

**Association des Prospecteurs de Manicouagan**

MÉMOIRE

SUR L'ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT  
ACCÈS À L'ÎLE RENÉ LEVASSEUR

Rédigé par Jacques Ferland

Présenté à

Madame Claudette Journaux  
présidente

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT  
575, rue Saint-Amable - Bureau 2.10  
Québec G1R 6A6

16 octobre 2002

Madame la Présidente,

Principalement à titre de président de l'Association des Prospecteurs de Manicouagan, et aussi comme membre de la Table de concertation de l'aire commune 093-20 (Kruger), j'aimerais vous faire part de quelques commentaires sur le projet de la Scierie Manic (Kruger), d'installer deux rampes d'accostage pour effectuer le transport du bois coupé sur l'île René-Levasseur, par barge et remorqueur.

Pour moi, comme pour la majorité des participants de la Table de concertation, il ne saurait être question d'interdire l'accès à l'île René-Levasseur à la Compagnie Kruger, ce qui signifierait de cesser ses activités à sa scierie de Ragueneau, afin de préserver cette île, car l'île René-Levasseur n'est plus vierge. En effet, des villégiateurs, au nombre toujours croissant, l'habitent, la polluent un peu plus chaque année, n'ayant aucune conscience collective des conséquences que leur présence et leurs activités ont ou pourraient avoir sur l'île car ils sont peu ou pas conscients du phénomène géologique de l'impact météoritique, de son unicité mondiale, et de sa richesse exceptionnelle.

La majorité d'entre eux proviennent de régions différentes : Côte-Nord, Gaspésie, Saguenay-Lac St-Jean, Québec, Montréal, etc. Ils sont éloignés les uns des autres, et ils occupent habituellement leur chalet sur les courtes périodes de chasse et de pêche. De plus, plusieurs débordent largement les limites du territoire qui leur est assigné en construisant des caches et des sentiers pour la chasse, pour l'essence, pour les VTT, certains pénétrant même illégalement pour construire à l'intérieur de la Réserve écologique Louis-Babel. Ces villégiateurs, dont certains sont installés très près de la réserve écologique ne subissent pas d'inspection de conformité de la part de la MRC, car celle-ci ne possède pas les budgets nécessaires à la location d'un hélicoptère au coût de 1 200\$ l'heure pendant deux semaines.

Ayant travaillé comme gérant de la Pourvoirie du Prospecteur située au kilomètre 336 sur la route 389, et située en face de l'île René-Levasseur, j'ai rarement vu des utilisateurs de l'île, qui mettaient à l'eau à la pourvoirie, y rapporter leurs déchets! Et que dire de Great Legend Mining et Minéraux Manic qui ont effectué un important forage sur l'île René-Levasseur voici cinq ans, et qui ont abandonné tout leur matériel sur place.

On aura beau sanctionner les meilleures lois pour protéger l'environnement, si personne ne s'occupe de leur application...!

Et voilà pour la virginité de l'île René-Levasseur.

Ce qui est le plus important dans l'étude d'impact de ces rampes, c'est le symbole qu'elles représentent. En effet, elles signifient "accès à l'île René-Levasseur", exploitation, pression sur l'environnement, modifications importantes et irréversibles du milieu naturel; avec le développement du réseau routier sur l'île, une pression supplémentaire s'exercera de la part des villégiateurs, des chasseurs et pêcheurs pour utiliser leurs véhicules sur l'île, ajoutant ainsi une plus grande pression sur son environnement.

Cependant, avec un effort concerté de tous, cela peut aussi vouloir dire : développement harmonieux et durable. La Table de concertation de Kruger a signifié pour moi et mes pairs:

- une consultation du milieu et de ses habitants;
- une implication et une prise en charge du milieu pour son développement économique;
- une tribune où (enfin!) nous des régions pouvions exprimer notre propre vision personnelle et adaptée de notre développement. À preuve :
  1. Les solutions novatrices pour l'étude et la préservation du caribou des bois.
  2. Les inventaires aériens du gros gibier.
  3. L'abandon de l'exploitation forestière dans les monts Groulx.
  4. La protection de 60 mètres au lieu de 20 mètres pour les rivières à ouananiche.
  5. La création d'un projet de Réserve mondiale de la Biosphère par l'A.T.R. Manicouagan.
  6. La création d'une aire protégée sur l'île René-Levasseur, suite à une intervention des principaux groupes environnementaux siégeant à la Table.
  7. L'actualisation du projet d'un centre d'interprétation et de recherche sur le deuxième plus grand impact météoritique connu au monde, et visible de la lune; projet parrainé par l'Association des Prospecteurs de Manicouagan.
  8. Engagement de la part de Kruger d'utiliser la coupe en mosaïque sur toute la surface de l'île pour favoriser et préserver la population d'originaux, et d'inventorier des sites uniques, originaux et de valeur exceptionnelle afin de les protéger.



Cette Table de concertation permanente a forcé le milieu à partager sa vision du développement, à faire preuve de compromis, à innover, à faire confiance, à prendre conscience de son potentiel le plus important : le potentiel humain.

Je me suis senti participant au processus décisionnel; ce que cette Table a réussi et réussira, si la bonne volonté de la compagnie et de ses représentants se perpétue. Alors on pourra parler de développement durable et de prise en charge de son développement par le milieu. Ce dernier étant habituellement très consulté mais peu écouté, le pouvoir décisionnel étant centralisé hors région et coupé des réalités territoriales. À preuve, ces millions qui pleuvent partout ailleurs au Québec pour des chaires de recherche en forêt boréale, la création de centre de transfert technologique, mais peu ou pas d'argent pour nous aider à étudier, observer et à protéger ce joyau insulaire unique au monde situé dans la région de Manicouagan.

En me référant au résumé de l'étude d'impact sur l'environnement déposé au Ministre de l'Environnement en janvier 2002, au point 3.0 **Description du milieu récepteur - 3.2.1 Géologie, dépôts meubles et drainage**, selon moi, on banalise la formation géologique de l'impact météoritique. En fait, d'après certaines études effectuées par des géologues spécialistes d'impacts (Jehan Rondot), l'île René-Levasseur et les rives du réservoir regorgent de trésors géologiques, traces d'impactites, "spatter cones", qui sont des fragments de roches coniques et bizarrement, fissurées, sites fossilifères, dont la majorité ont malheureusement été inondés. En fait, tous les travaux d'excavation sur les berges et sur l'île devraient faire l'objet d'un suivi par un géologue spécialiste en impacts pour prévenir des dommages irréversibles à ce patrimoine, et permettant plutôt de le mettre en valeur en modifiant parfois légèrement les tracés d'excavation et les tracés de routes forestières.

Ma première recommandation est la cartographie géologique exhaustive de l'île René-Levasseur par des géologues connaissant les impacts. Et si celle-ci a déjà été effectuée, de la consulter dans la planification du développement du réseau routier et des sites de prélèvement de gravier afin d'éviter la destruction irrémédiable de ce patrimoine.

Je me souviens que dans les années '80, toute l'île René-Levasseur et l'ensemble du plateau des monts Groulx étaient prévus zone de réserve écologique. Le fait que le ministère des Ressources naturelles ait rapetissé graduellement cette zone afin d'en extraire le bois, n'enlève rien à sa valeur et à la richesse de l'ensemble, et une des principales richesses, sinon la principale, c'est son **aspect géologique unique au monde**. Or la géologie, c'est ce qui se retrouve sous les racines des arbres! Alors assurons-nous d'y apporter autant de respect en consultant les experts en la matière.

Au point 3.4 **Milieu humain**, au volet : *Utilisation du sol*, page 14 de 41; encore là, on ignore totalement l'activité minière comme apport économique. Même si celle-ci se fait discrète, elle est beaucoup plus importante comme retombées économiques dans le milieu, que celle des randonneurs dans les monts Groulx. En effet, un seul prospecteur situé près du réservoir a généré plus de 1,3 M en retombées économiques sur une période de cinq ans, et ceci malgré une conjoncture minière défavorable. La mise en valeur de nos richesses géologiques, accomplie dans le respect de l'environnement et des lois, est un des plus puissants moteurs de développement pour une région et un pays.

Se fermer à toute exploitation minière prétextant le respect de l'environnement et des lois avec une vision de développement durable, c'est rejeter le problème ailleurs sur la planète en des endroits, où malheureusement les lois et l'encadrement sont souvent inexistantes. Or notre expérience planétaire nous confirme que le problème nous éclatera un jour à la figure, avec beaucoup plus d'ampleur. Alors acceptons le développement, mais voyons à ce qu'il se fasse dans le respect de l'environnement et des lois pour les générations futures.

Au point 4.2.2 **Phase construction**. Pour la construction de la rampe sur l'île René-Levasseur, est-ce que la pierre proviendra d'une carrière sur l'île même ? Ou des travaux d'excavation du chemin forestier sur l'île ?

A ce chapitre, ma recommandation est toujours la même : procéder à un inventaire géologique des sites de carrières ou d'excavation afin de ne pas détruire irrémédiablement des sites de valeurs, par ignorance ou négligence.

Au volet : *Assemblage et caractéristiques de la barge*; on ne donne aucune information sur l'épaisseur de l'acier utilisé pour fabriquer les caissons. Or les caissons, supportant le poids des camions chargés, devront avoir la même épaisseur qu'un brise-glace pour résister aux pressions de la glace et des rochers, advenant le cas où la barge dériverait accidentellement.

On n'a également aucune donnée sur le remorqueur et son équipement en cas de brume, d'incendie ou de bris en cours de traverse avec la barge. Son hélice et son gouvernail devront être protégés contre les arbres (chicots) à la dérive entre deux eaux. J'ai moi-même été confronté à cette embuche omniprésente sur le réservoir de Manic 5 en perdant un bateau de 40 pieds, alors qu'un bois d'épave s'était coincé entre l'hélice et le gouvernail.

Au point 4.2.3 - **Phase d'exploitation - Opération de la barge.**  
 À la page 26 on y lit que *"pendant l'opération de chargement, la barge est maintenue à la rampe par la propre force de propulsion du moteur."*

Je ne comprends pas pourquoi on n'amarre pas la barge. Si l'opération d'embarquement et de débarquement est de quinze minutes à chaque extrémité, et le temps de traversée de quinze minutes également, cela signifierait environ 24 traversées par jour, dont la moitié du temps pour procéder à l'embarquement et au débarquement des camions; c'est-à-dire que pendant douze heures par jour, donc soixante heures par semaine, on solliciterait le moteur pour maintenir la barge au quai au lieu de l'amarrer. Ce qui entraînerait une dépense d'énergie supplémentaire importante, une sollicitation continue du moteur, donc une usure plus rapide, en plus d'entretenir une turbulence constante de l'eau.

Selon moi, l'amarrage de la barge constituerait une manoeuvre plus économique et plus respectueuse de l'environnement.

On n'en dit guère sur les mesures de récupération des pertes d'huile et de carburant, ainsi que des copeaux et des boues contaminées provenant des camions sur la plate-forme de la barge, sur la façon de nettoyer ladite plate-forme, et la disposition des eaux contaminées. Je présume qu'on a pensé à ces manoeuvres lors de la conception et de la construction des caissons, pour éviter tout écoulement directement dans le lac! Ce lac est très peu ou pas pollué, et l'opération de cette barge représente ce que le réservoir connaîtra de plus menaçant; donc ces détails deviennent relativement importants quand on sait qu'un seul litre de carburant pollue des millions de litres d'eau.

Ceci étant dit, la Compagnie Kruger semble avoir retenu le mode d'opération le plus pratique et le seul approprié dans les circonstances.

Pour terminer, j'aimerais revenir au point 3.4 **Milieu humain** et aux préoccupations de la population face au projet. À la page 1.7 de 41, on y lit *"Quoiqu'il en soit, les membres de la Table de concertation s'entendent sur la nécessité d'un système de gestion pour les activités se tenant sur l'île René-Levasseur."*



Comment peut-on sérieusement concevoir d'instaurer un aménagement intelligent, que ce soit :

- une aire protégée sur l'île;
- déplacer sans la rétrécir, les limites de la réserve;
- préserver des sites géologiques;
- ou tout autre aménagement,

si nous sommes confrontés à un développement anarchique tel que nous le connaissons présentement.

Aussi nous suggérons la recommandation suivante :

**CONSIDÉRANT** que la construction des rampes d'accès provoquera une pression croissante pour la demande de baux de villégiature,

Nous recommandons d'imposer un moratoire sur l'émission de tous nouveaux baux, jusqu'à ce que le milieu ait décidé quel système de gestion il retiendra : parc national, parc régional, SEPAQ et pourvoiries comme à l'île d'Anticosti, ZEC, ou toute autre forme de gestion permettant de gérer le développement et la mise en valeur de ce site exceptionnel faisant partie du patrimoine mondial.

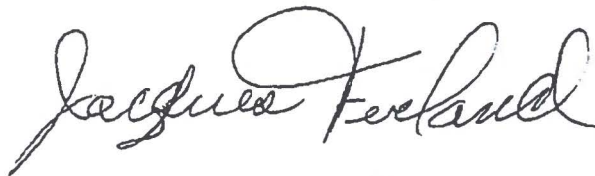
Madame la Présidente, en conclusion, j'aimerais vous partager ma satisfaction de participer à la Table de concertation privée de la compagnie Kruger.

Comme résidant de la Côte-Nord depuis vingt-sept ans, je dois vous dire que je n'ai jamais eu l'impression que ce coin de pays m'appartenait! En effet, dans le passé, il a toujours été livré à l'exploitation des multinationales avec l'autorisation des gouvernements en place. Les compagnies arrivaient en conquérantes et se préoccupaient peu ou pas d'un développement durable axé sur le respect et les priorités de ses occupants.

Or, pour la première fois, en participant à cette Table de concertation, j'ai eu l'impression qu'une compagnie pouvait s'intéresser aux attentes, aux craintes, aux aspirations et aux désirs d'une population.

Par cet exercice de remue-méninges, j'ai pu constater l'intérêt et la volonté de développer de tous : nos fonctionnaires avec leur franchise et leurs limites, les dirigeants locaux de l'entreprise qui y ont investi énormément de temps et d'espoir, et tous les autres participants provenant de tous les milieux qui ont pu exprimer, en toute liberté, leurs attentes. Cet exercice a créé en moi, un sentiment d'appartenance important, doublé de la certitude qu'ensemble, si on se consulte, si on se respecte et si on agit avec cohérence et persévérance, on peut développer notre milieu avec espoir pour le futur.

Je vous remercie, Madame, de m'avoir permis d'exprimer en toute simplicité, mes propres craintes, espoirs et attentes pour cette consultation qui, quoique limitée à deux rampes d'accès, et un processus d'exploitation, n'en est pas moins très important pour le symbole qu'il représente.



JF/rc

Jacques Ferland, président  
Association des Prospecteurs Manicouagan