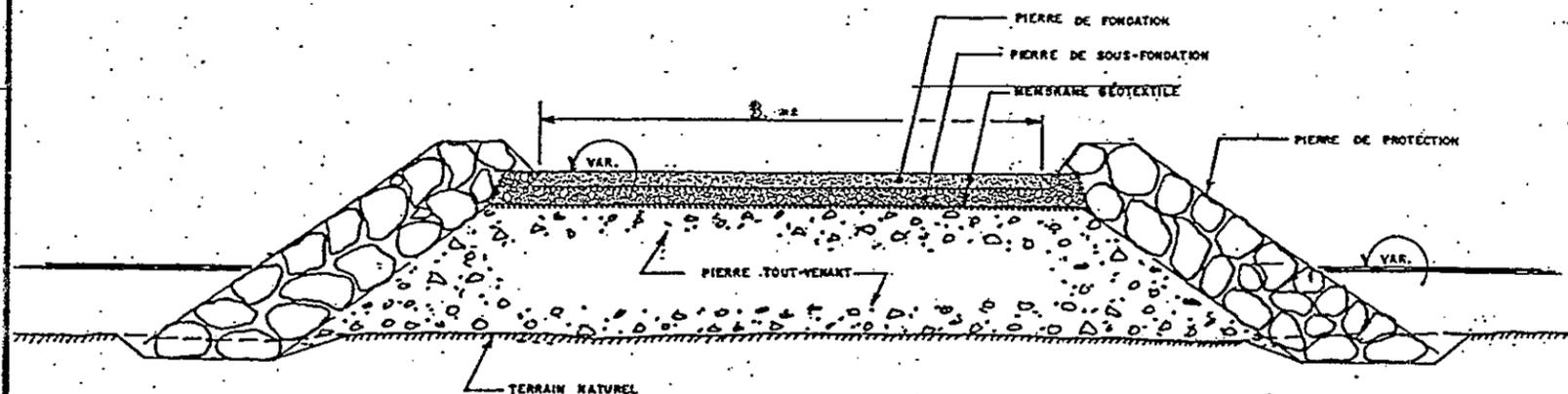
Carte « Étude des corridors »

et Schéma des rampes d'accès

longueur approximative de la rampe : ~127 m (Rive Sud) et ~210 m (Rive Nord)

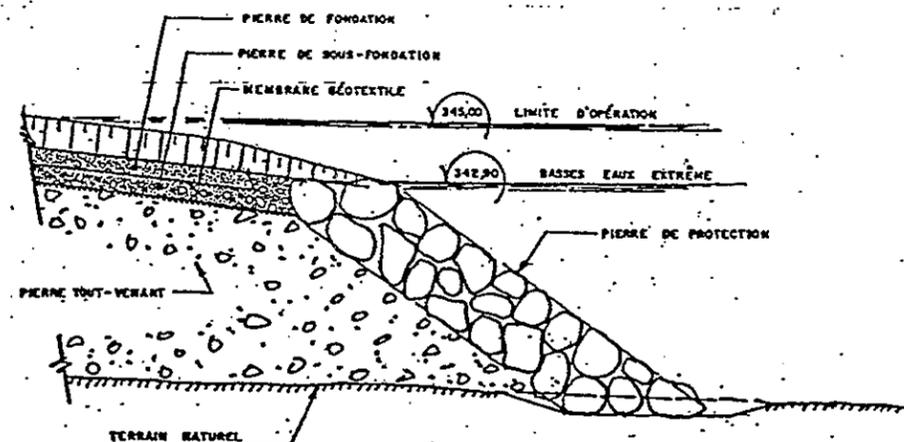


COUPE LONGITUDINALE



LARGEUR approximative de la rampe : 12 mètres

COUPE A - A



DÉTAIL - B

Scierie Manic inc.

Schéma d'aménagement des rampes d'accès
du traversier de l'île René Levasseur



Novembre 2000
Projet 18880-152

Version Préliminaire