



Chicoutimi, le 18 mai 2015

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Secrétariat et Direction générale de l'administration et des communications

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6
Att: Madame Renée Poliquin

Objet: Mémoire - Projet Ariane Phosphate

Madame Poliquin,

Vous trouverez dans cet envoi, un mémoire déposé par les gestionnaires de l'Auberge du km 31 et du Village-Vacances Monts-Valin en lien avec les audiences publiques du projet d'Ariane Phosphate.

Par ce document, nous souhaitons faire part de nos préoccupations et solutions qui pourraient être envisagées par les promoteurs de ce projet. Nous sommes en faveur du projet d'Ariane Phosphate, mais avons quelques inquiétudes quant à la sécurité sur la route L-200.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à ce document. Nous sommes également disponibles si vous avez besoin de plus amples renseignements ou si une rencontre est nécessaire.

Veuillez agréer, Madame Poliquin, nos plus sincères salutations.

Réal Morin, copropriétaire
418 540-9933
real.morin.57@gmail.com



MÉMOIRE DE L'AUBERGE DU KM 31 ET DU VILLAGE-VACANCES MONTS-VALIN



L'AUBERGE DU KM 31, LE VILLAGE-VACANCES MONTS-VALIN ET LA POPULARITÉ DES MONTS-VALIN

Les Monts-Valin sont, par leur géographie, à environ une heure de route de l'arrondissement de Chicoutimi. Leur proximité les rend facilement accessibles et populaires. Ils se démarquent principalement par leur enneigement exceptionnel qui dure presque 6 mois par année.

L'Auberge du km 31 (9147-4882 Québec Inc.) et le Village-Vacances Monts-Valin (9119-4761 Québec Inc.) sont situés au kilomètre 31 de la Route L-200 sur la Z.E.C. Martin-Valin, en bordure du lac Jalobert. Actuellement, l'auberge emploie 15 personnes dans la saison hivernale.

L'ÉVOLUTION DE LA FRÉQUENTATION DES MONTS-VALIN

Il y a quelques années, les seules attractions touristiques du secteur étaient un centre de ski (Le Valinouët) et un parc national pour l'écotourisme. Aucune installation ne permettait l'accueil des motoneigistes. Au niveau touristique, les Monts-Valin sont une destination incontournable pour les motoneigistes. La raison: l'enneigement débute en novembre, soit beaucoup plus tôt qu'ailleurs en province. C'est à cet endroit que la saison provinciale de motoneige s'ouvre pour la majorité d'entre eux.

Les médias sociaux de l'Auberge du km 31 permettent de mettre les conditions d'enneigement ainsi que des photos afin de répondre aux nombreuses demandes des motoneigistes par rapport à l'entretien des sentiers et de l'enneigement. La page Facebook du Club Caribou-Conscrits, responsable de l'entretien des sentiers des Monts-Valin, compte 40 000 adeptes; cela démontre l'engouement des adeptes de ce sport pour le secteur.

L'HARMONISATION DES USAGES VERSUS LA SÉCURITÉ

C'est entre la barrière et le kilomètre 50 de la route L-200 qu'il y a le plus de circulation, soit en voiture, en camion ou en motoneige. Actuellement, le comité d'harmonisation de la Z.E.C. Martin-Valin, le Club Caribou-Conscrits, l'Auberge du km 31 et la MRC du Fjord ont relevé sur le terrain tous les aspects mineurs ou majeurs qu'il va falloir prendre en considération pour la sécurité de tous les usagers. (*Voir rapport de la MRC en annexe*).

LA PLANIFICATION DE L'IMPLANTATION DU PROJET D'ARIANE PHOSPHATE

Comme les devis d'implantation de la route nécessaire au transport du projet d'Ariane Phosphate ne sont pas faits, il est très important de penser mettre la route L-200 aux normes de 2015. Il faut prendre en considération le fait que les forestiers et les minières ne sont pas les

seuls utilisateurs du secteur. Il y a des endroits névralgiques à analyser et à planifier, tel qu'il l'est présenté par le comité d'harmonisation.

Le secteur de l'Auberge du km 31 est à considérer. Il n'y a pas de mesures statistiques officielles en lien avec l'achalandage de cet endroit, mais il est possible d'avancer diverses données en lien avec les ventes effectuées au cours de la dernière année.

Ce sont 14 000 repas qui ont été servis, 7 700 consommations qui ont été servies, 2 000 nuitées qui ont été vendues et 25 000 personnes qui ont fréquenté l'établissement et le secteur au cours de la dernière saison. Cette popularité entraîne évidemment un impact sur la fréquentation du secteur. On peut évaluer à environ 225 personnes par jour qui fréquentent le secteur pour venir sur les Monts-Valin.

De plus, malgré le fait que la grande partie de cette circulation se fait en hiver, il faut aussi considérer que les touristes et les villégiateurs du secteur utilisent aussi cette route de façon régulière.

LES PROBLÉMATIQUES ROUTIÈRE SUR LA L-200 SOULEVÉES PAR LES GESTIONNAIRES DE L'AUBERGE DU KM 31 ET DU VILLAGE-VACANCES MONTS-VALIN

Les gestionnaires de l'Auberge du km 31 et du Village-Vacances Monts-Valin ont évalué la situation en mettant au premier plan la sécurité des usagers. (Voir photos en annexe) Diverses problématiques ont été soulevées:

- La traverse de motoneige pour aller sur le lac Jalobert est juste devant une courbe, ce qui réduit nettement la visibilité des usagers.
- La sortie et le stationnement de l'Auberge du km 31 sont aussi situés juste avant une courbe, diminuant la visibilité.
- Le km 31 et le km 25 sont les deux intersections les plus achalandées sur la route L-200 à cause du grand nombre de villégiateur et de touristes et les deux secteurs sont limités au niveau de la visibilité.
- Lorsque les voitures suivent les fardiens, il est pratiquement impossible d'avoir de visibilité et cela devient extrêmement dangereux pour les utilisateurs «non commerciaux» de la route.

La MRC du Fjord-du-Saguenay a organisé, en avril 2015, une visite « terrain » avec la Z.E.C., le Club Caribou-Conscrits et moi-même. Le document présenté en annexe résume très bien les problématiques présentes sur la route L-200. (Document en annexe)

LES PRÉOCCUPATIONS EN LIEN AVEC L'AUBERGE DU KM 31 ET LE VILLAGE-VACANCES MONTS-VALIN

Considérant le transport lourd en continu qui serait en lien avec le projet d'Ariane Phosphate, le bruit deviendrait une problématique majeure pour les touristes qui séjournent à l'Auberge du km 31 et au Village-Vacances Monts-Valin. Les chalets sont situés à 60 mètres de la route. Le niveau sonore ferait donc en sorte de déranger les touristes toutes les 20 minutes. Les gestionnaires craignent que les touristes quittent l'endroit et ne veuillent plus y revenir, car ils ne trouvent pas la quiétude promise par l'établissement.

La traverse de motoneige située juste à côté de l'auberge est une intersection très achalandée. La courbe très prononcée demande aux utilisateurs du secteur d'être extrêmement vigilants pour éviter les accidents. Avec du transport par fardier aux 20 minutes, les risques d'accident par manque de visibilité deviendraient très importants.

L'Auberge du km 31 est une destination incontournable pour le développement du tourisme international. Afin de garantir la sécurité de tous, il serait préférable d'aller s'installer dans le versant sud de la montagne. Ainsi, on pourrait adoucir la courbe facilement afin d'augmenter la visibilité pour les motoneigistes, les villégiateurs et les conducteurs de fardières.

Depuis dix ans, quand les publicités sur les Monts-Valin sont mises de l'avant pour la motoneige, on y vante la beauté des paysages, la nature, l'enneigement et le côté « nature » et tranquillité. Les retombées économiques de ce tourisme sont estimées à environ 55 millions de dollars au Saguenay-Lac-Saint-Jean, selon l'étude faite par le Groupe Leblond. Il est donc primordial de conserver cet apport touristique régional en minimisant le plus possible les impacts du transport lourd sur la route L-200. La sécurité de tous doit passer en premier dans ce dossier.

Un élément important a été oublié par le comité d'harmonisation. Les gens qui connaissent bien le secteur savent que du km 11 au km 21, il y a un phénomène de brume la nuit, qui est également très souvent présent même le jour. Selon la température, la visibilité devient presque nulle. Le transport lourd fait par Ariane Phosphate serait donc problématique et dangereux pour tous les utilisateurs si la route L-200 reste dans son état actuel.

LES SOLUTIONS ENVISAGÉES

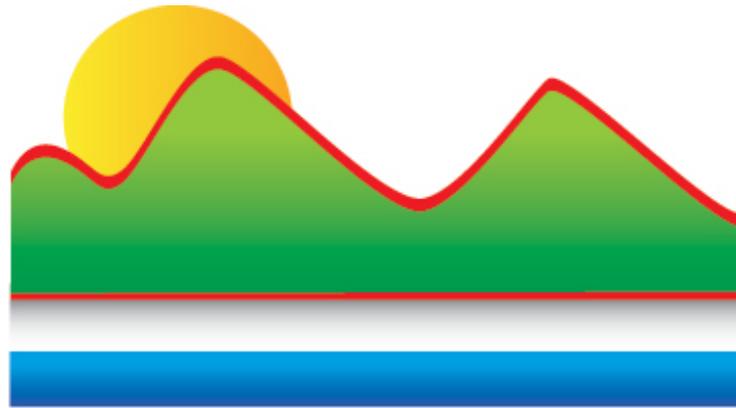
La route face au site de l'Auberge du km 31 est près du lac Jalobert. Il faudrait adoucir la courbe, faire une route secondaire pour les villégiateurs de façon à éviter la circulation sur la route L-200 et dévier le sentier des motoneiges de façon à inciter les motoneigistes à rester dans les sentiers et les amener à un seul endroit qui aurait une traverse aménagée à cette fin.

Avec le développement du Plan Nord, la route L-200 va continuer à faciliter le développement. La présence de la minière est seulement de commencement de la nouvelle réalité du transport qui s'effectuera jour et nuit.

De plus, il serait important de s'assurer que la route soit d'une largeur permettant aux véhicules des particuliers de dépasser les fardiers à certains endroits. Suivre un fardier peut devenir dangereux au point de vue de la visibilité. Les 20 premiers kilomètres de route se sont en condition de montée en altitude, ce qui peut ralentir les fardiers lors de leurs déplacements. Toutefois, ces 20 kilomètres sont assez larges pour permettre aux autres utilisateurs du secteur d'effectuer, au besoin, des dépassements en toute sécurité. Toutefois, dépassé le 20^e kilomètre, la route continue de monter mais, il devient impossible de voir si le fardier peut être dépassé. Si la manœuvre est exécutée, les risques d'accident sont nombreux pour le conducteur qui prend cette décision. Nous ne voulons pas que des familles soient détruites pour un geste à la base normal qui a été fait dans des conditions non adéquates à cause d'une mauvaise adaptation de la route.

Comme gestionnaire d'entreprise, il faut mettre de l'avant la sécurité de tous dans nos préoccupations. D'après les villégiateurs qui viennent à l'auberge, ces derniers affirment qu'ils sont en faveur du projet parce que la région en a besoin. Toutefois, ils conviennent qu'il faut mettre tout en œuvre pour rendre la route sécuritaire en vue de la partager par les divers types d'utilisateurs. Le trafic lourd doit être en mesure de cohabiter avec les déplacements des divers types d'usagers de la L-200. La route se partage; il suffit de mettre les conditions pour que tous les utilisateurs puissent y trouver leur compte et puissent s'y sentir en sécurité en fonction de leurs besoins particuliers.

ANNEXES



M.R.C. DU FJORD-DU-SAGUENAY

MRC DU FJORD-DU-SAGUENAY TERRITOIRES NON ORGANISÉS

**RAPPORT DES MESURES D'HARMONISATION PRISES PAR
LA MRC DU FJORD-DU-SAGUENAY
AFIN DE MINIMISER LES IMPACTS DU PROJET ARIANE PHOSPHATE SUR LA
VILLÉGIATURE ET LES DÉPLACEMENTS DES USAGERS DE LA ROUTE**

RAPPORT PRÉSENTÉ À :
M. STEEVE LEMIRE, COORDONNATEUR À L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
M. RAYNALD LAPOINTE, PRÉSIDENT ZEC MARTIN-VALIN

PAR : MARTIN ST-GELAIS

AVRIL 2015

CONTEXTE

On retrouve sur les TNO de la MRC du Fjord-du-Saguenay un vaste réseau de chemins forestiers qui permettent d'accéder au territoire situé au sud du 51^e parallèle. Ces chemins forestiers sont de nature publique. La voirie forestière sert non seulement d'accès primordial aux villégiateurs, mais également à la clientèle des zecs et pourvoiries, de même qu'aux cueilleurs de bleuets sauvages, chasseurs, pêcheurs et autres amateurs de plein air. Des industriels et des entreprises exploitant les ressources naturelles empruntent également les chemins forestiers.

Depuis quelques années, un nouvel utilisateur des routes forestières pointe son nez à l'horizon. Il s'agit d'un projet de mine de phosphate piloté par la société Ariane Phosphate. Le site minier se situe au nord et à l'est du Lac-à-Paul, à l'intérieur des territoires non organisés (TNO) de la MRC du Fjord-du-Saguenay. Il s'agit d'une mine d'apatite dont la production annuelle prévue s'élèverait à 3 millions de tonnes. Le minerai est principalement destiné aux marchés internationaux des engrais. Le projet se situe à environ 240 km au nord de la rivière Saguenay (voir carte *Scénario de transport Lac-à-Paul – Saint-Fulgence*). Il est accessible par voie terrestre par de grandes routes forestières depuis la route 172 à Saint-Fulgence. Le minerai serait acheminé vers les marchés internationaux par un nouveau terminal portuaire sur la rive nord du fjord du Saguenay.

Le présent rapport concerne le scénario de transport illustré sur la carte *Scénario de transport Lac-à-Paul – Saint-Fulgence*. Il se concentre sur les impacts du transport du minerai entre le site minier et la route 172 à Saint-Fulgence.

IMPACTS SUR LA VILLÉGIATURE

Méthodologie

Ariane Phosphate a approché la MRC pour déterminer un tracé de transport qui utiliserait le réseau de chemin existant.

Le MERN avait alors donné comme directive à la minière d'utiliser le réseau de chemin existant afin de minimiser les impacts du projet sur la faune. Le MERN avait également soulevé le fait que le réseau de chemin forestier était suffisamment développé pour ne pas construire de nouveaux chemins.

Les aspects techno-économiques tels que : longueur totale du tronçon et coûts d'OPEX devaient être considérés.

Il en est ressorti comme base de travail le tracé illustré sur la carte *Scénario de transport Lac-à-Paul – Saint-Fulgence*.

Par la suite, une méthode a été établie afin de déterminer quels villégiateurs allaient subir des impacts significatifs du projet.

Un périmètre de 500 mètres a été projeté de chaque côté du tracé établi. Il a été convenu que les villégiateurs situés à l'intérieur du périmètre étaient considérés comme des impactés et qu'ils seraient convoqués à des séances d'information sur le projet.

Les impactés

La sélection des villégiateurs localisés à moins de 500 m du chemin utilisé pour le transport a permis d'identifier 135 terrains de villégiature privée.

Une liste, non exhaustive, des utilisateurs de nature commerciale, industrielle et institutionnelle a été créée afin de permettre à Ariane Phosphate de sensibiliser l'ensemble des utilisateurs et de noter leurs préoccupations. Elle est reproduite ci-dessous :

SOC.PROTEC.DES FORET CONTRE FEU
GAGNON JOCELYNE
COMMUNICATIONS TELESIGNAL INC.
CLUB DE MOTONEIGE CARIBOU-CONSCRITS INC.
9147-4882 QUÉBEC INC.
Joseph-André Fradette (Oasis des Bleuets)
Yves-Yannick Perron (Trappeur)
David Maltais (Trappeur)
Zec Onatchiway-Est inc.
Zec Martin-Valin
Produits forestiers Résolu
Scierie Girard inc.
Boisaco
Groupe Forestra
Pourvoirie Aventure Pipmuacan inc.
Hydro-Québec
Base de Bagotville (Base de radar)
Parc des Monts-Valin
Dépanneur St-Fulgence à l'entrée de la zec
Pourvoirie du lac Rond
Pourvoirie Domaine de la Sorbière
Pourvoirie Itouk
Pourvoirie Wapishish
Pourvoirie Poulin de Courval Inc.

Total : 24

Les villégiateurs impactés sévères

Afin de déterminer les villégiateurs qui seront impactés de façon plus importante, nous avons effectué une sélection de ceux qui se retrouvent à une distance de moins de 200 m du chemin qui sera utilisé pour le transport lourd. Considérant que la plupart des terrains ont une

profondeur de 80 m, une sélection des terrains inclus dans un périmètre de 200 m nous assurait de ne pas passer à côté d'un terrain adjacent à la route.

Cette sélection a permis de faire ressortir 50 emplacements de villégiature privée.

Selon le document *PRINCIPES ET CRITÈRES GUIDANT L'ANALYSE DES CAS DE « RELOCALISATION » D'EMPLACEMENTS DE VILLÉGIATURE PRIVÉE SUR LE TERRITOIRE PUBLIC*, une demande de relocalisation sera jugée recevable lorsque la situation suivante sera présente :

Sécurité publique :

- Présence d'un chemin forestier de classe 1 (couche de roulement sans accotement de 8,5 m) et de classe 2 (couche de roulement sans accotement de 8 m) ou augmentation de la classification d'un chemin en classe 1 ou 2 adjacent à un emplacement.
- Les 50 emplacements de villégiature ont été inspectés sur la base de ce critère. Les inspections ont été réalisées les 8, 9, 15 et 16 juillet 2014. Lors des inspections, il a été constaté que 10 emplacements de villégiature étaient admissibles à une relocalisation. Il a également été constaté que 4 emplacements de villégiature n'étaient pas admissibles à une relocalisation, mais ils comportaient certains éléments qui faisaient en sorte que le transport du minerai allait avoir des impacts très importants. Une relocalisation devrait être envisagée pour ces 4 emplacements si le transport emprunte le tracé à l'étude.
- Il est possible que, lors de la mise à niveau de la route, certains villégiateurs deviennent admissibles à une relocalisation résultant d'une modification significative du tracé lors de sa mise à niveau. Ces emplacements de villégiature devront être réévalués après la mise à niveau du chemin.

LES IMPACTS SUR LES USAGERS DE LA ROUTE

L'arrivée probable d'Ariane Phosphate comme usager de la route L-200 engendre certaines inquiétudes de la part des autres utilisateurs.

La circulation des camions récréatifs a augmenté drastiquement depuis cinq ans et ceci malgré un entretien souvent limité.

Il est évident que des mesures particulières devront être prises afin d'assurer la sécurité de l'ensemble des usagers, tout en assurant la fluidité du transport.

Transport printemps, été et automne

Afin de soutenir le transport du minerai, la route devra être mise à niveau. Il est prévu de créer un lien routier avec une surface de roulement de 10 m. L'axe de transport du minerai sera entretenu à l'année et il est prévu l'aménagement d'un relais principal et de 2 camps satellites.

De plus, afin de soulager la pression sur l'axe de transport du minerai, il est prévu d'acheminer l'approvisionnement et les travailleurs vers le site minier en passant par la route des Passes-Dangereuses. Il est également prévu de ne pas effectuer de transport pendant les fins de semaine afin de diminuer les impacts du transport lourd en période de pointe.

La route L-253 devra avoir un rôle stratégique. Elle constituera une voie alternative d'accès au milieu et au site minier depuis Saint-David-de-Falardeau. Considérant son état actuel, elle devra faire l'objet d'une mise à niveau. Elle favorisera ainsi une plus grande flexibilité et une sécurité accrue aux usagers, compte tenu de l'accroissement de la circulation lourde sur l'axe principal. Ariane Phosphate prévoit également son entretien hivernal.

Ariane Phosphate a pris certains engagements afin d'assurer la sécurité des usagers de la route. Il est primordial de s'assurer que ces engagements soient respectés, soit :

- Circulation des camions : vitesse variant de 35 à 65 km/h. Aucune circulation des camions à partir de 15 h le vendredi jusqu'au dimanche soir, 18 h;
- Aménagement de zone de dépassement;
- Signalement par ondes radio;
- Nouvelle signalisation adaptée;
- Installation de pancartes lumineuses dynamiques (affiches parlantes satellites);
- Aménagement de zones de stationnement pour motoneigistes et quadistes;
- Installation d'une boîte noire sur les camions et sur les remorques;
- Surveillance (patrouille) sur la route.

La diffusion de messages sur un poste de radio réservé pourrait permettre d'informer les usagers qui ne possèdent pas de radio type CB.

L'aménagement de jonction sécuritaire entre l'axe principal et les routes secondaires est nécessaire.

Voici une liste des jonctions qui devraient être aménagées afin d'assurer la sécurité des usagers (Voir carte en annexe):

- Km 4, lac McLelland
- Km 4a, lac Laurent
- Km 23, lac Boivin
- Km 28, lac Jalobert
- Km 31, Auberge du km 31
- Débarcadère du lac Le Breton
- Km 38, lac Le Marié
- km 40, en direction de la rivière Tagi
- Km 46, accès Pourvoirie Poulin de Courval

- Entrée Pourvoirie Wapishish et Camp Boisaco
- km 59, Pourvoirie Poulin de Courval
- km 64
- km 67
- km 74, lac Mirepoix sud
- km 79, lac Mirepoix nord
- Km 81, secteur du lac Brazza, prévoir un accès pour l'été.
- km 83

Il est important de noter que ces recommandations ne concernent que la section entre la route 172 à Saint-Fulgence et le km 83. Il sera important de considérer les autres jonctions importantes. Comme il y a quelques options de routes alternatives qui sont encore à l'étude, une fois que le tracé sera définitif, il sera nécessaire de compléter l'inventaire des jonctions d'importances.

Transport l'hiver

Dans le contexte du développement d'une destination nordique sur le massif des Monts-Valin et avec la création de sentiers de motoneige de calibre international, l'accessibilité hivernale sur une route d'approximativement 237 km constitue un enjeu important.

Il est important sur le plan du tourisme et de la villégiature, de capitaliser sur l'arrivée de deux routes entretenues à l'année sur les Monts-Valin. L'harmonisation du transport minier et de l'activité de la motoneige est incontournable afin de s'assurer que les Monts-Valin demeurent une destination touristique nordique de calibre international.

Cette harmonisation passe par la sécurité des utilisateurs. Présentement, nous assistons à l'alignement de dizaines de camionnettes, parfois aux points stratégiques des départs de sentiers, malgré que des espaces de stationnement soient entretenus à des endroits stratégiques.

Le 8 avril 2015, une sortie terrain a été réalisée afin d'identifier les situations problématiques et les espaces de stationnement qui devront être entretenus afin d'assurer la sécurité des usagers.

Voici une liste des problématiques et des espaces de stationnement qui devront être entretenus le long de la route L-200 entre St-Fulgence et le km 83 (Voir carte en annexe) :

- Km 4, lac Mc Leland (accès au lac, résidents à l'année)
- Km 4a, lac Laurent (accès au lac, possibilité de faire un accès par la route 172)
- Km 5, sentier de motoneige très près de la route, voir l'impact avec la mise à niveau de la route et l'entretien pendant l'hiver
- Km 6, stationnement à entretenir
- Km 8, stationnement à entretenir

- Sentier à proximité du chemin entre le km 8 et le km 11. Voir l'impact avec la mise à niveau de la route et l'entretien pendant l'hiver
- Stationnement km 11 à entretenir
- Stationnement km 11 ½ idéalement il pourrait remplacer celui du km 11 avec une desserte qui le relierait au sentier de motoneige
- Km 14, stationnement du parc des Monts-Valin
- Km 18, pesée pour le transport du bois
- Km 19, accès à la base de radar du lac Castor
- Km 21, stationnement qui pourrait remplacer celui du lac Bluteau
- Km 21, stationnement du lac Voyer
- Km 23, stationnement du lac Boivin
- Km 25, stationnement à entretenir
- Km 25, garage du Club Caribou Conscrit, stationnement à entretenir, il faudrait prévoir une traverse avec la signalisation appropriée
- Km 28, accès à la Chapelle du lac Jalobert
- Sentier de motoneige à proximité du chemin entre le km 28 et le km 31. Voir l'impact avec la mise à niveau de la route et l'entretien de la route pendant l'hiver.
- Km 31, accès à l'Auberge des 31 et accès à une zone de villégiature. Il faudrait prévoir de limiter l'accès au lac Jalobert par les motoneigistes. Une barrière physique doit être envisagée
- Km 35, prévoir un espace de stationnement
- Km 38, stationnement du lac Le Marié
- Km 40, stationnement du lac Le Marié et lac Betsiamites
- Km 43, prévoir un espace de stationnement pour les villégiateurs entre le km 40 et le km 43
- Km 46, entrée de la Pourvoirie Poulin de Courval, prévoir un accès pour l'été. Le chemin donne accès à des volumes de bois aux enchères
- Km 49, lac Elbow, prévoir un stationnement pour l'hiver
- Km 50, prévoir un stationnement pour l'hiver
- Km 53, prévoir un stationnement pour l'hiver
- Entrée de la Pourvoirie Wapishiche et Camp Boisaco, prévoir l'entretien pour l'hiver et améliorer l'accès pour l'été
- Km 64, aménagement d'un espace de stationnement pour l'hiver et améliorer l'accès pour l'été
- km 67, lac des Îles aménagement d'un espace de stationnement pour l'hiver et accès pour l'été
- Km 74, lac Mirepoix Sud, prévoir un espace de stationnement pour l'hiver et aménager l'accès pour l'été
- Lac Mirepoix Nord, prévoir un espace de stationnement pour l'hiver et aménager l'accès pour l'été
- Km 81, secteur du lac Brazza, stationnement pour l'hiver et accès pour l'été
- Km 83, prévoir un stationnement pour l'hiver et aménager les accès pour l'été. Jonction très importante

Une fois que le tracé sera déterminé de façon définitive et que le chemin sera ouvert à l'année, il sera nécessaire de prévoir d'autres espaces de stationnement le long du parcours afin d'assurer l'harmonisation entre l'activité de la motoneige et le transport du minerai.

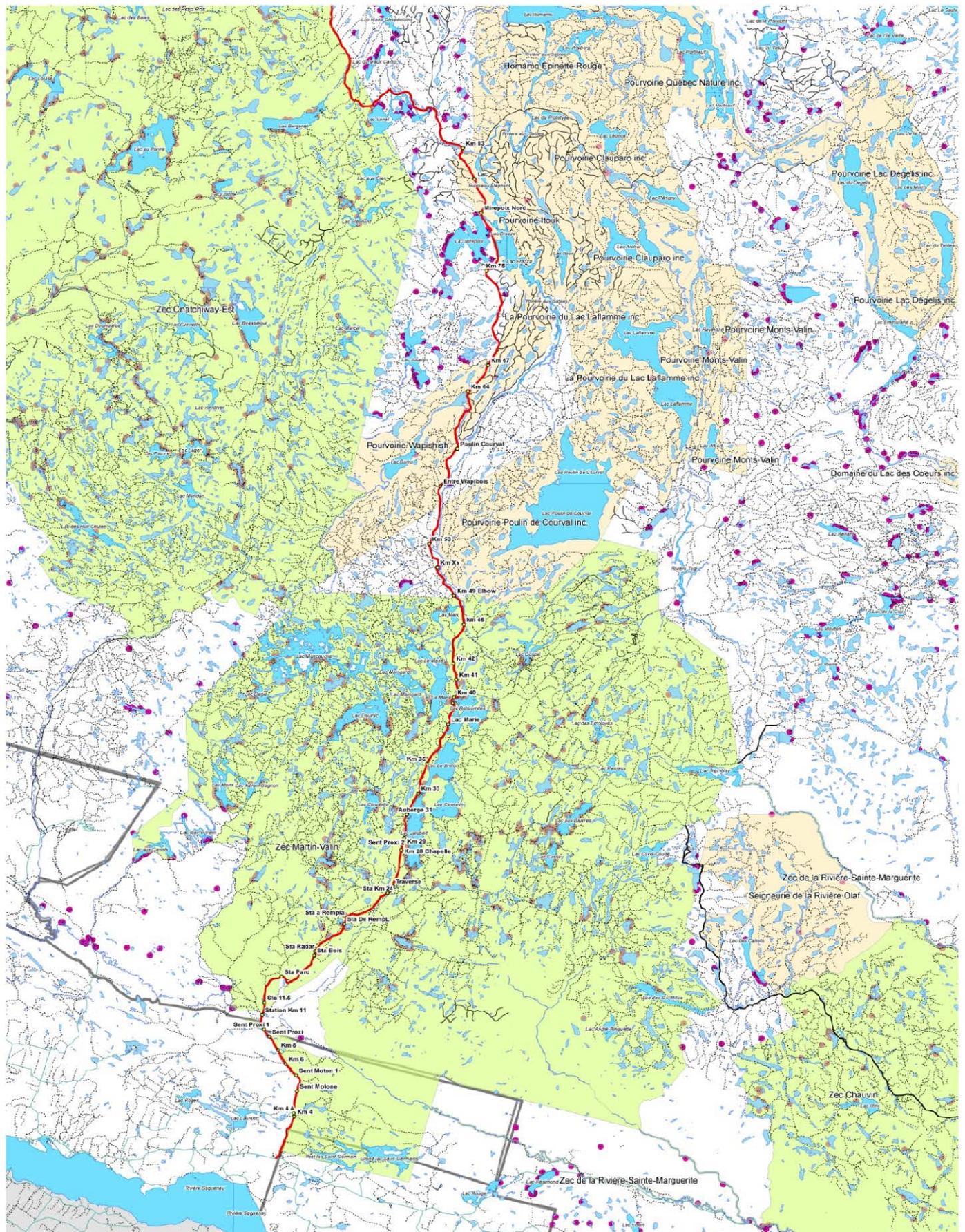
Si la route L-253 est entretenue à l'année, il sera également nécessaire de prévoir des espaces de stationnement, pour cette route, pendant l'hiver.

CONCLUSION

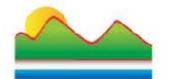
Il est important de s'assurer de la cohabitation des usagers sur les TNO de la MRC du Fjord-du-Saguenay. En prenant les mesures nécessaires pour minimiser les impacts négatifs du projet Ariane Phosphate, nous faciliterons son acceptabilité dans la communauté.

Il faut garder en tête que les Monts-Valin seront toujours présents dans le paysage régional, même après l'exploitation de la mine.

Martin St-Gelais
MRC du Fjord-du-Saguenay
27 avril 2015



Localisation des sites stratégiques pour l'harmonisation du transport léger et minier (St-Fulgence au km 83)



M.R.C. DU FJORD-DU-SAGUENAY
 3110, boulevard Martel
 Saint-Honoré (Québec) G0V 1L0
 Tél.: 418-673-1706 Fax: 418-673-72C5

Préparé par: Martin St-Galais
 le 27 avril 2015

Legende

- Unité foncier 94930
- Site stratégique
- Scénario transport Ariane Phosphate**
- Pourvoirie/Réserve/ZEC**
- Pourvoirie à droits exclusifs
- Réserve faunique
- Zec

chemins_forestiers_mrnf_06_2014

- 01
- 02
- 03
- 04
- H1
- HN
- IN
- NC
- NF

Hydro_s

- Barrage
- Barrage hydroélectrique
- Cours d'eau
- Lac
- Mare
- Réservoir hydroélectrique
- Ile

Nord: 

Echelle: 1:120 000

15

0 1 2012 40C 4 800 7 200 9 600
Mètres



TRAVERSE AU KM 31 AVEC COURBE



LOCALISATION DE L'AUBERGE DU KM 31, DU STATIONNEMENT ET DE LA TRAVERSE DE MOTONEIGE PAR RAPPORT À LA COURBE



ROUTE L-200 VERSUS CHALETS



**ROUTE L-200:
60 MÈTRES DES
CHALETs**