**Table de gestion intégrée des ressources et du territoire de la Gaspésie**

**Comité sur la voirie forestière**

**Compte-rendu de la rencontre du 31 octobre juillet 2017 (9h10 à 12h15)**

**MFFP, 195, boul Perron est, Caplan, G0C 1H0**

**Liste des invités**

**Comité de voirie forestière**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Nom** | **Organisation** | **Secteur** | **Présence** |
| Chouinard, Daniel | MFFP | Ministère | **X** |
| Arbour, Gaston | MFFP | Ministère | **X** |
| Richard, Antoine | MFFP | Ministère | **X** |
| Mathieu, Morin | MFFP | Ministère |  |
| Desmeules, Pierre | MFFP | Ministère | **X** |
| Briand, Yves | Conseil de l'eau du Nord de la Gaspésie | Environnement | **A distance** |
| Cormier, Ronald | Association des pêcheurs sportifs de la rivière Bonaventure | Faune | **X** |
| Lamarre, Jean-François | SEPAQ | Faune | **A distance** |
| Babin, René | Coopérative forestière de la Gaspésie | Travaux sylvicoles | **X** |
| Desbiens, Jean-François | Cedrico | BGA | **A distance à partir de 9h30)** |
| Leblanc, Martin | Temrex | BGA | **X** |
| Gray-Lehoux, Mathieu | Mi’gmawei Mawiomi Secretariat (MSS) | Autochtone |  |

**Intervenants externes**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |

Marianne Desrosiers, MRC de Bonaventure, coordonnatrice Comité de voirie forestière

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Point** | **Discussions** | **Décision / Recommandation** | **Responsabilité / Échéancier** |
| 1. **Ouverture de la rencontre** | Marianne ouvre la rencontre à 9h10 et souhaite la bienvenue à tous. | L’ordre du jour est adopté | S.O. |
| 1. **Lecture, suivi et adoption du compte-rendu des rencontres du 14 septembre** | Le compte-rendu est conforme  Suivi Point 7 : préciser que l’intervention de Gaston par rapport au calcul du montant à allouer à la fermeture de chemin est une simple suggestion, qui n’est pas basée sur une évaluation concrète de la situation)  Suivi point 2 : La classification des corridors routiers, le long desquels l’empilement de bois est interdit, a été revue. D’emblée, les chemins suivants demeurent des corridors routiers : chemins donnant accès à un territoire faunique structuré, à une rivière à saumon, aux différents postes d’accueil. Parmi les chemins retirés, certains n’étaient plus carrossables, et avaient été inclus dans le réseau en raison de contraintes municipales sur la circulation.  Suite à cette mise à jour, environ 50 % des corridors routiers se sont vus enlever cette classification.  L’empilement de bois pourra donc se faire sur les chemins qui ont été retirés puisque la distance de 30 m par rapport à la route n’a plus à y être respectée. Toutefois, ces chemins continuent de constituer des accès stratégiques : les enjeux liés à la sécurité et à la libre circulation des utilisateurs demeurent importants. Les modalités qui devront y être respectées sont encore à définir, ce qui sera fait dans les prochaines semaines.  La nouvelle version du réseau de corridors routiers sera présentée à la TGIRT commune qui se tiendra en janvier.  Suivi point 3 : La remise en production des chemins démantelés dans le banc d’essai est rediscutée. Est-il nécessaire d’ensemencement puisque nous sommes dans une bonne année semencière ? Les résultats de suivi d’ensemencement dans d’autres régions montrent des résultats décevants. Toutefois, comme le banc d’essai se situe dans l’aire de fréquentation du caribou, il peut être préférable de tenter tous les moyens d’assurer la fermeture du couvert.  René : Si on n’ensemence pas et qu’il faut reboiser, il faudrait payer les reboiseurs à l’heure. La charge que doivent porter les reboiseurs est vraiment imposante et c’est inhumain de leur demander de transporter un tel poids sans une compensation  Antoine : Dans les prochains cas, il pourrait être envisagé d’aller aller porter les plants au fur et à mesure que se fait la fermeture.  Daniel : Toutefois, si les travaux se font l’automne, ce n’est pas une bonne option de porter les plants sur place au moment de la fermeture. Beaucoup de risque que les plants soient expulsés par le gel. On peut toutefois envisager les options suivantes : 1 – retourner le printemps suivant après la fermeture et payer les reboiseurs à l’heure; 2- Laisser un accès en VTT, c’est à-dire défaire le chemin, mais ne pas mettre de débris sur une bande de 2 à 3m de large; 3 – Défaire le chemin au moment du reboisement, de façon à ce que les reboiseurs plantent au fur et à mesure que le chemin est refermé  René : Quelle que soit l’option, on arrive à reboiser, mais on risque de ne pas atteindre nos objectifs en essence désirée.  Daniel : Sauf dans les cas où on n’a pas de ponceau. Si on ne reboise pas l’espace où circule le VTT, il sera possible de retourner faire les travaux d’éducation.  Antoine : Cela peut-être problématique de maintenir un passage pour VTT puisqu’il peut également constituer un passage pour le coyote. Le GMO travaille sur une proposition à soumettre au comité.  On discute également de l’utilisation de d’autres types de véhicule  Hélicoptère : très coûteux puisqu’il n’y a pas d’héliport assez prêt.  Argo : Intéressant, mais les déplacements entre les chantiers sont plus complexes qu’avec un quatre-roues. | Le compte-rendu du 14 septembre est adopté  Marianne apporte les précisions au compte-rendu de la rencontre du 14 septembre  Gaston continue de nous tenir au courant de la mise à jour  Antoine continuera de nous tenir au courant des réflexions du GMO | S.O.  Fait le 7 novembre |
| 1. **Suivi des bancs d’essai et projets de recherche appuyés par le comité** | **Banc d’essai du Ruisseau-Isabelle :**  Martin présente le détail des coûts des différentes opérations réalisées : construction et démantèlement des tronçons de chemin, installation et retrait des traverses temporaires et débardage longue distance. Chacune des opérations mises à l’essai est comparée avec une estimation des coûts d’une construction conventionnelle (voir document d’accompagnement fourni aux membres du comité).  La présentation de Martin met de l’avant les éléments suivants :  -Construction et démantèlement d’un chemin temporaire : l’opération a coûté 3 238$ de plus que la construction en conventionnel. Toutefois, les deux tronçons comportaient des différences importantes, le tronçon du bas ayant nécessité de plus grands efforts de construction que prévu. En effet, des fossés ont dû être construits pour détourner l’eau de la surface de roulement. Le type de substrat et la topographie du site influencent les coûts. En moyenne, avec les deux tronçons, on obtient 5 826$/km.  Les opérations de démantèlement sont quant à elles moins influencées par la nature du site. Le démantèlement a coûté 1630$/km.  -L’économie reliée est l’utilisation d’un PTA dépend grandement de la taille de ponceau qui aurait dû être installée. L’installation et le démantèlement de la traverse de 30pi étant d’environ 2500$, le coût d’installation d’un ponceau conventionnel doit être supérieur à ce montant, qui est fortement influencé par le coût d’achat du ponceau. L’entrée en vigueur du RADF, qui engendre l’obligation d’installer des ponceaux de plus grand diamètre qu’avec le RNI, pourra peut-être faire en sorte que l’utilisation des traverses temporaires sera avantageuse dans plus de cas.  - Le débardage longue distance a permis une économie de 1500$ par rapport à la construction d’un chemin pour l’extraction de 275mcs de bois.  Discussion suivant la présentation  Martin : Lorsqu’il n’y a pas de traverse de cours d’eau, la construction et le démantèlement de chemins temporaires est plus coûteuse que le conventionnel. Il faudra déterminer comment financer ce manque à gagner.  Daniel : le coût en conventionnel n’inclut pas les structures de drainage qu’il aurait fallu installer. Avec le RADF, on demandera également plus de drainage. Par conséquent, il est possible que les coûts en format temporaire soient dans certains cas plus intéressant qu’en conventionnel, ou très similaires.  Antoine : Est-ce qu’il y a d’autres méthodes à tester pour tenter de réduire les coûts en construction temporaire ?  Par exemple, si le chemin temporaire comporte des problématiques de drainage, des billes de bois avec une membrane géotextile pourraient-elles être utilisées temporairement ?  Gaston : si on détermine qu’un chemin sera refermé, pourquoi ne pas favoriser une construction l’hiver, qui endommage moins le sol et la régénération ?  Antoine : Le banc d’essai sur la Côte-Nord ne va pas aussi loin dans le démantèlement. Par exemple, on ne ramène pas de résidus de coupe. Toutefois, ils rencontrent des problématiques de sécheresse au niveau des plants. Dans l’aire de fréquentation du caribou, il pourrait être important de favoriser l’épandage de débris pour maximiser nos chances de réussite. Mais en dehors de l’aire de fréquentation du caribou, on pourrait en faire moins pour arriver à des coûts de démantèlement moindres.  JF Lamarre : Les bassins versants des rivières à saumons sont aussi des endroits névralgiques.  Yves : Il existe aussi des enjeux sécuritaires, comme l’inondation de zones bâties  JF Lamarre : L’industrie doit pouvoir trouver son compte dans ce changement de manière de faire. Il faut peut-être viser des endroits où on arrive kif-kif. Si elle est déficitaire, il faut trouver comment lui donner un coup de pouce.  Martin : L’industrie ira de l’avant si ce n’est pas plus cher ou s’il y a un gain elle ira de l’avant.  Yves : Souligne l’effort de Temrex dans la réalisation de ce banc d’essai et souhaiterait que ce travail soit diffusé  JF Lamarre : Également prêt à partager ce bon coup. Pour la Sépaq, c’est également important de montrer cette réalisation dans le contexte des priorités divergentes de la réserve faunique et du parc national. C’est important de saluer ces réussites lorsqu’il y en a.  René : Le journal « le monde forestier » pourrait être ciblé.  **FPInnovations**  La compilation des résultats n’est pas encore terminée  **Fermeture de chemin derrière Saint-Louis**  Martin : La coupe du tracé du nouveau chemin a été faite et la construction du chemin commence la semaine prochaine (semaine du 6 novembre). Cette construction de chemin est financée par le PRCM. Le vieux chemin ne peut être mis aux normes : il passe trop près du lac et comporte une pente trop forte. La fermeture débutera au km 23 dans deux semaines.  **Banc d’essai au Rocky**  Il n’y a pas de traverse de cours d’eau à installer sur le tronçon visé. Le banc d’essai visera à documenter les modalités de construction et de démantèlement d’un chemin temporaire. La dernière portion du chemin (425 m) ne sera pas construite et fera plutôt l’objet d’un débardage longue distance. Le projet est en attente de l’approbation de l’UG et du BMMB.  **Projet de documentation de l’Évolution des chemins**  Le travail de terrain a été effectué par Yoland Laflamme inc. et est maintenant terminé. Antoine est en charge d’analyser les informations recueillies.  **Achat des Ponts temporaires amovibles**  Le PTA de 18pi a été acheté par Temrex. Celui de 30 pi par Rexforêt, qui en aura besoin pour accéder à une EPC au printemps. Celle-ci pourra être louée sur demande. | Yves rédigera une communication soulignant le travail de Temrex et la présentera à Martin.  JF Lamarre s’arrimera au responsable de la faune au MFFP afin de voir si une communication Sépaq serait possible  Marianne fait le suivi avec FPI  Martin et Marianne feront le suivi  Martin et Marianne feront le suivi |  |
| 1. **Proposition régionale sur l’avenir de nos anciens chemins problématiques** | Marianne présente et remet la nouvelle version de demande de financement pour la fermeture de vieux chemins.  Tous s’entendent pour dire qu’il doit s’agir d’un financement supplémentaire. Il ne faut pas que ce soit une modulation d’un programme existant. Si c’est au sein d’un programme actuel, il faut que ce soit un autre volet, accompagné d’un financement neuf.  Actuellement, la demande vise le retrait des traverses de cours d’eau. On émet l’hypothèse que le financement pour le démantèlement des chemins et leur remise en production proviendrait du budget des travaux sylvicoles.  Gaston : Jusqu’à maintenant, les autorités ont reçu des demandes pour favoriser plus d’accès au territoire. Une des raisons qui explique l’absence de programme est l’absence de demande. Les autorités vont aux demandes les plus urgentes.  Pierre : en ce moment, les travaux sylvicoles sont plutôt là « en dépannage », pour des interventions ponctuelles  René : Oui, on peut considérer que le démantèlement d’un chemin est une préparation de terrain. Toutefois, pour le même montant d’argent, on ne remet pas en production une superficie aussi grande que dans un parterre de coupe.  Pierre : Il faut attendre d’avoir des éléments plus solides pour consolider les coûts. Il faudrait également prioriser des territoires.  Gaston : par exemple, faire une cartographie du nombre de kilomètres de chemins à moins de 30 km d’un cours d’eau.  Marianne : L’effort de remise en production pourrait être plus ou moins grand selon les secteurs. Par exemple, on pourrait prioriser les secteurs sensibles, entre autre pour le saumon et le caribou.  Yves : Ce serait intéressant d’avoir le point de vue des hydrogéomorphologues pour établir les secteurs sensibles. Certains endroits peuvent être plus pertinents que d’autres. Il faut établir des critères qui nous permettent de déterminer les endroits les plus à risque.  Pierre : on peut présenter le document à la prochaine TGIRT commune en précisant qu’il s’agit d’un document de travail et qu’il reste à préciser les secteurs et les montants nécessaires.  Antoine : On pourrait réfléchir à intégrer d’autres bailleurs de fonds potentiels : par exemple le Fonds pour la conservation saumon.  Pierre : Dans ce cas, on pourrait aller vers une entente spécifique.  On constate qu’il est important que ce soit une entente spécifique à la Gaspésie, ce qui est stratégique pour l’obtention de financement, qui n’a pas besoin d’être étendu à l’ensemble de la province  JF Desbiens : Lors des vérifications du MFFP, est-ce que les traverses problématiques sont identifiées ? Note-t-on les cas d’érosion, de sédimentation.  Gaston : les seules vérifications faites systématiquement sont sur les chantiers. Toutefois un exercice d’inventaire de l’état des traverses a été fait il y a 5-6 ans.  JF Desbiens : Sur les chemins principaux utilisés par l’industrie et les territoires fauniques, il n’y a pas vraiment de problème. Le défi est d’identifier les besoins sur des territoires peu utilisés. On ne sait pas combien il y a de ponceaux problématiques, on ne connaît pas leur grosseur. L’élément le plus préoccupant est l’état des vieux ponceaux. | Marianne et Antoine travailleront à élaborer des critères pour déterminer les secteurs à prioriser dans le cadre de travaux de fermeture de chemins.  JF Desbiens : pourra faire un retour sur une première version afin d’avoir l’avis des BGA.  Ronald s’occupe de faire un pont avec le FCSA  Marianne reformule la demande pour faire ressortir la spécificité régionale : caribou, saumon et éventuellement régime hydrique particulier  Marianne et Gaston vont revoir les informations recueillies lors de cet exercice |  |
| 1. **Grille décisionnelle pour la construction de chemins temporaires** | On envisage les options suivantes :  JF Lamarre : Il faut garder une surface pour un accès VTT, ce qui permet de faire le reboisement et le dégagement par la suite. On peut refermer les pattes dans les secteurs de coupe afin de remettre tout le parterre en production.  Martin : On peut éviter de construire certains bouts de fourche et travailler en débardage longue distance.  Daniel : on est dans aménagement de base. Les chemins résiduels doivent permettre de réaliser les travaux sylvicoles. L’entretien de la régénération doit être fait sur 50% de la superficie. Il faut voir jusqu’où on peut aller dans la fermeture tout en maintenant un accès acceptable. On peut au moins fermer les 3 pattes et obtenir un beau bloc non fragmenté.  René : ce ne sont pas tous les débroussailleurs qui ont un VTT. Il faut penser à faire moins de chemins, mais les faire bien. On aura peut-être à refaire de l’éclaircie pré-commerciale un jour.  Martin : On planifie un chemin pour récolter un bloc précis. Comme on ne sait pas si on retournera pour récolter un bloc adjacent ou à proximité (on ne sait pas pour quand est prévue la coupe, ni si c’est nous qui obtiendrons le contrat), il n’y a pas d’intérêt à planifier le tracé du chemin en fonction de travaux ultérieurs. Cela occasionnerait des coûts supplémentaires.  Antoine : Il faudrait réaliser cet exercice avec les planificateurs.  Daniel : Oui, il faudrait utiliser la grille et vérifier quelles informations sont nécessaires pour arriver à répondre aux différentes cases. Comme première estimation, on peut prendre pour acquis qu’il y aura des travaux. En présence de travaux sylvicoles, est-ce qu’il est possible de changer nos manières de planifier et construire les chemins ? Dans l’aire du caribou, toutefois, on a l’information, les inventaires sont réalisés.  JF Desbiens : on n’arrive pas à régler le problème en se gardant toujours toutes les options ouvertes : peut-être qu’on va faire des travaux d’éducation, du pré-commercial. En travaillant dans le peut-être, on en revient à garder la même manière de faire qu’actuellement, en pelletant le problème en avant. Il est nécessaire de prendre des risques, des risques calculés  JF Desbiens : Le secteur Baillargeon est pratiquement non touché. Il s’agit d’un beau potentiel pour tester une planification optimisée. Il pourrait y avoir un travail conjoint entre les planificateurs des BGA et le Ministère.  Daniel : Ils pourraient travailler en tentant d’appliquer la grille avec les informations actuelles. S’il manque des informations, il pourrait y avoir des recommandations pour aller chercher les informations dont on a besoin.  JF Desbiens : On pourrait penser à un outil permettant d’estimer les probabilités qu’il y ait des travaux ultérieurs. Par exemple, si on est certain à 80% qu’il n’y aura pas des travaux ultérieurement, on pourrait décider de prendre le risque. | JF Desbiens contactera les BGA responsables de la planification des chemins pour sonder leur intérêt à effectuer un exercice de planification optimisée. S’il y a de l’intérêt, Marianne formera un groupe de travail avec les BGA et un responsable de la planification au Ministère. |  |
| 1. **Prochaine rencontre** | Dans la semaine du 4 décembre |  |  |
| 1. **Fin de la rencontre** | Les autres points à l’OJ seront discutés lors d’une prochaine rencontre | s.o |  |

Préparé par Marianne Desrosiers

7 novembre 2017