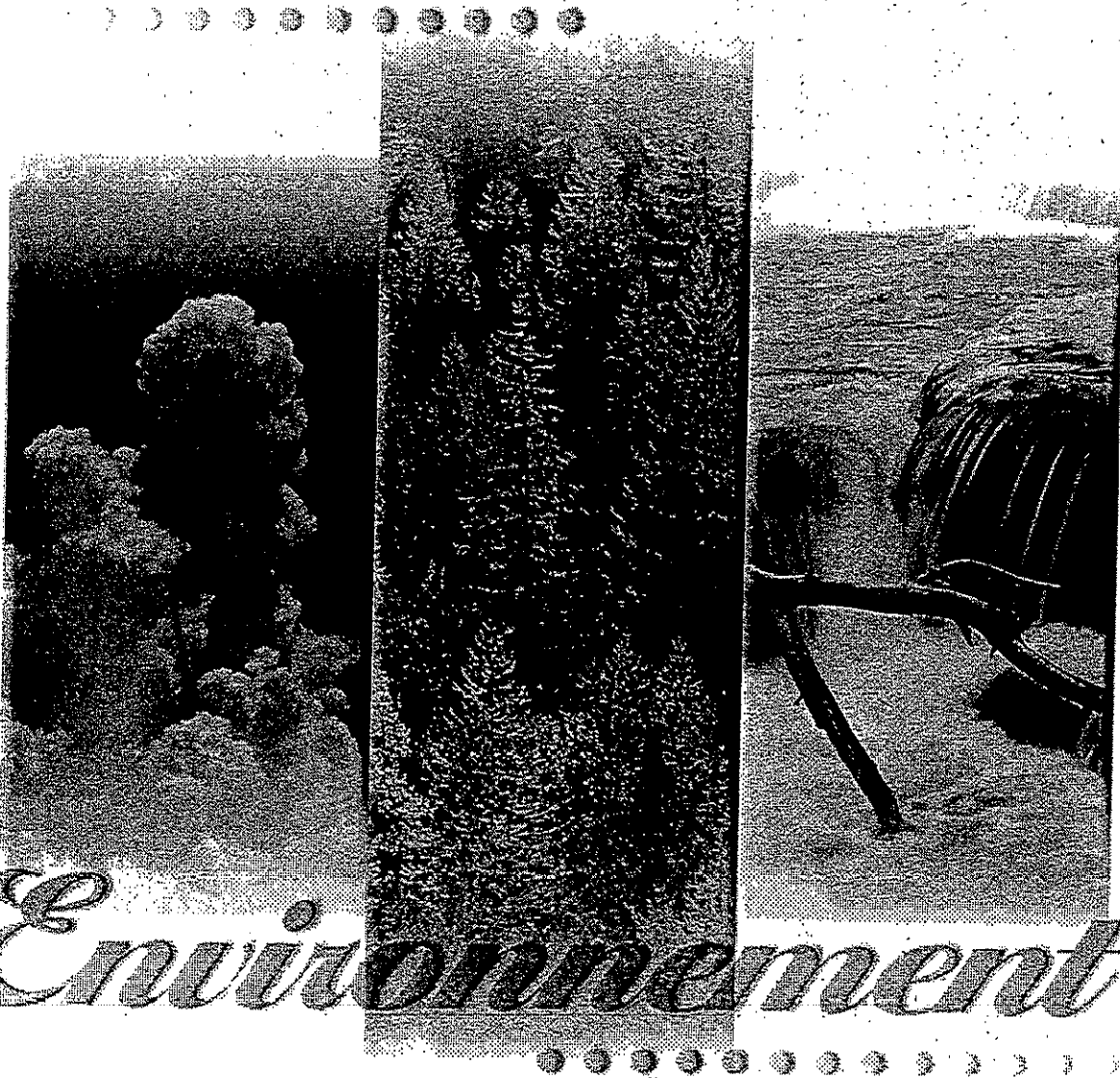


**ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES**

*Questions et commentaires*

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



---

---

*Questions et commentaires*

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

**Dossier 3211-04-31**

**Novembre 2001**

---

---

## TABLE DES MATIÈRES

<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>1</b>
<b>1. DESCRIPTION DU PROJET .....</b>	<b>1</b>
<b>1.1 PHASE CONSTRUCTION.....</b>	<b>1</b>
<b>1.2 PHASE EXPLOITATION.....</b>	<b>3</b>
<b>2. ÉVALUATION DES IMPACTS DU PROJET .....</b>	<b>3</b>
<b>2.1 MÉTHODOLOGIE D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE .....</b>	<b>3</b>
<b>2.2 MILIEU BIOLOGIQUE.....</b>	<b>4</b>
<b>2.3 MILIEU HUMAIN.....</b>	<b>5</b>

## INTRODUCTION

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, le ministère de l'Environnement (MENV) a le mandat de vérifier si l'étude d'impact déposée par Kruger inc. Scierie Manic, relativement au projet d'aménagement d'un accès jusqu'à l'île René-Levasseur en vue des interventions forestières de Kruger inc., répond de façon satisfaisante aux éléments contenus dans la directive ministérielle émise le 28 mars 2001 en vertu de l'article 31.2 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2).

Le présent document constitue une demande de renseignements complémentaires résultant de l'analyse effectuée par le Service des projets en milieu hydrique de la Direction des évaluations environnementales en consultation avec d'autres directions du MENV et d'autres ministères. Les questions et commentaires touchent à la description du projet, en phases de construction et d'exploitation, et à l'évaluation des impacts sur les milieux biologique et humain.

### 1. DESCRIPTION DU PROJET

#### 1.1 Phase construction

1. Concernant les éléments de conception des rampes d'accès, l'initiateur de projet devra fournir des plans-concepts (coupes transversales et vues en plan), avec élévations et pentes des ouvrages. Une description plus détaillée des critères utilisés pour la conception des ouvrages sera également nécessaire, incluant le choix des matériaux utilisés, des élévations et de la hauteur de la revanche. L'information devra aussi être complétée par une meilleure description des caractéristiques du réservoir Manicouagan :
  - les niveaux d'eau journaliers (minimum et maximum) en plus des valeurs mensuelles présentées au tableau 3.2 ;
  - les niveaux d'exploitation minimum, maximum et critique du réservoir ;
  - le régime des vagues.
2. De plus, les plans-concepts devront indiquer les bandes riveraines et zones de marnage à protéger. Selon la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables, la ligne naturelle des hautes eaux se situe à la cote d'exploitation maximale du réservoir. Une largeur de 20 mètres de végétation devra être conservée à partir de la ligne naturelle des hautes eaux (limite supérieure de marnage), sauf dans des corridors restreints utilisés pour les accès aux quais et rampes. Enfin, les chemins d'accès secondaires devraient être situés à plus de 60 m du réservoir qu'ils longent.
3. À la page 13 de l'étude d'impact, il est indiqué qu'Hydro-Québec exploite le réservoir Manicouagan entre les cotes 339,85 m et 356,66 m. Cependant, selon les niveaux mensuels moyens indiqués au tableau 3.2 et les niveaux historiques représentés à la figure 3.3, la cote maximale est dépassée à plusieurs reprises et peut même atteindre 360 m. Il y a lieu de clarifier cet aspect. Préciser ce que signifie la restriction pour la cote de 356,0 m indiquée à la figure 3.4. Expliquer la notion de « marnage inter-annuel mensuel moyen » retrouvée en page 13.

4. Dans le cas où des matériaux seraient retirés de la zone de marnage lors de la construction des rampes d'accès, des aires de dépôt des déblais sont-elles prévues ? Si oui, ces aires de dépôt seront-elles restaurées après coup ?
5. Les pierres récupérées du dynamitage effectué lors de la construction des chemins forestiers, serviront à la construction des rampes d'accès. L'étude d'impact doit indiquer les emplacements d'entreposage temporaire des pierres avant leur utilisation pour les rampes d'accès. Dans le cas où la quantité de pierres serait insuffisante, il est à noter que l'aménagement et l'exploitation d'une carrière requièrent un certificat en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Un certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 est également requis pour l'établissement d'un procédé de concassage et de tamisage à l'extérieur d'une carrière.
6. Selon les informations en page 47, la rampe de la rive sud, d'une longueur de 165 m, occupera une superficie plus grande, soit 3 200 m<sup>2</sup>, que celle de la rive nord, qui fera 3 000 m<sup>2</sup>, malgré que cette dernière soit de plus grande longueur, c'est-à-dire 250 m. Ce point doit être clarifié.
7. À la page 48, il est mentionné que c'est la barge qui servira à transporter les équipements nécessaires à l'installation de la rampe nord sur l'île René-Levasseur. De quelle façon, le matériel de construction sera-t-il débarqué sur l'île avant que la rampe ne soit construite ? Des aménagements temporaires sont-ils envisagés ?
8. L'initiateur de projet s'engage à réaliser les travaux en fonction du niveau du réservoir, de manière à ne pas travailler dans l'eau (Voir page 48). Pour les travaux effectués entre les cotes 348 m et 342 m, il est prévu d'attendre l'année 2003 ou 2004, au cours de laquelle le réservoir pourrait être plus bas. Sur la base de quelles informations, l'initiateur de projet affirme que les niveaux pourront être plus bas en 2003 ou 2004 ?
9. L'étude d'impact indique que des quais flottants, pour l'usage de Kruger et pour utilité publique, seront installés sur la rive nord et la rive sud à proximité des rampes d'accès. Pour compléter les caractéristiques présentées à la page 49, l'initiateur de projet devra donner les dimensions des quais flottants. Pourquoi trois emplacements sont-ils prévus pour les quais à l'usage de Kruger (priorité 2) sur la rive sud (Voir figure 4.1) ? À la page 50, on mentionne que le quai d'utilité publique permettra la mise à l'eau d'embarcations légères par les usagers du réservoir Manicouagan. L'aménagement de ce quai a-t-il été proposé à la suite de demandes de la part des usagers du réservoir ? La rampe de mise à l'eau près du quai sera de quel type ? L'initiateur de projet devra démontrer qu'il respecte la fiche technique n° 3 - *Rampe de mise à l'eau* du guide du MENV intitulé *Critères d'analyse des projets en milieux hydrique, humide et riverain assujettis à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement*.
10. À la page 49, il est indiqué que l'assemblage de la barge se fera en période hivernale afin d'utiliser la glace comme plate-forme de montage. Quels contaminants pourraient être déposés ou rejetés dans le plan d'eau en relation avec l'assemblage de la barge sur la glace et quelles précautions seront prises pour limiter cette contamination ?

11. Dans l'éventualité où un retard dans l'obtention du certificat d'autorisation ou dans l'adjudication de contrat, ferait en sorte que l'utilisation du couvert de glace ne serait plus possible (fonte des glaces), quelle autre option pourrait être envisagée pour l'assemblage de la barge et quels seraient les impacts appréhendés de cette option sur le milieu ?

## 1.2 Phase exploitation

12. La section 4.2.3.3 parle de deux possibilités pour le ravitaillement de la barge à partir d'un camion de ravitaillement. Ce camion pourrait ravitailler à partir de la rampe d'accès ou directement sur la barge. Pour aider à la compréhension, Kruger doit fournir plus de détails sur les opérations de ravitaillement envisagées.
13. En page 35 de l'étude d'impact, il est mentionné que l'accès à l'île René-Levasseur va permettre de récolter un volume de 260 000 m<sup>3</sup> de bois annuellement, sur une période de huit mois (période sans gel). Afin de compléter les informations de la section 4.2.3.1 portant sur les opérations de la barge, quelle est la capacité de chargement (en m<sup>3</sup>) de cette barge et combien de voyages (aller-retour) seront effectués quotidiennement ?
14. Durant l'exploitation, devra-t-on effectuer des opérations de déneigement ou de déglacage des rampes d'accès en période de gel ? Puisque le couvert de glace commence vers la fin novembre pour régresser vers la mi-mai (Voir page 16), est-ce que la circulation fréquente de la barge au début de l'hiver aura pour effet de retarder la prise des glaces durant cette période ? Quelle est l'influence du marnage sur le couvert de glace ?

Quelles seront les vitesses de vent maximales qui permettront une utilisation sécuritaire de la traverse ?

## 2. ÉVALUATION DES IMPACTS DU PROJET

### 2.1 Méthodologie d'évaluation environnementale

15. Dans la description de la méthode d'évaluation des impacts (Voir section 5.1), l'initiateur de projet propose une démarche basée sur les critères de *durée*, d'*étendue*, de *degré de perturbation* et de *valeur environnementale*. Ces deux derniers sont des sous-critères pour évaluer l'*intensité* de l'impact. À notre avis, la *valeur environnementale* de la composante touchée ne devrait pas être intégrée comme sous-critère dans l'évaluation de l'*intensité* de l'impact. Il devrait plutôt être considéré comme un critère ayant le même poids dans la détermination de l'importance de l'impact que la *durée*, l'*étendue* et le *degré de perturbation* ; l'*intensité* serait synonyme de *degré de perturbation*.
16. Par ailleurs, la matrice d'estimation de l'importance d'un impact (Voir page 61) présente un déséquilibre entre les valeurs obtenues à la suite de la mise en relation des différents critères. Avant même de faire l'analyse des interactions entre les activités du projet et les composantes du milieu récepteur, il est possible de discerner une tendance quant aux résultats de l'importance des impacts, c'est-à-dire une plus grande proportion d'impacts d'importance faible que d'impacts d'importance forte ou très forte. Ceci tend à une utilisation exagérée de la notion « d'impact faible » dans le texte au chapitre de la présentation des impacts et pourrait même tendre à sous-estimer l'importance d'appliquer des mesures d'atténuation lorsque nécessaire et essentiel.

## 2.2 Milieu biologique

17. Les photographies des sites d'emplacement retenus pour les rampes (figure 2.2, page 6) semblent indiquer la présence de milieux humides (tourbières ou autres). Est-ce que l'on retrouve des milieux humides, caractérisés par la présence de plantes hydrophyles, dans la zone d'étude ? Si oui, les localiser et en donner les caractéristiques. Ces milieux seront-ils affectés par le projet ?
18. Concernant l'avifaune, étant donné l'ampleur limitée des travaux de remblayage, il n'est pas jugé pertinent de réaliser des inventaires pour déterminer la présence d'espèces nicheuses dans le secteur des travaux. Toutefois, il apparaît inexact de conclure qu'aucune espèce rare ou menacée n'est touchée par le projet et par le fait même que l'intensité de l'impact est faible (Voir tableau 6.1, page 71).
19. Sur la base de deux inventaires, effectués en 1988 et en 2001, l'étude tire comme conclusion que la densité de population d'originaux a augmenté sur l'île René-Levasseur (Voir page 22). La population évaluée en 1988 est une estimation de la population qui couvre l'ensemble de la zone 19 à l'ouest de Natashquan, soit environ 181 800 km<sup>2</sup>. L'inventaire réalisé en 2001 visait uniquement à estimer la population du territoire de l'île René-Levasseur dont la superficie est de 2 030 km<sup>2</sup>, et de ce fait, les données obtenues reflètent plus justement ce territoire. À notre avis, on ne peut parler d'augmentation de la population. Par ailleurs, il importe de préciser qu'il n'y a pas de suivi prévu actuellement à l'étude de 2001 concernant l'île René Levasseur.
20. À la page 3 de l'étude d'impact, il est indiqué que le MENV a collaboré à une entente de protection de l'habitat du caribou des bois, ce qui n'est pas le cas. Par ailleurs, la direction régionale du MENV participe maintenant à la Table de concertation dont il est fait mention à la section 3.4.14 de l'étude. L'annexe A de l'étude présente le *Plan d'aménagement de l'habitat du caribou de l'aire commune 093-020, Manic V – Baie-Comeau* ; cependant, la carte localisant le territoire de cette entente ne s'y trouve pas.
21. L'information présentée en page 27 de l'étude d'impact, voulant que le réservoir Manicouagan est exploitée par la pêche commerciale, doit être corrigée. Aucune pêche commerciale n'y est actuellement autorisée.
22. On indique à la page 28, en relation avec l'habitat du touladi, que le patron de fluctuation des niveaux du réservoir n'est pas propice à la fraie. Or, la présence de touladi en réservoir est bien documentée à l'échelle du Québec et n'est pas incompatible avec son succès de reproduction. Le touladi peut potentiellement utiliser les rives des réservoirs pour la reproduction. En général, les caractéristiques suivantes sont considérées comme idéales pour la fraie :
  - substrat composé à plus de 90 % de cailloux, galet et blocs (4 à 50 cm de diamètre), sans limon et perméable aux œufs ;
  - site fortement exposé à l'action des vagues ayant une pente relativement forte et localisée à proximité d'une zone profonde ;
  - présence d'œufs sur le site caractérisé.

23. L'information obtenue à partir de la carte de dépôt de surface du ministère des Forêts (Voir page 8) n'est pas assez précise pour bien connaître les caractéristiques géomorphologiques aux sites des travaux. De plus, l'analyse par photo-interprétation ne permet pas d'identifier localement la présence de substrat potentiel pour la reproduction du touladi. Une caractérisation sur le terrain doit donc être effectuée afin de préciser le type de dépôt géologique et le type de substrat aux sites d'aménagement des rampes d'accès, et ce, jusqu'à la cote 342 m. L'initiateur de projet devra valider la présence ou l'absence de frayères potentielle ou réelle pour le touladi et reconsidérer les impacts du projet sur cette composante à la lumière des informations recueillies.
24. Lors de la fraie, le touladi utilise des secteurs nettoyés de sédiments fins par l'effet des vagues. L'étude d'impact doit donc déterminer la profondeur d'influence des vagues dans le secteur des travaux. En page 12, il est mentionné que les vents forts proviennent surtout du nord-ouest. Les périodes de vents forts se produisent-elles durant l'automne ? Quelle est la fréquence et la durée de ces vents ? L'analyse des vents à l'aide d'un autre site météo ajouterait à la fiabilité des données.
25. En phase d'exploitation, l'étude d'impact identifie deux sources de répercussions potentielles sur la qualité de l'eau de surface, soit par l'utilisation proprement dite de la barge et le ravitaillement en carburant (Voir page 75). Y aura-t-il des rejets d'eaux usées sanitaires générées à partir des aires d'attente ou de la barge ? Si oui, quel en sera l'impact sur la qualité de l'eau de surface ?
26. En relation avec les risques de déversement, quelle sera la quantité approximative de carburant dans les réservoirs de l'unité moteur de la barge ? Quels sont les impacts anticipés par un déversement majeur de carburant dans le plan d'eau ?

### 2.3 Milieu humain .

27. Dans la section portant sur l'utilisation actuelle et prévue du territoire, il est indiqué que 48 chalets sont situés directement sur l'île René-Levasseur. Il est possible de localiser ces chalets à l'aide de la figure 3.5. Dans le souci de limiter l'accès et la fréquentation humaine dans le secteur de la réserve écologique de « Louis-Babel », il sera nécessaire de tracer sur une carte les différents sentiers ou chemins qui permettent actuellement l'accès à ces chalets. Les rampes de mise à l'eau existantes sur le réservoir Manicouagan, mentionné à la page 36, devront également être localisées sur une carte.
28. L'initiateur de projet devra faire état du taux de fréquentation actuel des villégiateurs, des chasseurs et des pêcheurs, ainsi que des objectifs ou projets connus de développement récréotouristique et de la villégiature pour le secteur de l'île René-Levasseur.
29. Un des enjeux du projet concerne la plus grande accessibilité du territoire, en occurrence le secteur de l'île René-Levasseur. Quelle sera la politique de Kruger en ce qui a trait à l'utilisation de ses infrastructures à d'autres fins que l'exploitation forestière (pourvoires, villégiature, récréation) ? Est-il envisagé de procéder au démantèlement des infrastructures à la fin de leur vie utile ?

30. Bien que l'étude d'impact fait mention de la présence de la communauté montagnaise de Betsiamites et de la pratique d'activités de subsistance de la part des autochtones (Voir page 37), elle n'offre pas un portrait satisfaisant de la fréquentation et de l'occupation montagnaise dans ce secteur. L'initiateur de projet doit compléter l'information par une mention de la présence de la réserve à castors Bersimis et une description des portions de cette réserve et des utilisateurs (trappeurs) touchés par le projet.
31. En ce qui a trait au volet archéologique, l'avis donné dans l'étude d'impact (section 3.4.12) ne provient pas d'un archéologue professionnel. Malgré l'étendue restreinte des aménagements, Kruger doit obtenir l'avis d'un archéologue et préciser les justifications sous-jacentes à l'absence de potentiel archéologique dans la zone d'étude, le cas échéant.
32. La section 4.2.7 portant sur les retombées économiques du projet mérite d'être plus détaillée, en distinguant les retombées directes, indirectes et induites. Les chiffres avancés en termes d'emplois créés doivent être justifiés, en précisant la méthode de calcul employée ou la source des données utilisées. Les retombées économiques doivent en plus être présentées en termes monétaires.
33. Un manuel de prévention et d'intervention d'urgence en forêt est fourni à l'annexe E. Ce manuel devra toutefois être mieux adapté aux activités de ravitaillement et de transport proposées. Entre autres, les mesures de sécurité appliquées aux abords des rampes d'accès, l'identification des personnes responsables en cas d'urgence, les plans des lieux et les points de rassemblement lors des interventions devraient apparaître dans le manuel. Les mesures à envisager pour protéger les villégiateurs de l'île René-Levasseur susceptibles d'être touchés devront également être indiquées.

*Original signé par*

Pierre Michon B.Sc., M.Env.  
Chargé de projet  
Service des projets en milieu hydrique