Gestion de la voirie forestière en Gaspésie

**Liste préliminaire des principaux enjeux**

Cette liste présente les impacts et les causes soulevées par les membres du comité et d’autres experts en lien avec les deux enjeux sur lesquels le comité a reçu le mandat de travailler dessus.

\*\*Cette liste sera bonifiée et entérinée par les membres du comité.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Enjeux** | **Impacts soulevés** | **Causes soulevées** |
| 1. **Qualité de l’habitat aquatique** | * 1. Apport de sédiments dans les cours d’eau   2. Entrave à la libre circulation du poisson | * Mauvaise configuration et localisation des vieux chemins forestiers * Absence d’entretien des traverses de cours d’eau (chemins abandonnés) * Mauvais entretien des traverses de cours d’eau * Densité élevée de chemins forestiers * Événements exceptionnels  (pluies torrentielles, etc.) * Intensité d’utilisation du chemin |
| 1. **Fragmentation du territoire** | * 1. Fragmentation de l’habitat du caribou   2. Augmentation des déplacements des prédateurs du caribou   3. Perte de forêts d’intérieures   4. Perte de superficie productive   5. Changement de composition forestière (essence non-désirées et/ou envahissantes) | * Densité élevée de chemins forestiers * Lente fermeture des chemins abandonnés |

Gestion de la voirie forestière en Gaspésie

**Autre enjeux – Balises et contraintes**

Dans le cadre de l’élaboration du plan de gestion de la voirie forestière, certaines balises et contraintes doivent être prises en considération afin d’assurer le succès de sa mise en application. Ces enjeux ont également été soulevés par les membres du comité et ils sont brièvement présentés dans cette section. Ceux-ci seront abordés dans le diagnostic et pris en considération lors de la recherche de solution et de l’élaboration des bases d’un plan de gestion.

1. **Responsabilité**

Une fois construits, les chemins deviennent publics et c’est l’état qui en est responsable. Toutefois, c’est plutôt l’utilisateur qui doit l’entretenir pour ces besoins.

1. **Financement**

Plusieurs gestionnaires (ZEC, SÉPAQ, etc.) n’ont pas les moyens actuellement d’entretenir à la hauteur de leurs attentes les chemins qu’ils utilisent. De nouvelles sources de financement devront être trouvées.

De plus, ce ne sont pas tous les utilisateurs qui paient pour utiliser les chemins et les gestionnaires sont limités légalement dans la tarification de l’utilisation de ces chemins.

1. **Accessibilité**

L’accès au territoire public est un enjeu qui touche plusieurs utilisateurs de la forêt (pêcheurs, chasseurs, travailleurs sylvicoles, villégiateurs, etc.). Bien que l’accès au territoire public soit vu comme une nécessité par certains utilisateurs, cela peut également devenir problématique dans certains cas lorsque les chemins donnent accès à des territoires structurés.

Il faut également noter que l’accessibilité au territoire est dépendante de l’état des chemins.

1. **Entretien et réfection**

Règle générale seuls les bris majeurs sont réparés et peu d’entretiens préventifs sont réalisés en raison des coûts élevés et du manque d’intérêt des compagnies forestières d’entretenir un réseau public.

Un meilleur programme d’entretien et de réfection des chemins pourrait permettre de répondre aux enjeux de qualité de l’eau et d’accessibilité. Une meilleure coordination de l’entretien serait donc de mise.

Le *Programme de remboursement pour des coûts de chemins multiressources* disponible pour les compagnies forestières est un programme de financement qui rembourse en partie les coûts associés à la construction, la réfection et l’amélioration des chemins multiressources. Il s’agit d’une opportunité pour améliorer l’état des chemins. Toutefois, même si cela semble être avantageux, les compagnies doivent tout de même débourser une partie des frais. Ce n’est donc pas toujours pertinent pour eux d’entreprendre des travaux de réfection ou d’amélioration surtout dans l’optique que ce serait possiblement d’autres compagnies qui viennent exploiter dans ce secteur dans le futur.

1. **Politique et règlementation**

Actuellement la planification du réseau routier est à court terme (5 ans). Une planification à plus long terme pourrait être pertinente afin de réduire la densité des chemins.

La réglementation existante (RNI et RADF) pourra limiter l’application de certaines solutions envisagée. Ces solutions devront être bien documentées afin de pouvoir demander une dérogation au Ministère.

1. **Rentabilité**

Les solutions envisagées ne doivent pas entrainer des coûts supplémentaires et idéalement elles permettraient de réduire les coûts.

1. **Certification FSC**

Les solutions envisagées devront être compatible avec les normes FSC.

1. **Lourdeur administrative**

Il serait souhaité que les solutions envisagées soient simples et n’entrainent pas une lourdeur administrative.