
Rapport d'analyse environnementale

Aménagement d'un accès à l'île René-Levasseur

Dossier 3211-04-031

Le 11 mars 2003

ÉQUIPE DE TRAVAIL

Chargé de projet

Pierre Michon

B.Sc. M.Env.

Direction des évaluations environnementales

Service des projets en milieu hydrique

Analyste

Annie Bélanger

B.Sc. Chimie, M.Sc.

Direction des évaluations environnementales

Service des projets en milieu hydrique

Secrétaire

Dany Auclair

Direction des évaluations environnementales

Service des projets en milieu hydrique

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE EXÉCUTIF

INTRODUCTION.....	1
1. LE PROJET.....	2
1.1 RAISON D'ÊTRE DU PROJET.....	2
1.2 DESCRIPTION GÉNÉRALE DU PROJET ET DE SES COMPOSANTES.....	5
2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE.....	9
2.1 CHOIX DES ENJEUX DÉTERMINANTS.....	9
2.2 ANALYSE DE LA RAISON D'ÊTRE DU PROJET.....	9
2.3 ANALYSE À L'ÉGARD DES ENJEUX.....	10
2.3.1 Déboisement en milieu terrestre et riverain.....	10
2.3.2 Remblayage en milieu aquatique.....	11
2.3.3 Utilisation des rampes d'accès.....	12
2.3.4 Exploitation forestière.....	14
2.4 RETOMBÉES SOCIO-ÉCONOMIQUES.....	16
CONCLUSION.....	17
BIBLIOGRAPHIE.....	19
ANNEXE 1	
CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET.....	1
ANNEXE 2	
LISTE DES ORGANISMES ET DES EXPERTS GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS.....	3
ANNEXE 3	
RÉSUMÉ DES CONCLUSIONS DU BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT	4

FIGURE

FIGURE 1 :	LOCALISATION DU PROJET D'ACCÈS À L'ÎLE RENÉ-LEVASSEUR.....	3
FIGURE 2 :	REPRÉSENTATION EN TROIS DIMENSIONS DES RAMPES D'ACCÈS ET DE LA TOPOGRAPHIE DES TERRAINS AUX SITES D'INSERTIONS DU PROJET.....	6
FIGURE 3 :	SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT DES RAMPES.....	8
FIGURE 4 :	LOCALISATION DE LA RÉSERVE ÉCOLOGIQUE LOUIS-BABEL ET DES AIRES MISES EN RÉSERVE DANS LE SECTEUR DE L'ÎLE RENÉ-LEVASSEUR.....	15

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Le ministère des Ressources naturelles (MRN) a attribué des contrats d'approvisionnement et d'aménagement forestier (CAAF) pour l'aire commune 093-20 sur la Côte-Nord, dont Kruger inc. (Scierie Manic) est mandataire. La superficie totale de l'aire commune atteint 14 953 km² et englobe 1 799 km² sur l'île René-Levasseur localisée au centre du réservoir Manicouagan. Pour accéder à l'île René-Levasseur et exploiter les ressources forestières qui s'y trouvent, on propose l'aménagement de deux rampes d'accostage permettant la traverse par barge d'une rive à l'autre, des camions de chargement pour le bois. Le volume de bois qui serait récolté sur l'île René-Levasseur est d'environ 260 000 m³ par année.

Bien qu'elle constitue la raison d'être du projet d'aménagement des rampes d'accès, l'exploitation forestière comme telle ne fait pas partie de la liste de projets assujettis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. L'exploitation forestière est régie par la Loi sur les forêts et le Règlement sur les normes d'intervention dans les forêts du domaine public (RNI). Il n'en demeure pas moins que lors des audiences publiques sur le projet, les préoccupations du milieu concernaient essentiellement l'exploitation forestière, dont notamment le mode d'attribution des CAAF, les critères de certification ISO 14001 et CSA, l'application des normes du RNI ainsi que les impacts sur l'environnement (habitats de l'orignal et du caribou, milieu aquatique) des interventions reliées à l'exploitation forestière. Le Ministère a surtout été interpellé dans le cadre de sa responsabilité quant à la Convention sur la diversité biologique et son Plan d'action stratégique sur les aires protégées, en raison de la présence sur l'île d'une aire protégée, incluant la réserve écologique de Louis-Babel.

La largeur des deux rampes à aménager est de 12 m et leur longueur est de 165 m et de 250 m respectivement pour la rampe de la rive sud et celle de la rive nord. Les structures seront aménagées entre les cotes géodésiques 359 m et 342 m du réservoir Manicouagan. La superficie de remblayage correspond à 3 200 m² pour la rampe de la rive sud et 3 000 m² pour celle de la rive nord. Les enjeux du projet sont surtout reliés aux impacts potentiels sur les milieux aquatique et riverain engendrés par le déboisement et le remblayage lors de la construction des rampes d'accès ainsi que par les activités de la traverse, soit les risques reliés à la navigation sur le réservoir Manicouagan ou aux opérations d'embarquement et de débarquement en rive.

L'étude d'impact fait la démonstration que les deux sites choisis pour les rampes d'accès n'ont pas été utilisés pour la reproduction du touladi à l'automne 2002 et qu'il y aurait de faibles probabilités que le touladi utilise ces deux sites comme aire de frai. Un camion citerne transportant 40 000 litres de carburant serait acheminé sur l'île René-Levasseur par la barge chaque semaine afin d'approvisionner la machinerie fonctionnant au diesel. Kruger inc. (Scierie Manic) dispose d'un plan d'urgence concernant l'environnement, la santé et la sécurité qui s'applique à toutes ses opérations forestières. Elle s'engage à y intégrer les aspects reliés à la navigation dans le réservoir Manicouagan et au déversement accidentel d'hydrocarbure dans le milieu aquatique. La traverse du camion citerne se fera durant le jour seulement.

L'examen de l'étude d'impact et des documents complémentaires déposés par Kruger inc. (Scierie Manic) permet de conclure que le projet est justifié et acceptable sur le plan environnemental selon les conditions énoncées dans le présent rapport.

INTRODUCTION

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale du projet d'aménagement d'un accès à l'île René-Levasseur, réalisé par Kruger inc. (Scierie Manic) sur le territoire de la MRC de Manicouagan.

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, l'analyse environnementale vise à déterminer si le projet de Kruger inc. (Scierie Manic) est acceptable sur le plan environnemental. Elle permet d'établir, sur la base des informations disponibles et des documents soumis, si le projet est justifié, si l'option retenue par l'initiateur de projet est celle qui est préférable et si les impacts causés par le projet sur l'environnement biophysique et humain sont acceptables.

Ce projet est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu des dispositions de la *Loi sur la qualité de l'environnement* et du *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement* (R.R.Q., c. Q-2, r. 9), car il comporte des activités ou des travaux visés au paragraphe *d* de l'article 2 de ce règlement. En effet, il s'agit de l'aménagement d'ouvrages fixes (rampes d'accès) permettant l'accostage de barges pour l'embarquement et le débarquement de camions et répondant à la notion de quai du règlement.

Le dossier a été rendu public le 5 février 2002 pour une période de 45 jours. Durant cette période d'information et de consultation publiques, trois demandes d'audience publique ont été déposées au ministre. Celui-ci a donc donné un mandat d'audience publique au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). Ce mandat a débuté le 16 septembre 2002 et a pris fin le 9 janvier 2003.

L'analyse de l'acceptabilité environnementale du projet a été effectuée en consultation avec quatre unités administratives du ministère de l'Environnement, de même qu'avec sept ministères et organismes provinciaux et un ministère fédéral.

Le rapport d'analyse environnementale contient d'abord une présentation du projet et de son contexte, les enjeux et la justification du projet y sont ensuite examinés. L'analyse des principaux impacts du projet sur les composantes biophysiques et humaines du milieu permet, par la suite, de porter un jugement sur son acceptabilité environnementale et de présenter, au besoin, les conditions requises à sa réalisation. Finalement, on retrouve en annexe 1, les dates des principales étapes de la procédure constituant l'historique du dossier en annexe 2, la liste des organismes et des ministères consultés lors de ces différentes étapes et en annexe 3, un résumé des conclusions de la commission du BAPE.

1. LE PROJET

1.1 Raison d'être du projet

Kruger inc. est une société privée qui œuvre dans le domaine des pâtes et papiers. Sa Division forêt et produits forestiers inclut cinq scieries dont trois opèrent sur la Côte-Nord : Scierie Manic, Scierie Jacques Beaulieu et Scierie HCN.

Les trois scieries de la Côte-Nord ont obtenu du ministère des Ressources naturelles (MRN) des contrats d'approvisionnement et d'aménagement forestier (CAAF) pour l'aire commune 093-20 sur la Côte-Nord, dont Kruger inc. (Scierie Manic) est mandataire. La superficie totale de l'aire commune 093-20 est de 14 953 km², elle englobe une partie (1 799 km²) de l'île René-Levasseur localisée au centre du réservoir Manicouagan (voir figure 1). Ce réservoir a été formé par l'inondation de la vallée des rivières Manicouagan et Mouchalagane lors de la construction du barrage Daniel-Johnson (Manic-5). Pour accéder à l'île René-Levasseur et exploiter les ressources forestières qui s'y trouvent, on veut aménager deux rampes d'accostage permettant la traverse par barge d'une rive à l'autre, des camions de chargement pour le bois.

Le volume de bois qui serait récolté sur l'île René-Levasseur est d'environ 260 000 m³ par année. Cette donnée a été confirmée par le ministère des Ressources naturelles (MRN). La récolte de la matière ligneuse sur l'île René-Levasseur permettrait de maintenir un niveau de qualité de la fibre récoltée en raison des peuplements plus mûrs qu'on y retrouve. Également, même si l'île René-Levasseur ne représente que 12 % de la superficie totale de l'aire commune 093-20, elle représente 35 % du volume de la récolte future en raison de la plus grande densité des forêts matures.

Bien qu'elle constitue la raison d'être du projet d'aménagement des rampes d'accès, l'exploitation forestière comme telle ne fait pas partie de la liste de projets assujettis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Toutefois, dans l'évaluation environnementale du projet, toute activité prévue susceptible d'influencer le projet doit être présentée de manière à bien saisir le contexte dans lequel celui-ci s'inscrit. Dans le cas présent, il importe de faire état des activités d'exploitation forestière comme activité connexe au projet, sans pour autant faire une évaluation détaillée des impacts environnementaux attribuables à celles-ci, puisqu'elles ne sont pas considérées comme faisant partie intégrante du projet présenté, sous réserve de ce qui est mentionné ci-dessus. L'exploitation forestière est régie par la Loi sur les forêts et le Règlement sur les normes d'intervention dans les forêts du domaine public (RNI) qui contiennent plusieurs dispositions relatives à la protection de l'environnement.

Il n'en demeure pas moins que lors des audiences publiques sur le projet, les préoccupations du milieu concernaient essentiellement l'exploitation forestière, dont notamment le mode d'attribution des CAAF, les critères de certification ISO 14001 et CSA, l'application des normes du RNI ainsi que les impacts sur l'environnement (habitats de l'orignal et du caribou, milieu aquatique) des interventions reliées à l'exploitation forestière. Le Ministère a surtout été interpellé dans le cadre de sa responsabilité quant à la Convention sur la diversité biologique et son Plan d'action stratégique sur les aires protégées. On retrouve un résumé des conclusions de la commission du BAPE en annexe 3.



FIGURE 1 : LOCALISATION DU PROJET D'ACCÈS À L'ÎLE RENÉ-LEVASSEUR (TIRÉE DE L'ÉTUDE D'IMPACT)

Lors des audiences publiques, Kruger inc. (Scierie Manic) a fait valoir que l'entreprise prend plusieurs engagements en relation avec la protection des ressources en milieu forestier. L'entreprise s'est engagée dans le respect de sa politique environnementale et de sa politique forestière. De plus, elle s'est engagée dans le respect des exigences des systèmes de certification ISO 14 001 et AFD – (CSA).

Par la certification ISO 14 001, Kruger inc. (Scierie Manic) s'engage pour ses activités forestières, incluant l'opération de la traverse, à assurer la conformité aux lois, règlements et autres exigences environnementales applicables, l'amélioration continue de sa performance environnementale et la prévention de la pollution. Plusieurs actions concrètes sont associées à ces engagements. Soulignons, entre autres, l'utilisation de techniques sylvicoles efficaces et adaptées, la formation des employés, la considération des préoccupations du milieu humain, la fixation d'objectifs environnementaux et la vérification des impacts des activités sur l'environnement.

La certification pour un aménagement forestier durable (AFD) vise, entre autres, la conservation du milieu et de la biodiversité, le maintien de l'état et de la productivité des écosystèmes et la responsabilité sociale envers le développement durable. Concrètement, Kruger inc. (Scierie Manic) met l'accent sur l'amélioration de ses pratiques forestières et la concertation avec le milieu. C'est dans ce contexte qu'a été formée d'ailleurs en mars 2000, la Table de concertation de l'aire commune 093-20 qui regroupe les intervenants du milieu (19 organismes membres, dont le MENV et certains groupes environnementaux). Kruger inc. (Scierie Manic) assure la coordination et le secrétariat au sein de cette table de concertation. Ses mandats généraux sont d'harmoniser les activités des intervenants du milieu forestier, d'enrichir les connaissances sur les diverses ressources du territoire et d'améliorer les pratiques forestières. Essentiellement, la concertation permet de planifier les activités de l'entreprise en tenant compte des besoins et préoccupations de l'ensemble des utilisateurs.

Les travaux de la Table de concertation ont certes été déterminants dans l'avancement de dossiers qui préoccupent le MENV et la FAPAQ, notamment celui des aires protégées et celui sur l'aménagement de l'habitat du caribou.

Dans un autre ordre d'idées, le gouvernement du Québec a annoncé récemment la formation d'une commission d'étude scientifique et technique sur la gestion de la forêt publique québécoise. Cette commission, indépendante du gouvernement, a pour mandat de procéder à l'examen de l'administration du régime actuel de gestion de la forêt publique et d'identifier des avenues permettant de la bonifier. Plus spécifiquement, elle devra examiner les calculs de possibilité forestière, les méthodes de contrôle et de vérification des récoltes, le respect du RNI, les inventaires forestiers, les plans d'aménagement forestier, la gestion des crédits sur les redevances forestières et les suivis forestiers à long terme. Il est prévu que la commission, présidée par monsieur Roger Nicolet, remette son rapport au gouvernement à la fin de novembre 2003.

1.2 Description générale du projet et de ses composantes

Le projet consiste à aménager deux rampes d'accostage dans la partie sud-ouest du réservoir Manicouagan afin de permettre la traverse par barge jusqu'à l'île René-Levasseur, des camions de transport du bois. La distance qui sépare la rampe de la rive sud et celle de la rive nord (sur l'île René-Levasseur) est de 4,7 km.

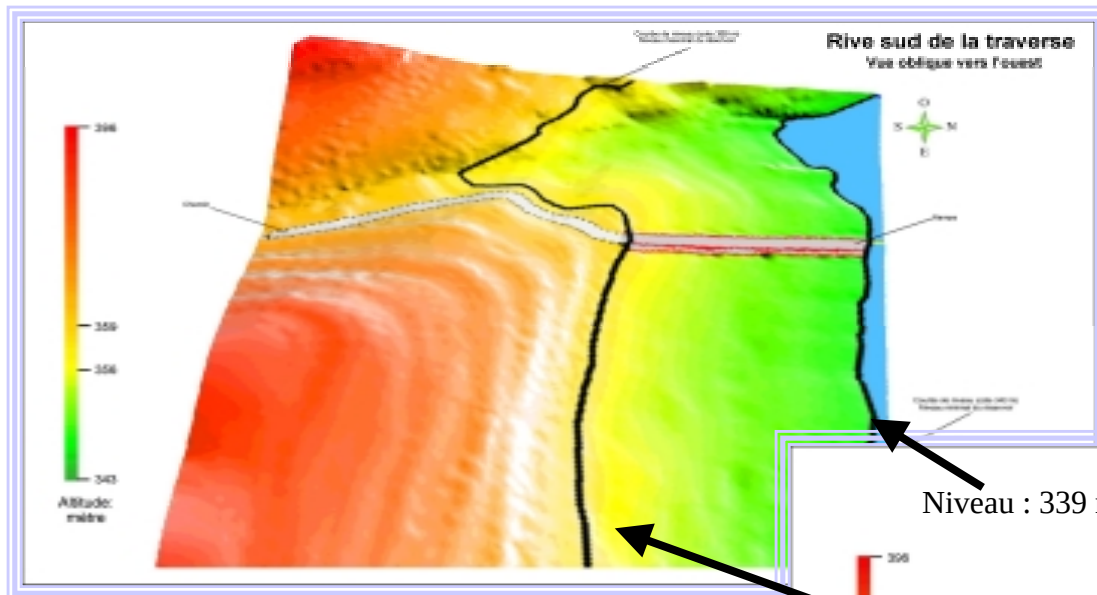
L'aménagement de rampes d'accostage a été jugé préférable à d'autres solutions de rechange ou variantes au projet. Le flottage du bois n'a pas été retenu en raison des coûts de manipulation et des impacts potentiels importants sur l'environnement. L'aménagement d'un pont de glace, en plus de comporter des risques considérables au niveau de la sécurité, limite la période d'exploitation à trois mois par année. Le transport direct du bois par barge nécessiterait l'aménagement de plusieurs quais et infrastructures en rive et des coûts importants de manipulation du bois. Pour résumer, l'option de transport par camion sur des barges a été retenue pour ses avantages au niveau économique et environnemental ainsi que pour des raisons de sécurité et de période possible d'exploitation.

Kruger inc. (Scierie Manic) a utilisé certains critères pour déterminer l'emplacement de ses rampes d'accostage. D'abord, les sites doivent présenter, tant dans leur partie terrestre que submergée, une pente naturelle appropriée (une pente de 11 % est retenue pour les rampes d'accostage). Ensuite, dans la mesure du possible, les sites doivent être protégés des vents dominants. Également, leur accès doit être relativement facile, que ce soit pour se rendre au site, ou pour atteindre les zones d'exploitation forestière sur l'île. Finalement, il importe d'éviter la présence de hauts-fonds afin de rendre les manoeuvres de la traverse plus sécuritaires.

Sur la base de ces critères, deux corridors de traverse ont été sélectionnés par Kruger inc. (Scierie Manic), le long desquelles des relevés bathymétriques ont été pris dans le réservoir Manicouagan. Ces deux corridors se trouvent dans le secteur sud-ouest du réservoir, à une distance l'un et l'autre d'environ un kilomètre. Le corridor plus à l'est (montré sur la figure 1) a finalement été retenu en raison de la meilleure protection qu'il offre pour les rampes face aux vents dominants, ainsi qu'en raison de l'espace disponible pour aménager l'accès et les aires d'utilité à proximité des rampes.

En plus des deux rampes d'accès, le projet nécessiterait la réfection de 22 km d'un chemin forestier existant sur la rive sud, la construction d'environ 3 km de chemins d'accès, l'aménagement d'une aire d'utilité en rive sud, l'installation de quais flottants (pontons) pour usage exclusif à Kruger inc. (Scierie Manic) en rive sud et en rive nord, l'aménagement d'un quai flottant d'utilité publique en rive sud et l'érection d'un camp temporaire sur l'île René-Levasseur à environ un kilomètre de la rampe de la rive nord.

La largeur des deux rampes à aménager est de 12 m et leur longueur est de 165 m et de 250 m respectivement pour la rampe de la rive sud et celle de la rive nord. Les structures seront aménagées entre les cotes géodésiques 359 m et 342 m du réservoir Manicouagan. La superficie de remblayage correspond à 3 200 m² pour la rampe de la rive sud et 3 000 m² pour celle de la rive nord. La figure 2 fait une représentation en trois dimensions des deux rampes d'accès et de la topographie des terrains aux sites d'insertion du projet.



Rive Sud
Largeur : ~12 m
Longueur : ~165 m
Dénivellation : 20 m

Rive Nord
Largeur : ~12 m
Longueur : ~250 m
Dénivellation : 20 m

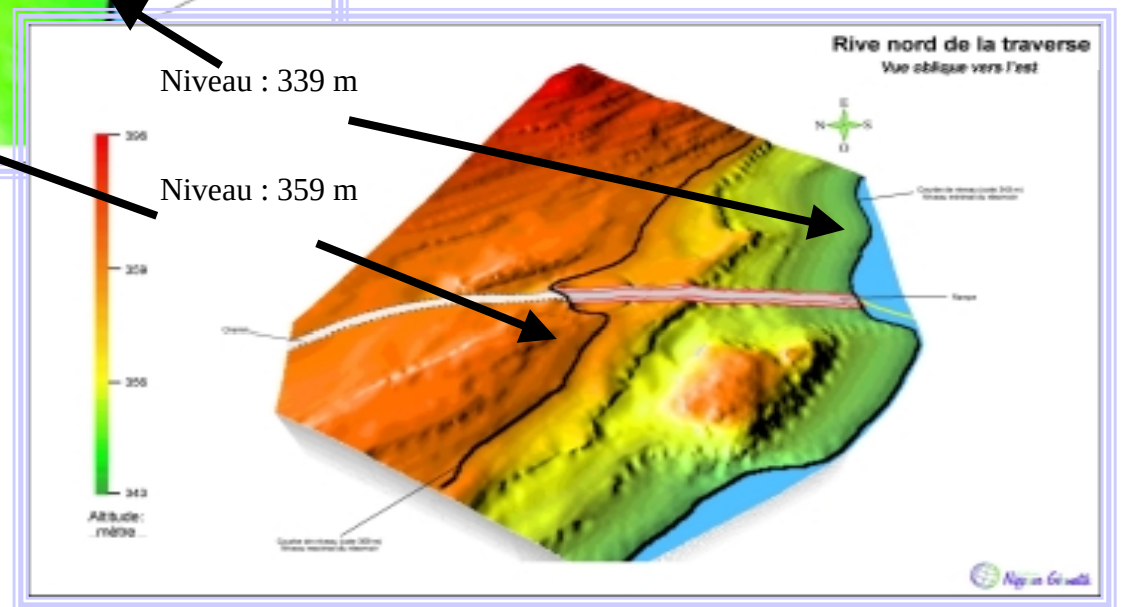


Figure 2 : Représentation en trois dimensions des rampes d'accès et de la topographie des terrains aux sites d'insertion du projet (tirée des acétates de la présentation de Kruger inc. (Scierie Manic) en audience publique)

La base des rampes serait construite avec de la pierre tout-venant et stabilisée avec des blocs de pierre provenant du dynamitage requis pour la construction des chemins d'accès. La surface de roulement sur les rampes serait constituée d'une membrane géotextile sur laquelle serait déposées des pierres concassées de 10 cm obtenues par tamisage. La figure 3 présente les plans des ouvrages.

Les travaux pourraient commencer dès le mois de mars au moment où le niveau du réservoir est abaissé afin d'éviter d'intervenir en milieu aquatique. La rampe de la rive sud serait la première à être aménagée. Les matériaux pour la construction de la rampe de la rive nord seraient transportés par barge. La construction pourrait être faite par étape avant d'atteindre le niveau le plus bas envisagé de 342 m, et ce, afin de tenir compte de l'abaissement réel des niveaux d'eau effectués par Hydro-Québec.

Les quais flottants installés sur chaque rive pour usage exclusif de Kruger inc. (Scierie Manic) permettraient à la compagnie d'y accoster une embarcation pneumatique rapide afin d'assurer la sécurité et de faire des activités de reconnaissance sur le territoire. Le quai flottant d'utilité publique servirait aux usagers du réservoir, leur donnant la possibilité de mettre à l'eau une embarcation légère. La recommandation d'installer un quai pour les usagers du réservoir a été suggérée par les membres de la Table de concertation coordonnée par Kruger inc. (Scierie Manic). De plus, ce quai pourrait servir pour y accoster la barge de transport lors d'arrêt des opérations, de remisage ou de réparation. Le quai d'utilité publique est installé à l'abri des vents dans une baie située à l'est de la rampe de la rive sud (voir figure 1).

La barge de transport des camions serait montée sur place. Il s'agit de l'assemblage d'une dizaine de caissons d'acier de dimension de 16 m × 3 m × 1,3 m chacun. L'assemblage serait idéalement effectué en période hivernale afin d'utiliser la glace comme plate-forme de montage. La dimension totale de la barge serait de 12 m × 38 m, pour une capacité de chargement de deux camions de 95 tonnes (65 m³ de bois) et un peu d'espace pour des véhicules légers ou du matériel nécessaire pour les opérations. Elle pourrait être autonome ou propulsée à l'aide d'un bateau remorqueur. Son amarrage se ferait à l'aide de câbles avec l'utilisation au besoin de pattes stabilisatrices.

En phase d'exploitation, il est prévu que la barge soit en opération durant toute la période sans gel, c'est-à-dire environ 8 mois par année. Durant cette période, la récolte de bois sur l'île René-Levasseur est estimée à 260 000 m³. La barge serait en fonction cinq jours par semaine, 24 heures par jour. Avec une durée de 60 minutes pour la traversée aller-retour du réservoir, environ 19 voyages seraient effectués quotidiennement.

L'aire d'utilité d'une superficie d'environ 5,5 ha et servant au stationnement, au virage des camions et à l'entreposage temporaire de matériel divers, serait aménagée à proximité de la rampe sud.

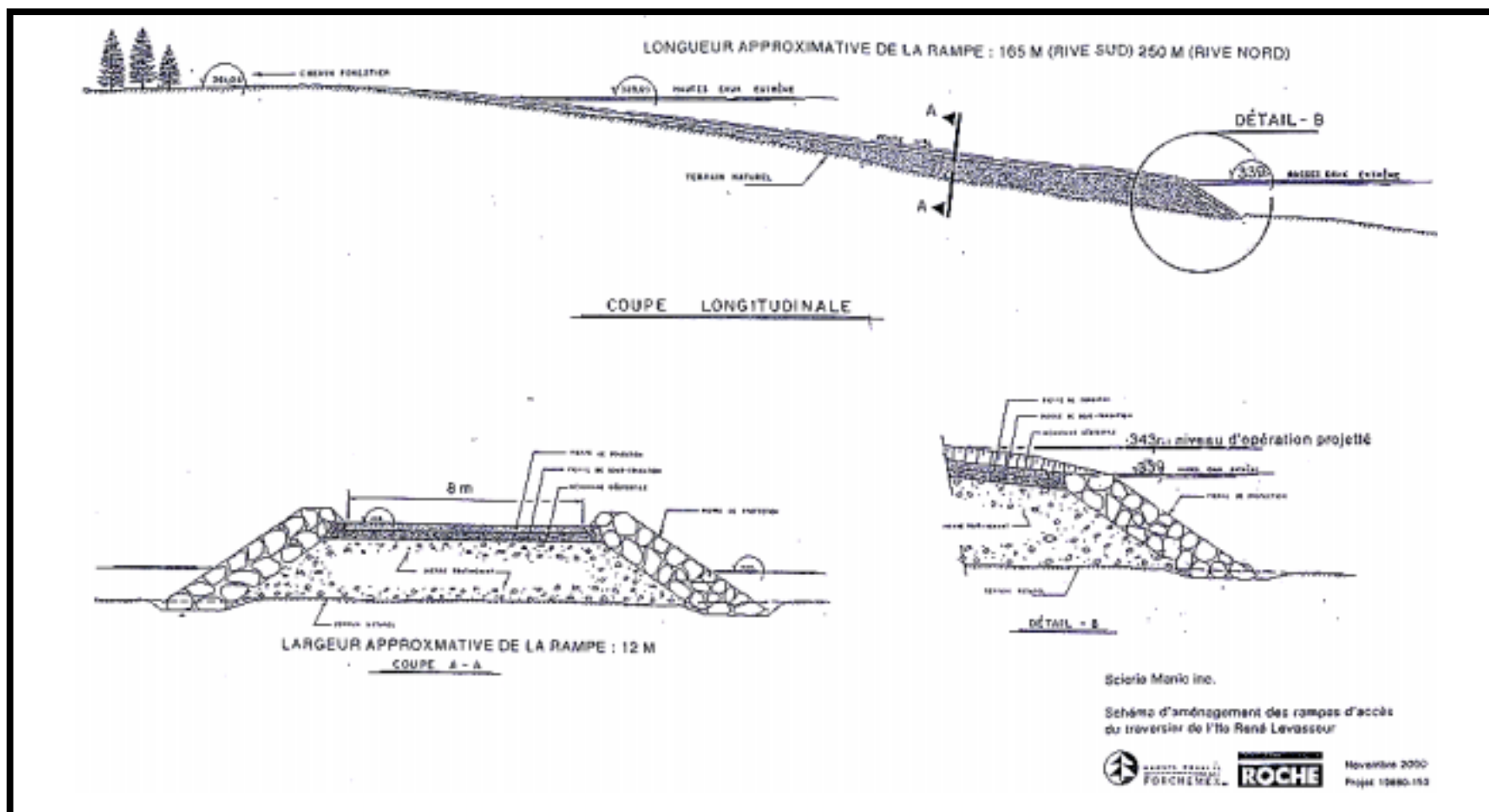


FIGURE 3 : SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT DES RAMPES D'ACCÈS DU TRAVERSIER DE L'ÎLE RENÉ-LEVASSEUR (TIRÉE DE L'ÉTUDE D'IMPACT)

2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

2.1 Choix des enjeux déterminants

Les enjeux du projet sont surtout reliés aux impacts potentiels sur les milieux aquatique et riverain engendrés par le déboisement et le remblayage lors de la construction des rampes d'accès ainsi que par les activités de la traverse, soit les risques reliés à la navigation sur le réservoir Manicouagan ou aux opérations d'embarquement et de débarquement en rive.

2.2 Analyse de la raison d'être du projet

Il ne fait pas de doute que l'exploitation de la matière ligneuse présente sur l'île René-Levasseur constitue la raison d'être du projet d'aménagement des rampes d'accès. Toutefois, la pertinence et l'acceptabilité environnementale des activités de coupe de bois sur l'île ne peuvent être remises en question dans le cadre de la présente analyse pour les motifs invoqués plus haut dans la section 1.1 portant sur la raison d'être du projet. D'une part, Kruger inc. (Scierie Manic) a obtenu du MRN un CAAF pour l'aire commune 093-20 qui comprend le territoire d'exploitation de 1 799 km² sur l'île René-Levasseur. D'autre part, l'exploitation forestière ne fait pas partie de la liste des projets assujettis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, et pour cette raison, elle n'est pas considérée comme faisant partie intégrante du projet présenté et sous évaluation.

L'analyse de la raison d'être du projet a trait plutôt à la pertinence d'aménager des structures d'accostage en rive et à l'optimisation des superficies de remblayage dans le milieu aquatique comme il est proposé.

Nous concevons que, sur la base des critères économiques, environnementaux et de sécurité avancés par Kruger inc. (Scierie Manic), l'utilisation d'une barge pour traverser les camions chargés de bois sur le réservoir Manicouagan est la solution à privilégier par rapport aux autres solutions de rechange étudiées, soit le flottage du bois, l'aménagement d'un pont de glace ou le transport direct du bois par barge.

Pour le choix de l'emplacement des rampes d'accès et du corridor de la traverse, nous considérons que Kruger inc. (Scierie Manic) a fait la démonstration de façon satisfaisante qu'il n'y a pas de critère discriminant sur le plan de l'environnement qui favoriserait l'une ou l'autre des options. Le choix de l'option retenue, basé sur des critères de protection par rapport aux vents et d'espace en milieu riverain nous apparaît tout à fait justifié. Cette option est la seule qui ait fait l'objet d'une description détaillée des impacts.

Concernant les superficies de remblayage, mentionnons qu'elles sont déterminées par les variations de niveaux d'eau du réservoir et en lien avec la production hydroélectrique de la rivière Manicouagan. Le remblai pour les rampes est prolongé dans le milieu aquatique afin de permettre l'accostage en tout temps, même lorsque les niveaux du réservoir sont au plus bas. Kruger inc. (Scierie Manic) indique toutefois dans l'étude d'impact qu'il ne procédera pas immédiatement et inutilement au remblayage en dessous de la cote de 348 m. On veut effectuer les travaux en fonction du niveau du réservoir afin de travailler à sec et ainsi limiter les impacts

sur le milieu aquatique. Le prolongement de la rampe jusqu'à la cote de 342 m sera complété lorsque les niveaux du réservoir le permettront.

2.3 Analyse à l'égard des enjeux

2.3.1 Déboisement en milieu terrestre et riverain

La région où se situe le projet est formée par l'écosystème de la forêt boréale qui occupe un vaste territoire de la province. Elle s'étend entre les forêts de feuillus mélangés, au sud, et la taïga (transition entre la forêt et la toundra), au nord.

Les types forestiers retrouvés autour du réservoir Manicouagan sont la pessière à éricacées et la pessière à mousses, alors que sur l'île René-Levasseur les peuplements sont composés de pessière noire et de pessière à sapin, où l'épinette noire, de grande valeur commerciale, représente 75 % de la composition des résineux.

Sur les sites d'aménagement des rampes, des chemins d'accès et de l'aire d'utilité, on devra procéder à un certain déboisement, surtout en milieux riverain et terrestre. Cependant, compte tenu de la vaste étendue régionale de l'écosystème forestier, nous sommes d'avis que la superficie affectée par le déboisement spécifique à l'aménagement des rampes d'accès demeure très faible.

La zone de marnage, quant à elle, a déjà fait l'objet de déboisement lors de la création du réservoir. Selon l'étude d'impact, on retrouve actuellement dans cette zone que des arbustes ayant peu de valeur commerciale ou écologique.

Dans son ensemble, nous considérons l'impact du projet sur les espèces végétales acceptable puisqu'il n'a pas d'incidence sur les plantes susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables.

En ce qui a trait aux habitats des espèces terrestres de mammifères ou de l'avifaune, l'étude d'impact mentionne qu'ils seront faiblement touchés par le déboisement. Localement, le secteur touché est décrit comme un milieu moins densément boisé avec peu d'épinettes. La zone d'étude, tant sur l'île René-Levasseur que sur la rive sud du réservoir Manicouagan, ne comprendrait pas de milieux humides, considérés généralement plus riches sur le plan faunique. Environnement Canada (EC) n'a pas jugé pertinent, compte tenu de la portée restreinte du projet, de réaliser des inventaires pour déterminer la présence d'espèces nicheuses d'oiseaux dans le secteur des travaux. Encore là, compte tenu de la vaste étendue régionale de l'écosystème forestier, nous sommes d'avis que la superficie affectée par le déboisement spécifique à l'aménagement des rampes d'accès demeure très faible.

Finalement, il importe de mentionner que l'application du Règlement sur les normes d'intervention dans les forêts du domaine public (RNI) oblige les bénéficiaires de CAAF de conserver une bande de végétation boisée de 20 m en bordure des plans d'eau. Aussi, dans la zone immédiate des travaux, Kruger inc. (Scierie Manic) s'engage à limiter le déboisement en rive à l'emprise des chemins d'accès qui mènent aux rampes ou aux quais flottants d'usage exclusif ou d'utilité publique, ce qui est possible et acceptable selon le RNI.

2.3.2 Remblayage en milieu aquatique

Hydro-Québec exploite le réservoir entre les cotes 339,85 m et 359,66 m qui correspondent aux cotes minimale et maximale extrêmes. L'étude d'impact indique que les travaux de nivellement et de remblayage nécessaires à l'aménagement des rampes d'accès seront effectués à sec lorsque le niveau du réservoir est abaissé par Hydro-Québec, généralement avant la crue printanière. Nous pensons que cette méthode de travail constitue une mesure d'atténuation permettant d'éviter toute perturbation du milieu aquatique lors de la phase de construction. De plus, comme il est mentionné plus haut à la section 1.1 portant sur la raison d'être du projet, on procédera en plusieurs étapes afin d'éviter de travailler dans l'eau, c'est-à-dire dans un premier temps, à partir de la cote maximale de marnage du réservoir jusqu'à la cote 348 m et dans un deuxième temps, de la cote 348 m jusqu'à la cote de 342 m, lorsque les niveaux du réservoir seront plus bas. L'objectif pour Kruger inc. (Scierie Manic) consiste tout de même à réaliser le plus vite possible les travaux autorisés, tout en évitant de travailler dans l'eau. Il apparaît impossible de connaître précisément la gestion future du réservoir par Hydro-Québec, mais on estime que l'ensemble des travaux pourrait être terminé d'ici quatre ans.

2.3.2.1 *Habitat du Touladi*

Plusieurs espèces de poissons sont susceptibles de se retrouver dans le réservoir Manicouagan. Les plus abondants en ordre décroissant sont le grand corégone, le grand brochet, le meunier rouge, la lotte et le touladi. Parmi ces espèces, le touladi fait l'objet d'une plus grande préoccupation de la part de la Société de la faune et des parcs du Québec (FAPAQ), d'une part par son intérêt pour les pêcheurs sportifs, mais aussi en raison de son abondance relativement faible dans le réservoir Manicouagan. La FAPAQ mentionne que la présence de touladis en réservoir est bien documentée au Québec et qu'il y a lieu de s'assurer que le projet ne cause pas d'impact significatif sur cette espèce.

Compte tenu que le substrat a été jugé au préalable propice à la reproduction de l'espèce dans le réservoir, Kruger inc. (Scierie Manic) a pris l'engagement de faire l'inventaire des habitats du touladi sur les sites de construction des rampes d'accès. L'étude effectuée durant l'automne 2002 avait pour objectifs de vérifier l'utilisation du site pour la fraie, de caractériser les habitats pour la reproduction, l'alevinage et l'alimentation et finalement d'évaluer la faisabilité pour l'aménagement éventuel de frayères dans le réservoir à titre de mesure de compensation pour le projet, en supposant qu'il survienne une perte réelle d'habitat.

Les résultats de cette étude, approuvés par la FAPAQ, démontreraient que les deux sites choisis pour les rampes d'accès n'ont pas été utilisés pour la reproduction du touladi à l'automne 2002, c'est-à-dire qu'il n'y a pas eu d'observation d'œufs de touladi sur les deux sites. De plus, il n'y aurait aucune probabilité que le touladi utilise ces deux sites comme aire de fraie puisque la pente du fond est inférieure à 20 %, le substrat est composé de sable et de gravier et même qu'à partir d'une profondeur de 3 m, on y retrouve du limon et les sites sont faiblement exposés aux vents dominants qui jouent un rôle important dans le nettoyage des frayères. Il ne s'agit pas non plus des sites d'alevinage puisque les alevins ont tendance à demeurer à proximité du site de fraie jusqu'à la fin de la résorption du sac vitellin. Il se pourrait cependant que les sites soient utilisés occasionnellement pour l'alimentation des juvéniles et des adultes de touladi.

Sur la base de ces résultats, la FAPAQ est d'avis qu'il n'y a pas d'impact significatif sur l'habitat du touladi et qu'il n'y a pas lieu de demander des mesures de compensation pour le touladi. L'étude sur le touladi souligne d'ailleurs en conclusion, que les conditions de marnage reliées à la production hydroélectrique, ne seraient pas compatibles avec la reproduction du touladi qui fraie à l'automne. Il est probable qu'un marnage supérieur à 5 m provoque l'exondation totale des œufs lorsqu'il se produit durant la période d'incubation en hiver.

2.3.2.2 Archéologie

Le promoteur n'a pas procédé à étude exhaustive du potentiel archéologique sur le site des rampes d'accès. On suppose cependant que le potentiel est faible puisque les rives actuelles sont des rives artificielles créées lors de la mise en eau du réservoir Manicouagan, au milieu des années 1960. En effet, les rives auraient déjà été altérées par le déboisement du réservoir. Puisque les sites amérindiens sont généralement localisés près des plans d'eau, le potentiel archéologique serait plus élevé sur le bord des anciens cours d'eau qui ont été ennoyés, en l'occurrence ici, le bord de l'ancien lit des rivières Mouchalagane et Manicouagan. Or, si on se reporte à cette époque, les sites proposés, comme il est indiqué dans l'étude d'impact, sont distants de 2,85 km pour la rampe de l'île René-Levasseur et de 1 km pour la rampe de la rive sud, de l'ancien lit de la rivière Mouchalagane. Ce raisonnement nous apparaît tout à fait vraisemblable.

2.3.3 Utilisation des rampes d'accès

Durant la phase d'exploitation, peu d'impacts seraient appréhendés sur la qualité de l'eau de surface par l'utilisation des rampes d'accès ou de la barge.

Sur environ 20 % de la période d'opération de la barge, il y aurait probabilité de gel et de formation de glace sur les rampes. Les rampes devraient donc être déneigées au besoin et l'épandage de sable pourrait être nécessaire sur les surfaces de roulement des camions. Sur le plan sanitaire, des toilettes chimiques seraient installées sur chacune des rives à proximité des rampes.

Les conditions de navigation sur le réservoir ont été étudiées. On estime que des vagues de un mètre de hauteur peuvent se former avec l'apparition de vents atteignant 65 km/h. Ces conditions demeureraient acceptables et sécuritaires pour la navigation et les opérations de la barge. Les conditions atmosphériques pourraient cependant faire en sorte d'arrêter les opérations de la barge. Celle-ci serait alors entreposée temporairement dans la baie abritant le quai d'utilité publique sur la rive sud.

La problématique de la sécurité maritime a pris toute son importance dans le cadre des audiences publiques menées par le BAPE. En effet, une grande quantité de carburant serait acheminée sur l'île René-Levasseur afin d'approvisionner la machinerie fonctionnant au diesel. Un camion citerne de 40 000 litres de diesel serait transporté par la barge chaque semaine. La barge posséderait elle-même un réservoir de carburant d'environ 1 500 litres pour son propre fonctionnement.

Le Ministère a dû répondre à plusieurs questions du BAPE concernant les interventions d'urgence en cas de déversements accidentels d'hydrocarbures. Plusieurs facteurs entrent en

ligne de compte dans le succès de récupération des hydrocarbures, notamment la préparation pour intervenir immédiatement après l'événement. L'étendue et la dispersion de la nappe dépendent globalement du volume déversé, des conditions météorologiques (vitesse et direction des vents), de la direction du courant et de l'altération du produit (émulsification, évaporation et dissolution).

Le diesel est un hydrocarbure léger moins dense que l'eau et aura tendance à remonter progressivement à la surface lorsqu'il atteint les endroits calmes. La présence d'hydrocarbures dans un plan d'eau est toutefois décelable à de faibles quantités en raison de reflets iridescents qu'ils provoquent.

Afin d'augmenter les chances de succès dans les interventions, il est souhaitable que le maximum d'information apparaisse dans le plan d'urgence, que les équipes d'urgence y soient bien identifiées et prêtes à intervenir en tout temps et que les produits ou le matériel d'intervention soit disponible sur place, par exemple des barrières de confinement flottantes (estacades avec ancrages près des rampes d'accès). Le plan d'urgence doit prévoir une bonne procédure de communication permettant d'une part, une intervention rapide de nettoyage, mais d'autre part, d'aviser les personnes, les organismes, les industries ou les municipalités qui risquent d'être touchés par le déversement.

Le risque de contamination au niveau de la prise d'eau potable de la Ville de Baie-Comeau a soulevé des interrogations. Le Ministère est cependant d'avis que les risques sont faibles qu'un déversement accidentel d'hydrocarbure ait des répercussions sur cette eau potable. En effet, par ses propriétés chimiques, le produit resterait en surface et s'évaporerait relativement rapidement. Les faibles courants dans le réservoir ralentiraient sa dispersion vers la rivière Manicouagan. De plus, la distance qui sépare la traverse de la prise d'eau est très grande, environ 225 km.

Il est néanmoins important de prendre les bonnes dispositions pour prévenir ce genre d'accident qui peut causer des torts importants aux écosystèmes. Nous recommandons donc que l'initiateur de projet se dote d'un plan d'intervention spécifique d'urgence visant les risques de déversements accidentels d'hydrocarbures dans le réservoir Manicouagan. Ce plan d'urgence devrait notamment établir les différents scénarios possibles de déversement accidentel de contaminants et les ressources disponibles ou nécessaires afin de contenir et récupérer les contaminants déversés.

Kruger inc. (Scierie Manic) dispose d'un plan d'urgence concernant l'environnement, la santé et la sécurité qui s'applique à toutes ses opérations forestières. Cependant, elle a fait comprendre que les aspects reliés à la navigation dans le réservoir Manicouagan restent toujours à intégrer dans ce plan d'urgence. Elle s'engage à vérifier que le fournisseur responsable des opérations de la barge respecte les exigences prescrites par les lois et règlements qui concernent la sécurité maritime, ainsi que l'entretien, le ravitaillement et les réparations de la barge. Lors du ravitaillement de la barge, les pattes stabilisatrices seraient mises en fonction pour rendre la manoeuvre plus sécuritaire. Des absorbants et d'autres matériaux pour prévenir tout déversement accidentel seraient disponibles en tout temps sur la barge et dans l'aire d'utilité, près de la rampe de la rive sud. Par ailleurs, en réaction aux recommandations du BAPE concernant les mesures d'urgence, Kruger inc. (Scierie Manic) s'est engagée à intégrer les activités maritimes dans son

plan d'urgence qui comprend des simulations annuelles et à ne pas transporter de carburant sur le réservoir durant la nuit, mais durant le jour seulement.

2.3.4 Exploitation forestière

2.3.4.1 Impacts sur le milieu aquatique

La présente section vise à mettre en évidence certaines connaissances générales concernant les répercussions des activités d'exploitation forestière sur le milieu aquatique. Les informations sont tirées d'un rapport écrit en 1996 par Jean Roberge, du ministère de l'Environnement et de la Faune, et intitulé : *Impacts de l'exploitation forestière sur le milieu hydrique*.

Le régime d'écoulement d'un bassin hydrographique touché par l'exploitation forestière peut être modifié. On retient cependant que c'est l'augmentation des débits de pointe qui est susceptible d'apporter des modifications à la qualité de l'eau, en augmentant l'érosion des terres et la charge sédimentaire transportée. Outre l'augmentation des matières en suspension, plusieurs paramètres de la qualité de l'eau peuvent être affectés par les coupes forestières. Une augmentation de la température de l'eau peut être observée par la perte d'ombrage en rive. Les rejets de débris de coupe peuvent engendrer une augmentation de la demande biochimique en oxygène et une baisse de l'oxygène dissous dans l'eau. La décomposition de la matière organique du sol peut se traduire par une augmentation des nutriments dans un cours d'eau ou un plan d'eau. Finalement, lorsque des pesticides sont employés, des substances toxiques peuvent se retrouver dans le milieu aquatique.

De façon générale, les répercussions sur le milieu aquatique peuvent être atténuées avec certaines pratiques préventives lors des activités de coupe. Roberge (1996) recommande, entre autres, la conservation d'une lisière protectrice en bordure des cours d'eau ou des plans d'eau. Le tracé des chemins forestiers ne devrait pas être perpendiculaire au cours d'eau et ne pas longer ceux-ci à moins de 60 m. Des amas de débris végétaux devraient être laissés en place pour faire obstacle à l'écoulement et agir de filtre pour les matières sédimentaires. Finalement, la perturbation des couches organiques et le compactage du sol devraient être minimisés afin de réduire les débits de pointe des bassins hydrographiques.

2.3.4.2 Aires protégées

Le gouvernement du Québec, conscient de la valeur écologique de l'île René-Levasseur, a créé, le 28 juin 1991, la réserve écologique Louis-Babel, d'une superficie de 235 km², soit la plus grande au Québec. De plus, en juillet 2002, le ministre a annoncé, dans le cadre du Plan d'action stratégique sur les aires protégées, qu'une autre partie de l'île René-Levasseur, soit la péninsule de la baie Memory d'une superficie de 190 km², était mise en réserve en vue de lui accorder un statut de protection, notamment contre l'exploitation forestière. Cette aire borde la réserve écologique de Louis-Babel dans le secteur qui fait face aux monts Groulx. La figure 4 montre la réserve écologique Louis-Babel, ainsi que les aires mises en réserve dans le secteur de l'île René-Levasseur.

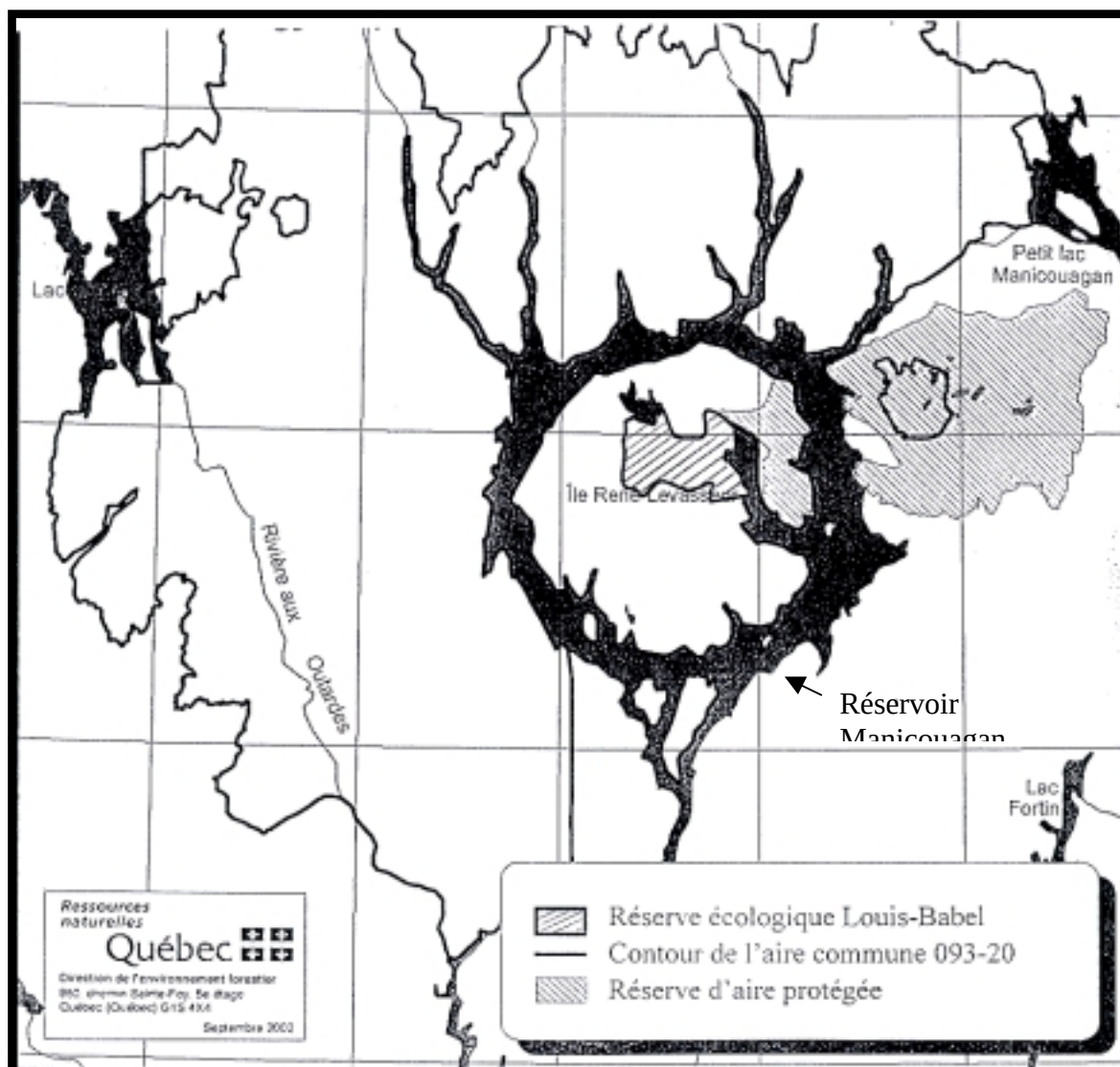


FIGURE 4 : LOCALISATION DE LA RÉSERVE ÉCOLOGIQUE LOUIS-BABEL ET DES AIRES MISES EN RÉSERVE DANS LE SECTEUR DE L'ÎLE RENÉ-LEVASSEUR (ADAPTÉE DE LA CARTE DU MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES SUR LES ÉCOSYSTÈMES FORESTIERS EXCEPTIONNELS DANS L'AIRES COMMUNE 093-20)

Au total, environ 20 % du territoire de l'île René-Levasseur serait ainsi protégé. L'objectif gouvernemental est d'augmenter son réseau d'aires protégées pour atteindre 8 % de la superficie du territoire québécois d'ici 2005. Les aires protégées doivent toutefois être sélectionnées de façon à bien représenter la diversité biologique et les différentes régions écologiques du Québec. La réserve écologique de Louis-Babel, tout comme le massif des monts Groulx, également désigné comme aire protégée, se retrouvent dans la zone écologique D, soit les Laurentides centrales. Le Ministère met actuellement ses efforts dans les autres régions écologiques de la province afin d'atteindre son objectif de 8 % de la superficie du territoire québécois et de répondre aux objectifs de conservation de la biodiversité.

Une préoccupation du Ministère dans l'aménagement d'un accès à l'île René-Levasseur est de protéger l'intégrité de la réserve écologique Louis-Babel et de limiter la présence humaine sur le territoire à proximité de la réserve écologique. Cependant, dans la mesure où les rampes d'accès sont réservées exclusivement à l'usage de Kruger inc. (Scierie Manic) et que les véhicules routiers ou les véhicules tout terrain sont difficilement transportables autrement pour aller sur l'île, on ne saurait accorder trop d'importance à cette préoccupation. Le quai d'utilité publique a pour objectif de donner accès au réservoir Manicouagan pour les villégiateurs et vise aussi à éviter que la rampe d'accès soit utilisée par le public. Seulement de petites embarcations pourront être mises à l'eau à cet endroit.

2.3.4.3 Entente sur le Caribou

Le projet d'aménagement des rampes d'accès présente peu d'impacts pour les espèces de mammifères terrestres. L'objectif de cette section vise à soulever la problématique plus globale du caribou des bois dans le cadre de l'exploitation forestière et de faire part des actions prises actuellement par Kruger inc. (Scierie Manic) pour maintenir les habitats du caribou.

Basée sur des études menées par la FAPAQ, l'étude d'impact révèle que le caribou est plutôt marginal sur l'île René-Levasseur. Selon la FAPAQ, l'île constituerait beaucoup plus un habitat pour l'orignal que pour le caribou. La densité du caribou serait de 0,2 individu par 100 km² sur l'île, alors que de façon générale, on l'estime à 0,9 à 1,4 individu par 100 km² pour la Côte-Nord. En comparaison, l'étude d'impact donne une densité de 150 orignaux au 100 km² sur l'île René-Levasseur et 43 orignaux au 100 km² pour la Côte-Nord.

Pour le caribou, un Plan d'aménagement de l'habitat du caribou de l'aire commune 093-20 (Entente caribou) a été préparé en mai 2000 par un comité tripartite formé de Kruger inc., le MRN et la FAPAQ. Le mandat du comité responsable de l'Entente caribou est de « proposer des avenues visant l'harmonisation des activités de récolte forestière des bénéficiaires de l'aire commune 093-20 avec la protection des habitats du caribou ». La durée de l'entente est de cinq ans et elle couvre une superficie de 54 841 ha. Quatre niveaux de protection différents ont été définis en vue d'être intégrés au Plan d'affectation des terres du MRN pour ces 54 841 ha.

2.4 Retombées socio-économiques

Le projet d'aménagement d'un accès à l'île René-Levasseur nécessite des investissements de l'ordre de 6 000 000 \$ par Kruger inc. (Scierie Manic), coûts qui incluent la réfection ou la construction de 25 km de chemins forestiers. Comme main-d'oeuvre associée au projet, l'étude

d'impact indique une dizaine de personnes pour la construction des rampes et de cinq à dix personnes pour les opérations de la barge.

Toutefois, puisque l'exploitation de l'île représente 35 % de l'approvisionnement de l'ensemble des trois scieries de Kruger inc. sur la Côte-Nord (Scierie Manic, Scierie Jacques Beaulieu et Scierie HNC), qui possèdent des CAAF sur l'aire commune 093-20, et que ces usines ont besoin de l'ensemble du volume de bois attribué par contrat sur la Côte-Nord, le MRN évalue que le projet, en phase d'exploitation, contribue à consolider 1 200 emplois sur la Côte-Nord.

L'activité économique de la Côte-Nord repose sur l'exploitation de ses ressources naturelles et à cet égard, l'audience publique sur le projet a fait ressortir l'importance de l'entreprise Kruger inc. dans l'économie régionale.

CONCLUSION

L'analyse environnementale du projet d'aménagement d'un accès à l'île René-Levasseur a été effectuée à partir de l'étude d'impact déposée par Kruger inc. (Scierie Manic) le 12 septembre 2001, des autres documents déposés par la suite et des commentaires reçus par le biais d'une consultation intra et interministérielle. L'examen de ces documents permet de conclure que le projet est justifié et acceptable sur le plan environnemental selon les conditions énoncées dans le présent rapport.

Par conséquent, nous recommandons qu'un certificat d'autorisation soit délivré en faveur de Kruger inc. (Scierie Manic) afin de réaliser le projet d'aménagement d'un accès à l'île René-Levasseur, le tout à la condition suivante :

Condition 1 : Réserve faite de la condition prévue au présent certificat, l'aménagement d'un accès à l'île René-Levasseur sur le territoire de la MRC de Manicouagan, autorisé par ledit certificat, doit être conforme aux modalités et mesures prévues dans les documents suivants :

- KRUGER INC. (SCIERIE MANIC). *Accès à l'île René-Levasseur - Étude d'impact sur l'environnement déposé au ministre de l'Environnement - Rapport principal*, préparé par Procéan, septembre 2001, 88 p. et 5 annexes ;
- KRUGER INC. (SCIERIE MANIC). *Accès à l'île René-Levasseur - Étude d'impact sur l'environnement déposé au ministre de l'Environnement - Rapport complémentaire*, préparé par Procéan, décembre 2001, 23 p. et 8 annexes ;
- Lettre du 17 janvier 2002 de madame Lisette Roberge, de Kruger inc. (Scierie Manic), à monsieur Pierre Michon, du ministère de l'Environnement, concernant l'engagement face à la compensation pour la perte d'habitat du touladi, 2 p. ;

- KRUGER INC. (SCIERIE MANIC). *Accès à l'île René-Levasseur (réservoir Manic-5) – Inventaire des habitats du touladi sur les sites de construction des rampes d'accès*, préparé par Alliance Environnement, décembre 2002, 18 p. et 3 annexes ;
- Lettre du 10 mars 2003 de madame Christine Dionne, de Kruger inc. (Scierie Manic), à monsieur Pierre Michon, du Ministère de l'Environnement, concernant le transport d'hydrocarbures, les mesures d'urgence et le dépôt de documents complémentaires, 2 p. et 1 annexe.

Si des indications contradictoires sont contenues dans ces documents, les plus récentes prévalent ;

Original signé par :

Pierre Michon, B.Sc., M.Env.

Biologiste

Chargé de projet

Service des projets en milieu hydrique

Direction des évaluations environnementales

BIBLIOGRAPHIE

KRUGER INC. (SCIERIE MANIC). *Accès à l'île René-Levasseur - Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement - Rapport principal*, préparé par Procéan, septembre 2001, 88 p. et 5 annexes ;

KRUGER INC. (SCIERIE MANIC). *Accès à l'île René-Levasseur - Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement - Rapport complémentaire*, préparé par Procéan, décembre 2001, 23 p. et 8 annexes ;

Lettre du 17 janvier 2002 de madame Lisette Roberge, de Kruger inc. (Scierie Manic) à monsieur Pierre Michon, du ministère de l'Environnement, concernant l'engagement face à la compensation pour la perte d'habitat du touladi, 2 p. ;

KRUGER INC. (SCIERIE MANIC). *Accès à l'île René-Levasseur - Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement – Résumé (Version finale)*, préparé par Procéan, janvier 2002, 41 p. ;

KRUGER INC. (SCIERIE MANIC). *Méthode de mise à l'eau de la barge*, document déposé en audience publique, 19 septembre 2002 ;

KRUGER INC. (SCIERIE MANIC). *Accès à l'île René-Levasseur (réservoir Manic-5) – Inventaire des habitats du touladi sur les sites de construction des rampes d'accès*, préparé par Alliance Environnement, décembre 2002, 18 p. et 3 annexes.

Lettre du 10 mars 2003 de madame Christine Dionne, de Kruger inc. (Scierie Manic), à monsieur Pierre Michon, du Ministère de l'Environnement, concernant le transport d'hydrocarbures, les mesures d'urgence et le dépôt de documents complémentaires, 2 p. et 1 annexe.

ANNEXES

ANNEXE 1

CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET

Voici les dates des étapes de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement pour ce projet.

2001.03.15	Réception de l'avis de projet
2001.03.28	Transmission de la directive du ministre à Kruger inc. (Scierie Manic)
2001.09.12	Réception de l'étude d'impact
2001.09.13	Début de la consultation sur la recevabilité de l'étude d'impact
2001.10.19	Fin de la consultation sur la recevabilité de l'étude d'impact
2001.11.30	Transmission des questions et commentaires du Ministère à Kruger inc. (Scierie Manic)
2001.12.17	Réception des réponses aux questions et commentaires
2001.12.18	Début de la consultation sur les réponses aux questions et commentaires
2002.01.11	Fin de la consultation sur les réponses aux questions et commentaires
2002.01.22	Réception des derniers commentaires sur les réponses aux questions et commentaires
2002.01.17	Réception d'une lettre d'engagement de Kruger inc. (Scierie Manic) concernant la perte potentielle d'habitat pour le touladi
2002.01.18	Transmission de l'avis de recevabilité au ministre
2002.01.28	Réception du résumé vulgarisé
2002.02.05	Début de la période d'information et de consultation publiques menée par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)
2002.02.26	Séance d'information à Baie-Comeau
2002.03.22	Réception d'une demande d'audience publique de l'Union québécoise pour la conservation de la nature (UQCN)
2002.03.22	Réception d'une demande d'audience publique du Conseil régional de l'environnement de la Côte-Nord (CRE-CN)
2002.03.22	Réception d'une demande d'audience publique du Mouvement Au Courant
2002.03.22	Fin de la période d'information et de consultation publiques
2002.09.16	Début du mandat d'audience publique
2002.12.20	Réception du rapport sur l'inventaire des habitats du touladi
2003.01.09	Fin du mandat d'audience publique

- 2003.01.10 Début de la consultation sur l'acceptabilité environnementale du projet
- 2003.02.05 Publication du rapport de la commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)
- 2003.02.14 Fin de la consultation sur l'acceptabilité environnementale du projet
- 2003.03.05 Réception des derniers commentaires sur l'acceptabilité environnementale du projet

ANNEXE 2

LISTE DES ORGANISMES ET DES EXPERTS GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS

L'analyse de l'acceptabilité environnementale du projet a été faite en consultation avec les directions du ministère de l'Environnement (MENV), les ministères et organismes suivants :

les unités administratives du MENV :

- Direction régionale de la Côte-Nord;
- Direction du suivi de l'état de l'environnement ;
- Direction du patrimoine écologique et du développement durable ;
- Centre d'expertise hydrique du Québec ;

les ministères et organismes suivants :

- ministère des Affaires municipales et de la Métropole ;
- ministère de la Culture et des Communications ;
- ministère des Régions ;
- ministère des Ressources Naturelles – secteur forêts ;
- ministère de la Sécurité publique ;
- Secrétariat aux affaires autochtones ;
- Société de la faune et des parcs du Québec ;
- Environnement Canada.

ANNEXE 3

RÉSUMÉ DES CONCLUSIONS DU BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT

Résumé des conclusions du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), tiré de la lettre du 19 décembre 2002 de madame Claudette Journault, présidente de la commission, à monsieur André Harvey, président du BAPE :

« Au terme de la consultation publique qu'elle a tenue, la commission conclut que le projet reçoit l'acceptation du milieu. Il consolide plusieurs objectifs de développement économique pour la Côte-Nord et répond à la volonté régionale de favoriser des conditions propices à des projets de 2^e et 3^e transformation du bois.

Du point de vue environnemental, le projet est acceptable dans la mesure où des précautions sont prises pour assurer la sécurité des activités forestières, le maintien de la biodiversité et de la richesse naturelle qu'offre l'île René-Levasseur, ainsi que la protection de la réserve écologique Louis-Babel du territoire mis en réserve pour les fins du projet d'aire protégée sur l'île.

La commission estime qu'une équipe multidisciplinaire de chercheurs issus de différents milieux devrait recevoir le mandat de valider les activités forestières eu égard au maintien de la biodiversité.

Le projet de Kruger inc.–Scierie Manic est une occasion d'en apprendre davantage sur la planification de l'aménagement de la forêt boréale à cette latitude, notamment sur la dynamique de régénération de la forêt. »