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

**Comité sur la voirie forestière**

**Compte-rendu de la rencontre du 19 juin 2017 (9h10-16h30)**

RENCONTRE DE TRAVAIL SUR LA SOLUTION « CONSTRUCTION DE CHEMINS À COURTE DURÉE DE VIE ET DONT LA FERMETURE EST PLANIFIÉE » et «  PLAN DE SUIVI DES INFRASTRUCTURES »

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

**Liste des invités**

**Comité de voirie forestière**

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

**Intervenants externes (à distance)**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Jérôme Rioux | MFFP – projet fermeture de chemin aire de fréquentation caribou |  | **X (am)** |

Thomas Romagné, MRC Bonaventure, coordonnateur TGIRT (am)/ Marianne Desrosiers, MRC de Bonaventure, coordonnatrice Comité Voirie forestière

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Point** | **Discussions** | **Décision / Recommandation** | **Responsabilité / Échéancier** |
| 1. **Ouverture de la rencontre, lecture et adoption de l’ordre du jour** | Marianne ouvre la rencontre à 9h10 et souhaite la bienvenue à tous.  Il est prévu d’apporter au besoin des modifications dans l’ordre en cours de route.  L’information sur le PADF sera donnée au point 5 plutôt qu’au point 7.  Aucun représentant de CEDRICO n’est présent à la rencontre, tout comme lors de la rencontre précédente du 13 juin. Les membres du comité se questionnent par rapport à cette absence et souhaitent s’assurer de la mobilisation des acteurs autour des solutions avancées par le comité. Martin a un inconfort à devoir assurer à lui seul le positionnement de l’industrie en l’absence d’un représentant de CEDRICO. S’il s’avère que CEDRICO n’est pas en mesure d’assurer une participation régulière aux rencontres, le comité est ouvert à l’idée de solliciter un autre représentant de l’industrie pour permettre la progression des travaux du comité. | L’ordre du jour est adopté  Marianne entrera en contact avec JF Desbiens pour discuter de son intérêt à poursuivre sa participation sur le comité. | S.O.  22 juin |
| 1. **Lecture, suivi et adoption du compte-rendu de la rencontre du 4 mai 2017** | Les membres du comité ont pris connaissance du CR du 4 mai.  Le CR de la rencontre du 13 juin n’a pas encore été rédigé. | Le compte-rendu de la rencontre du 4 mai est adopté  Marianne acheminera les CR des rencontres du 13 et du 19 juin.  Le comité pourra les commenter jusqu’au 5 juillet | Marianne (23 juin)  Tous (5 juillet) |
| 1. **Retour sur la rencontre du 13 juin.** | Le climat de travail convivial et ouvert du comité est souligné par Martin.  Le changement de lieu des réunions fait en sorte que nous sommes confrontés à différents imprévus (environnement plus ou moins adapté et défis technologiques). Le comité ne voit pas d’inconvénient à tenir les rencontres dans les bureaux du ministère à Caplan.  Les présentations de la rencontre précédentes ont été intéressantes et pertinentes au projet. Celle de FPInnovations particulièrement, qui ramène à des enjeux opérationnels concrets.  La présentation de S. Jutras a été appréciée dans son ensemble, surtout la partie sur les traverses alternatives. Un bémol majeur est souligné autour de la présentation sur la méthode rationnelle. Bien que le peu de précision, voire l’archaïsme, de la méthode ait été démontrée, la méthodologie qui mène à la conclusion d’une surestimation systématique n’est pas adaptée. En effet, comme la période de référence n’inclut pas les périodes de haut débit du printemps et de l’été, on ne peut arriver à la conclusion que les débits sont surestimés.  Antoine Richard propose que le comité fasse part de manière écrite de cette préoccupation aux chercheurs responsables et à M. Jutras | Antoine Richard rédige un court argumentaire qui démontre l’inadéquation de la méthode utilisée.  Marianne fera un retour auprès des 3 présentateurs | Antoine (28 juillet)  Marianne (29 juin) |
| 1. **Grille décisionnelle pour guider la réalisation d’un chemin permanent vs un chemin dont la fermeture est planifiée** | Le comité s’entend pour utiliser le terme chemin temporaire afin d’alléger le texte. Toutefois, il faudra peut-être ajouter certaines précisions au besoin étant donné que le RADF sous-entend que les traverses de cours d’eau amovibles doivent être retirées moins de 3 ans après leur installation.  Marianne présente la grille (voir doc accompagnement)  - La notion de droit reconnu pose problème. En effet, le droit de chasser peut être considéré comme un droit reconnu. On propose plutôt d’utiliser le terme usage.  -Un second problème est soulevé par la notion de projet à venir, de nouveau développement. Il devient complexe pour les planificateurs d’anticiper d’éventuels développement. Au moment de la planification annuelle, ils détiennent l’information, mais ne peuvent pas nécessairement anticiper sur plusieurs années à venir. Antoine indique qu’avec la planification sous forme de COS, le travail des planificateurs de chemin sera facilité  Pierre rappelle que les chemins doivent d’abord aller en consultation. Si un des intervenants a des intentions de développement, il pourra en faire part à ce moment.  Pour JF Lamarre, il est important de ramener la notion multiressources. Les chemins ne sont pas là que pour l’industrie forestière et il ne faut pas perdre cette notion de vue.  -Mathieu Morin a des craintes par rapport à la notion de chemin qui « servira à accéder à une autre aire de coupe, existante ou planifiée, dans les 30 prochaines années ». Il soulève la possibilité que l’industrie tende à construire des tronçons de chemin en prévision d’une récolte potentielle, ou encore hésite à faire des chemins temporaires au cas où elle pourrait éventuellement avoir besoin de ce chemin. Il craint qu’on se prive de planifier la fermeture de certains tronçons.  Martin rappelle qu’avec le nouveau régime, aucune industrie n’a de territoire propre. Ainsi, l’industrie ne sera pas encline à construire un prolongement de chemin qui pourrait ne pas lui servir. De plus, Martin a fait l’exercice de repasser les chemins qui sont planifiés pour les 3 prochaines années. Il sait déjà que 80-90% de ceux-ci ne seront jamais prolongés étant donné les contraintes topographiques.  Pour Daniel, la crainte soulevée ne sera pas fondée. Les planificateurs ont une notion adéquate de « coupe aval » et « coupe amont » et sauront traduire adéquatement cet élément.  -Gaston se demande si on devrait ajouter un critère se référant à un chemin donnant accès à un nouveau territoire, comme un chemin de classe 3. Ce genre de situation pourrait survenir par exemple dans le feu de la Bonaventure, mais le comité croit que ce sera assez rare qu’une telle situation se présentera et que de toute façon ce seront des chemins qui seront utilisés dans moins de 30 ans.  -Yves indique que la grille ne pourra pas être parfaite dès son application et qu’il sera nécessaire de la peaufiner à la longue. | Une introduction à la grille mettra de l’avant qu’elle est un outil de réflexion pour la planification des chemins en vue de propositions à amener en consultation et que cette consultation permettra de faire ressortir les chemins qui pourraient être maintenus pour permettre d’autres usages.  Marianne fera une nouvelle mouture de la grille qui sera soumise au comité par la suite.  Elle demande au comité de prendre conscience et de s’approprier la grille et de lui transmettre ses commentaires. Elle sollicitera certains membres du comité pour leur expertise.  Une version finale de la grille sera présentée au comité début septembre.  Un travail sera fait avec un des planificateurs de chemin de l’industrie pour travailler | 1-Intégration des commentaires de la rencontre (Marianne 15 juillet)  2-Commentaires du comité (tout le comité 30 juillet)  3-Format final de la grille (1er septembre)  4-Travail avec les planificateurs (entre le 25 juillet et le 15 août)  5-finalisation de la grille utilisée par les planificateurs (30 septembre) |
| 1. **Financement** | Programme pour l’aménagement durable des forêts (PADF) (Thomas Romagné)  Volet 1 : Assurer la concertation et répondre aux besoins de la TGIRT  Budget annuel : 93 000$. Utilisé pour le fonctionnement TGIRT et sous-comités, les consultations, PAFIO, PAFIT, coordination comité voirie forestière.  Dans les 2 dernières années, le budget de d’acquisition des connaissances et de documentation des enjeux n’a pas été engagé. Il doit être engagé dans des projets qui auront démarré avant le 1er avril 2018. Cette année, le colloque saumon et foresterie sera financé par ce budget. Il reste un petit montant qui pourrait servir de levier pour la réalisation de bancs d’essai.  Le programme vise à acquérir des connaissances profitables à l’ensemble de la TGIRT et que les projets doivent permettre de répondre aux enjeux et d’atteindre les VOIC  On rappelle que la construction de chemins temporaires vise à ce que les coûts pour l’industrie soient égaux ou inférieurs à la construction de chemins conventionnels. | s.o. | s.o. |
| 1. **Présentation de Jérôme Rioux** | Les bancs d’essai du MFFP dans l’aire de fréquentation du caribou découlent des efforts du MFFP pour concilier les besoins du caribou à l’exploitation forestière. La première étape consistait à la réalisation d’un portrait de l’état des chemins dans des secteurs de coupe datant de 30 à 50 ans a été effectué (Nord du Québec et Saguenay). Les vieux chemins ont été colonisés par l’aulne, et la bordure par des feuillus intolérants, même après 50 ans. Les chemins demeurent donc favorables au déplacement des prédateurs et les traverses de cours d’eau sont en mauvais état. Les chemins d’hiver sont également peu régénérés.  Dans certains secteurs étudiés (Saguenay), les vieux chemins ont été entretenus par le passage de VTT.  Le banc d’essai du MFFP vise à développer des pratiques qui diminueront l’impact des chemins en long terme. Le projet se divise en 2 volets et s’élève à 450 000$  Le volet 1 consiste à documenter le démantèlement de vieux chemins. On cherche à évaluer les coûts et à documenter les aspects opérationnels. Les travaux sont effectués dans des coupes âgées de 5-10 ans. On vise le démantèlement de 100km de chemins sur les 270km présents sur le territoire. Ce sont des chemins de classe 4. Le reboisement doit en être effectué au maximum le 1er septembre.  Le protocole prévoit la comparaison de 3 scénarios : (1) chemins témoins où on n’intervient pas ; (2) chemin où on effectue une préparation de terrain (remise en état) en utilisant la pelle ou la dent défonceuse ; (3) chemin où on effectue la préparation de terrain et la plantation, soit d’épinette, pin gris, mélèze ou aulne. Les scénarios 2 et 3 incluent le démantèlement des traverses et l’aménagement de drainage pour assurer la circulation de l’eau. Il y aura 50-60 traverses à démanteler et les berges seront stabilisées (mousse, enrochement, géotextile selon le type de berge), sur une distance de 6 m pour les intermittents et de 20 m pour les permanents.  L’ensemble des chemins du banc d’essai seront bloqués à l’aide de tranchées et de monticules.  Le volet 2 porte sur la fermeture de futurs chemins. Il vise à optimiser la construction des chemins pour éviter que le coût de leur démantèlement soit prohibitif.  Les éléments clés sont les suivants :   * Effectuer la récolte en une seule passe * Effectuer du débardage longue distance¸ * Utiliser des traverses temporaires * Transport du matériel pour la stabilisation au moment de la construction de la traverse. | Antoine indique que des demandes ont été faites pour qu’une partie du budget puisse être allouée à des bancs d’essai en Gaspésie l’an prochain, effectués par le ministère.  Marianne fera un retour à Jérôme sur l’appréciation de sa présentation | Antoine suit le dossier |
| 1. **Besoins de connaissances en lien avec les chemins temporaires** | Marianne indique qu’il serait avantageux de penser dès maintenant à des bancs d’essai ou autres projets d’acquisition de connaissance afin de nous permettre d’avancer dans nos solutions.   1. Connaître comment nos vieux chemins évoluent (Antoine).   Il serait important de mieux comprendre comment nos vieux chemins évoluent et quelles sont leurs impacts à différents stades d’évolution. Un travail de terrain pourrait être fait pour déterminer à quelle vitesse se referment les chemins selon le type de sol, la pente, l’exposition, etc. Et d’autre part une revue de littérature pourrait nous permettre de déterminer l’impact de chaque profil de chemin décrit sur la faune et la flore. Ce projet pourrait être réalisé en trois mois (1 mois terrain, 1 mois de revue de littérature, 2 semaines de rédaction)  (Note JF Desbiens : contacter Laurent Gagné, coordonnateur de la TGIRT au BSL pour des travaux effectués au BSL sur ce sujet)   1. Documenter les modalités d’installation et de démantèlement de traverses temporaires.   Il s’agit d’un des grands inconnus pour les personnes qui auront à mettre en œuvre la construction de chemins temporaires. Pour l’instant nous avons disposons de peu d’expertise et il est difficile pour l’industrie de bien estimer les coûts et de planifier la logistique des opérations. Même si on arrive à déterminer les tronçons de chemins pouvant être refermés, il se peut que l’industrie soit réticente étant donné les inconnus qui entourent les modalités de construction d’un chemin temporaire, surtout en ce qui concerne les traverses, où les coûts sont élevés et la règlementation stricte.  Temrex est intéressé à participer. Rexforêt a peut-être des traverses temporaires qu’il pourrait mettre à disposition.  On se demande s’il pourrait être intéressant d’envisager l’utilisation de d’autres types de traverses que des ponts temporaires sur des plus petits cours d’eau. JF Lamarre indique que des informations pertinentes pourraient peut-être être trouvées auprès du Catskills National Forest dans l’état de NY.   1. Documenter les modalités de démantèlement de traverses conventionnelles. Martin a deux traverses à enlever où on pourrait estimer un coût pour le démantèlement de ponceaux conventionnels. Un appel à tous les industriels pourrait être fait afin d’identifier des traverses démantelées et avoir un éventail de coûts dans différentes situations 2. Débardage longue distance : projet en démarrage avec FPInnovations. FPI est en charge des frais associés à son équipe de recherche (salaire, déplacement, hébergement). Temrex met à disposition les montants économisés pour la réalisation des opérations de débardage longue distance et de remise en état. S’il y a des coûts qui dépassent les montants économisés, il faut prévoir leur financement à travers les travaux sylvicoles ou le PADF. 3. Portrait de l’état des traverses sur les bassins versants des rivières à Saumon. Ronald a commencé ce travail sur la Bonaventure, mais il croit que ce type de portrait pourrait être utile pour les autres rivières à Saumon. Daniel souligne que ce projet répondrait à un besoin ponctuel, mais que le travail sera probablement à refaire à la prochaine crue. 4. Importance des petits affluents des rivières à Saumon. Une étude de Hatin et Charrette (2014) a permis de démontrer l’importance des petits affluents et intermittents se jetant dans les lacs pour l’omble de fontaine. <http://www.cobali.org/wp-content/uploads/2016/11/Rapport-RZHL-Omble-de-fontaine-et-petits-cours-deau.pdf> Il serait intéressant de documenter l’importance des petits affluents des rivières à saumon pour les saumons. Une cartographie des cours d’eau névralgiques pourrait ainsi être effectuée et les efforts d’aménagement de la voirie forestière pourraient être maximisés dans ces secteurs. | Les propositions seront mises par écrit de manière succincte.  Prendre contact avec la TGIRT du BSL  Les projets qui répondent aux objectifs du PADF et qui ne peuvent être financés par d’autres moyens seront ensuite priorisés par le comité dans la perspective d’une mise en œuvre dans les prochains mois.  Dépôt des demandes de soutien par le PADF | Antoine : projet 1  Marianne : projet 2  Marianne : projet 3  FPInnovations : projet 4  Ronald : projet 5  Ronald et Antoine : projet 6  (Échéance 29 juin)  Marianne Contact TGIRT BSL : 7 juillet  Marianne lancera la priorisation. Les membres du comité y répondent  (Échéance 7 juillet)  Marianne et membre du comité en lien direct avec le projet  (Échéance 15 juillet) |
| 1. **Évaluation de l’adhésion des membres du comité face à la construction de chemin** | Ce point n’est pas jugé nécessaire vu la qualité des échanges et l’implication des membres du comité | s.o | s.o |
| 1. **Actions à entreprendre pour la mise en œuvre** | Point reporté par manque de temps | Marianne enverra un calendrier avec les actions à venir | Marianne (4 juillet) |
| 1. **Contexte de la solution « plan de suivi des infrastructures routières »** | Marianne indique que dans le cadre du projet actuel, le plan de suivi vise à documenter et agir vis-à-vis les infrastructures problématiques du point de vue de la qualité de l’habitat aquatique (apport de sédiments et libre circulation du poisson). Certaines problématiques convergent vers les problématiques soulevées du point de vue de l’accès, mais d’autres non. Par exemple, une chute à la sortie d’un ponceau n’est pas problématique pour l’accès, mais l’est pour le poisson.  Actuellement, nous connaissons le type de problématiques auxquelles nous faisons face, mais nous ne savons pas où elles se trouvent sur le territoire. | s.o | s.o. |
| 1. **Problématiques à documenter au niveau des chemins forestiers et réactions potentielles** | Les problématiques à relever sur les chemins forestiers sont présentées dans le document d’accompagnement et ont été survolées. La documentation de ces problématiques constitue la première étape pour la mise en place d’un plan de suivi des infrastructures.  Les actions à envisagées pour chaque problématiques sont également abordées dans le document d’accompagnement mais n’ont pu être analysées par le comité | Vérifier que tous les cas problématiques sont couverts  Faire un survol individuel de la grille décisionnelle proposée | Gaston (4 juillet)  Tous (4 juillet) |
| 1. **Survol des initiatives de suivi des différentes instances et utilisateurs** | Plusieurs intervenants effectuent déjà des activités de suivi, plus ou moins systématiques. Toutefois, les informations récoltées par chacun sont difficilement mises en commun en raison de la variété des formats des bases de données utilisées et des codes employés.  SÉPAQ (JF Lamarre) : il n’y a pas d’inspection systématique effectuée et les opérateurs n’ont pas d’outils dédiés. Un survol est fait en début de saison. La SÉPAQ ne dispose pas d’un guide ou de formation pour les opérateurs.  ZEC saumon (Ronald) : Certains de leurs chemins sont sur des territoires publics, d’autres sur des terrains privés. Les cas problématiques étaient reportés au besoin. Le projet actuellement en cours avec Activa (Portrait de l’état des infrastructures routières sur le réseau de chemins entretenus par la ZEC) permettra de géolocaliser les traverses et de documenter les problématiques  Industrie (Martin) : En début de saison, les contremaîtres parcourent le réseau qui sera utilisé par l’industrie. Ils vérifient la conformité du réseau au RNI et au guide des saines pratiques. Si une problématique est identifiée, une fiche simple incluant coordonnée GPS en photographie est remplie et remise au planificateur de chemins. Tous les contremaîtres disposent d’une tablette avec le formulaire. Temrex a installé des GPS sur les niveleuses afin que les opérateurs puissent identifier facilement les lieux des traverses et ainsi effectuer leur travail en conséquence (ex. laisser la digue, le fossé de déviation).  Ministère : Philippe Leblanc n’a pas pu se joindre  JF Lamarre indique que ZEC Québec utilise une application sur Ipad qui pourrait être utile pour la mise en commun. Antoine signale que la compagnie JDIrving au NB utilise également ce genre d’application. Ils utilisent d’ailleurs les informations recueillies pour déterminer où seront faites les améliorations chaque année. | Martin fait parvenir le formulaire de signalement d’une problématique et le guide d’entretien de TEMREX à Marianne  Marianne fera le suivi auprès de Philippe Leblanc. | Marianne (16 juin) |
| 1. **Potentiel de mise en commun des informations recueillies par chacun.** | Marianne indique que la mise en commun, sur une même plateforme de toutes les informations recueillies serait le premier pas pour mettre en place le suivi. Il faut que la mise en commun soit facile. Comme l’industrie fait déjà un suivi systématique sur une partie du territoire, il serait pertinent que l’outil ait un format dont ils pourraient se servir à l’interne afin d’éviter le dédoublement, et à terme une utilisation trop lourde pour être réellement utilisée.  Afin de partir de ce qui est déjà utilisé, il serait pertinent de contacter les autres industriels qui ont également leurs formulaires.  Il sera ensuite possible de comparer ce qui est déjà collecté avec ce qui manque et de proposer un formulaire répondant à la fois aux besoins des différentes instances et aux besoins du comité.  Le ministère a été identifié comme récepteur potentiel des informations.  Le formulaire pourrait être installé sur une tablette, qui inclurait la cartographie du réseau routier du Ministère pour favoriser une meilleure localisation.  Il est important de penser à prévenir des traverses dédoublées en raison d’une localisation GPS défaillante. | Marianne fait la demande à Temrex, CÉDRICO, Coop forestière de la Gaspésie GDS, ACEF, Rexforêt de partager leurs fiches actuelles. | Lancer l’appel : 7 juillet  Recevoir les formulaires le 28 juillet |
| 1. **Actions à réaliser pour l’avancement de la solution « plan de suivi des infrastructures routières »** | Marianne enverra un calendrier | Préparer le calendrier et le diffuser au comité  Rétroaction du comité | Marianne 14 juillet  Tous 28 juillet |
| 1. **Clôture de la rencontre** | La rencontre est fermée à 16h35 | S.O | S.O. |

Préparé par Marianne Desrosiers

23 juin 2017