

PROBLÉMATIQUES ET PISTES DE SOLUTION DU RÉGIME FORESTIER QUÉBÉCOIS

MÉMOIRE PRÉPARÉ PAR L'ASSOCIATION RÉGIONALE ZECO INC.

Version révisée

**POUR LA COMMISSION D'ÉTUDE SUR LA GESTION DE LA FORÊT PUBLIQUE
QUÉBÉCOISE**

Le 27 avril 2004

PRÉSENTATION DE L'ORGANISATION

Ce mémoire est présenté par l'Association régionale des zecs de l'Outaouais (ZECO). Cet organisme à but non lucratif regroupe les associations gestionnaires des quatre zones d'exploitation contrôlée (zecs) de l'Outaouais, soit la zec Bras-Coupé-Désert, la zec Pontiac, la zec Rapides-des-Joachims et la zec St-Patrice.

Le mandat de la ZECO est de promouvoir les intérêts de ses membres sur les plans régional et provincial. Plus précisément, cette corporation a pour but de :

1. Regrouper les associations de chasse et de pêche agréés par la Société de la faune et des parcs du Québec.
2. Promouvoir la conservation et la protection de la faune.
3. Promouvoir la protection de l'environnement.
4. Promouvoir auprès des membres la connaissance des lois et règlements pour favoriser l'exploitation rationnelle de la faune et de la flore.
5. Assurer une représentation des gestionnaires des zones d'exploitation contrôlée auprès des organismes gouvernementaux et autres.
6. Défendre les dossiers confiés par les représentants des zones d'exploitation contrôlée.
7. Assurer une présence régionale et provinciale auprès des médias d'information.
8. Recruter les personnes-ressources.

Les zecs de l'Outaouais occupent un vaste territoire de 464 701,75 ha, ce qui correspond à environ un cinquième de la forêt publique de la région. Sur ce territoire, le gouvernement du Québec délègue la gestion de la faune à des associations bénévoles de chasse et pêche. L'exploitation de la matière ligneuse et l'aménagement forestier de ce territoire sont confiés à des compagnies qui sont bénéficiaires de contrats d'aménagement et d'approvisionnement forestiers (CAAF). Ces dernières sont regroupées en 4 aires communes (71-01, 71-20, 71-21, 73-02) qui, pour le prochain plan général, seront remplacées par 3 unités d'aménagement forestier (71-51, 71-52, 73-51).

THÈME 1 LA VOIRIE FORESTIÈRE

Introduction

En 1978, le gouvernement du Québec créait les zones d'exploitation contrôlée (zecs) pour prendre la relève des clubs privés de chasse et pêche afin de favoriser une plus grande accessibilité de la forêt publique. Depuis ce jour, les utilisateurs de ces territoires sont nombreux et diversifiés, qu'ils soient chasseurs, pêcheurs, trappeurs, randonneurs et autres adeptes de la récréation en plein air qui fréquentent les zecs du Québec.

L'accessibilité au territoire public étant une valeur chère aux Québécois, le gouvernement a fixé des seuils pour limiter les montants exigibles pour accéder aux territoires des zecs. Or, l'envers de la médaille de cette accessibilité est le développement d'un réseau routier qui est fort coûteux à entretenir. Le financement de l'entretien du réseau routier est un enjeu de taille pour le territoire des zecs de l'Outaouais. Nous allons tenter d'aborder dans le présent document cette question fort complexe de la voirie forestière.

Prémisses

- 1) Les divers utilisateurs du milieu forestier des zecs de l'Outaouais ont besoin des chemins en bon état pour accéder au territoire, notamment :
 - les compagnies forestières;
 - les villégiateurs;
 - les chasseurs et les pêcheurs;
 - les autres adeptes de la récréation en plein air;
 - les employés du gouvernement provincial.

Les chemins forestiers sont des infrastructures qui ont une grande importance économique puisqu'ils sont nécessaires à l'extraction de la ressource ligneuse. Par ailleurs, ils forment les axes principaux du développement récréotouristique qui est un élément essentiel des orientations de développement régional des MRC de Pontiac et de La Vallée-de-la-Gatineau.

- 2) Dans une perspective de développement durable, il est essentiel de maintenir les chemins qui sont utilisés dans un état suffisamment bon pour minimiser les impacts sur le réseau hydrique. Au minimum, les chemins devraient être conformes au RNI. Il faut tenir compte du coût environnemental qui est relié au mauvais état des chemins dans le calcul des coûts associés au maintien de l'existence d'un chemin.

Problématique

Le réseau routier en forêt se développe sans cesse.

Les chemins forestiers sont construits par les industriels forestiers pour accéder à leurs secteurs de coupe. Au fil des années, le réseau routier prend graduellement de l'ampleur. À l'échelle de la province, la longueur du réseau aurait triplé depuis 25 ans. Le rythme de construction de chemins permanents aurait passé de 150 km/an à la fin des années 1970 à 300 km/an à la fin des années 1990. (Lebel, L. et Tremblay, P.-S., 2002)

Le régime forestier actuel ne permet pas de remettre en production ou encore de fermer l'accès aux chemins qui ne sont plus utilisés, à moins que ceux-ci soient considérés dangereux. Les coupes partielles et les coupes en mosaïques qui sont désormais privilégiées en raison de leurs avantages indiscutables par rapport aux versions plus traditionnelles de la CPRS requièrent un réseau routier bien développé et contribuent à cette situation, de même que la distance de plus en plus grande qui sépare les secteurs de coupes des usines.

Par ailleurs, le ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs (MRNFP) a octroyé de nombreux baux de villégiature dispersés sur l'ensemble du territoire des zecs. Ce manque de concentration des secteurs de développement de la villégiature contribue également à cette problématique puisque les détenteurs de ces baux ont des besoins considérables en matière de voirie forestière pour se rendre à leur chalet.

Les zecs de l'Outaouais n'échappent pas à cette réalité. Le réseau routier qui résulte de cette situation en constante progression forme une vaste toile dense et largement ramifiée de chemins qui sillonnent l'ensemble du territoire, laissant peu d'endroits inaccessibles.

Des infrastructures vieillissantes

Les infrastructures routières ont souvent une vie plus longue que la durée d'utilisation prévue lors de leur construction. Ces chemins qui prennent de l'âge entraînent beaucoup des frais d'entretien et nécessitent de coûteux travaux de réfection.

À qui la responsabilité de l'entretien?

Un réseau d'une telle ampleur qui compte une bonne proportion d'infrastructures vétustes entraîne des coûts de gestion et d'entretien astronomiques. Le partage des frais d'entretien des chemins entre les utilisateurs est donc un enjeu de taille qui est d'autant plus complexe du fait de la multiplicité des acteurs qui sont en cause.

Or, il n'existe pas de véritable délégation officielle de la responsabilité de l'entretien du réseau routier ou d'entente à long terme pour le partage équitable des coûts d'entretien des chemins et des traverses de cours d'eau entre les utilisateurs. Les industriels assurent l'entretien des chemins selon leurs propres besoins de transport tandis que la responsabilité de l'entretien de ceux qui ne sont plus utilisés pour les opérations forestières incombe aux zecs.

Faute d'une entente adéquate, l'entretien des chemins est souvent minimal. À long terme, l'absence d'un entretien régulier préventif ne permet pas de maintenir en bon état les infrastructures routières. Également, elle entraîne des bris ou dommages qui auraient pu être évités et occasionne des coûts supplémentaires de réfection. En outre, comme chacun prévoit de son côté les opérations d'entretien qu'il va effectuer, il y a souvent un dédoublement du travail de planification et la multiplicité des acteurs entraîne des difficultés de coordination entre eux. Finalement, en l'absence d'une délégation officielle de la responsabilité de l'entretien, il est parfois difficile de déterminer qui devrait effectuer les travaux. Cette situation suscite d'inévitables conflits entre les usagers.

Une très grande proportion du budget des zecs de l'Outaouais est consacrée à l'entretien du réseau routier et des traverses de cours d'eau. Toutefois, les revenus dont ils disposent sont limités et ne sont pas suffisants pour couvrir les frais minimums pour maintenir le réseau dans un état acceptable.

État des ponceaux

Les résultats préliminaires d'un inventaire réalisé l'automne dernier sur le territoire des quatre zecs de l'Outaouais a permis de constater le mauvais état général des ponceaux. Le règlement sur les normes d'intervention dans les forêts du domaine public RNI nous apparaît comme une norme minimale qui devrait être atteinte pour minimiser les impacts sur l'environnement. C'est pourquoi, même si une grande portion du réseau étudié est composée de vieux chemins construits au moment où les normes étaient différentes, nous avons évalué la conformité des ponceaux par rapport au RNI actuel. La très grande majorité des infrastructures évaluées se sont avérées être non conformes au règlement.

Parmi les principaux problèmes rencontrés, on note les suivants :

- Diamètre du ponceau insuffisant;
- Obstruction du ponceau de plus de 25 %;
- Ensablement du cours d'eau;
- Obstacle à la circulation du poisson;
- Structure en mauvaise condition.

Une situation inquiétante pour la faune aquatique

Dans une perspective de développement durable, la protection du milieu aquatique est un objectif fondamental. Plus spécifiquement pour les gestionnaires de zecs, la qualité de l'eau est un enjeu de taille dans une perspective de conservation de la faune ichtyologique. En effet, la pêche est une activité très prisée par la clientèle des quatre zecs de l'Outaouais : la fréquentation totale annuelle est de l'ordre de 23 000 jours-pêcheurs. Les efforts déployés pour maintenir ou augmenter les populations de poissons recherchées par les pêcheurs par une gestion des stocks ne pourraient permettre d'atteindre les résultats escomptés sans être soutenus par la conservation de leur habitat. Beaucoup de temps et d'argent ont été consacrés à l'aménagement de frayères. On comprend donc que les zecs soient préoccupées par les impacts potentiels de la voirie forestière sur la productivité des frayères et sur l'habitat du poisson en général.

Le réseau routier est source d'inquiétude à ce propos. En effet, en canalisant les eaux de ruissellement, les chemins affectent le processus de rétention et de filtration dans le sol. L'accumulation d'eau qui en résulte est un facteur d'érosion et peut favoriser un apport de sédiments dans les cours d'eau. Également, elle risque d'augmenter le débit de pointe, ayant pour conséquence l'érosion du lit et des rives du cours d'eau. (Saines pratiques : Voirie forestière et installation de ponceau, 2001.) Ces sources accrues de sédimentation peuvent affecter l'habitat du poisson, notamment en contribuant au colmatage des frayères et en réduisant les populations d'invertébrés dont se nourrit le poisson.

Le mauvais état des ponceaux de drainage et des infrastructures de traverses de cours d'eau est très inquiétant puisque cette situation amplifie considérablement les problèmes d'érosion décrits plus haut et multiplie les impacts de la voirie sur l'habitat aquatique et la productivité des frayères.

Une étude réalisée par la Société de la faune et des parcs du Québec va dans le même sens et a également permis d'identifier certains problèmes de sédimentation causés par le réseau routier en Outaouais. (Pilon et al., 2003.)

Dans le cadre de cette étude, 26 traverses de cours d'eau ont été visitées. On a observé que :

- 57 % d'entre elles se sont avérées non conformes au RNI et causaient de la sédimentation;
- 19 % d'entre elles étaient conformes au RNI, mais causaient tout de même de la sédimentation;
- 12 % d'entre elles étaient conformes au RNI et ne causaient aucune sédimentation visible;
- 4 % d'entre elles étaient non conformes au RNI, mais ne causaient aucune sédimentation pour l'instant.

Par ailleurs, la situation des ponceaux est également inquiétante du fait qu'un bon nombre d'entre eux ne sont pas installés ou entretenus adéquatement, de sorte qu'ils limitent la libre circulation du poisson. Un ponceau peut entraver la circulation des poissons principalement de trois manières :

- en créant une chute lorsqu'il est mal installé;
- en augmentant de façon excessive la vitesse de l'eau lorsque le ponceau installé est trop petit;
- en bloquant le passage lorsque le ponceau est obstrué.

Une situation inquiétante pour la faune terrestre aussi

L'envergure actuelle du réseau routier a également des impacts sur l'habitat de certaines espèces fauniques terrestres. Les chemins ont pour effet de morceler le territoire et de fragmenter les habitats fauniques en limitant les déplacements des espèces qui craignent de s'aventurer à découvert. À l'inverse, ils peuvent également favoriser la prédation en facilitant les déplacements de certaines espèces telles que les meutes de loups.

La multiplication des voies de pénétration : une contrainte à la gestion de la faune

Le développement du réseau routier a aussi pour effet de créer de nouvelles portes d'entrée aux territoires des zecs. Ceci a pour effet d'augmenter les coûts et de rendre plus difficile le contrôle des activités de prélèvement faunique, ce qui peut contribuer à favoriser le braconnage.

Constats :

Les besoins sont illimités mais les ressources sont limitées

Si on interrogeait l'ensemble des utilisateurs du milieu forestier, probablement que la plupart d'entre eux exprimeraient leur souhait de voir construire ou améliorer un chemin pour répondre à leurs besoins particuliers en termes d'accès au territoire : les compagnies forestières pour la récolte d'un nouveau secteur, les villégiateurs pour accéder plus facilement à leur chalet, les pêcheurs pour se rendre à un lac particulièrement intéressant, etc. L'accessibilité de la forêt publique est une valeur chère aux Québécois qui se reflète dans leur attitude vis-à-vis de la voirie forestière.

Toutefois, lorsqu'il s'agit de déterminer qui devrait assumer les frais d'entretien pour la totalité de la vie utile de ce chemin, rares sont ceux qui se porteraient volontaires... Une partie importante des frais des compagnies forestières est déjà attribuable à la voirie forestière. Les villégiateurs voient d'un mauvais oeil une augmentation de leur compte de taxes ou de leur bail, tandis que les gestionnaires de zecs disposent d'un budget très restreint qui est déjà consacré en grande partie aux chemins.

Coûts réels du réseau routier

Le gouvernement du Québec a clairement exprimé son engagement à promouvoir les valeurs du développement durable en les enchâssant dans la Loi sur les forêts. Or, dans une perspective de développement durable, il est indispensable d'entretenir un chemin tant et aussi longtemps qu'il est utilisé, de façon à limiter les impacts sur l'environnement aquatique. Toutefois, le cadre législatif et le mode de gestion actuels font en sorte que la situation est tout autre. Durant les années où un chemin n'est pas utilisé pour les opérations forestières, l'entretien est minimal, faute de ressources financières suffisantes et l'état des ponceaux se dégrade graduellement, ce qui entraîne des impacts considérables sur le milieu aquatique.

En tant que société, il faudrait se questionner sur les coûts réels qui sont liés au fait de garder ouvert à la circulation l'ensemble des chemins qui sont construits en forêt. Ces coûts devraient inclure tous les frais nécessaires pour entretenir les chemins et les traverses de cours d'eau durant toute leur vie utile, c'est-à-dire tant et aussi longtemps qu'on y permet la circulation. Étant donné l'état médiocre des chemins d'un certain âge, on constate que les intervenants du milieu n'ont pas eu jusqu'à présent les ressources nécessaires pour payer ces frais d'entretien.

Un choix social est nécessaire

Comme nous venons de l'expliquer, l'histoire a démontré le manque de ressources des intervenants pour assurer un entretien adéquat durant toute la vie utile des chemins existants. La problématique de la voirie forestière s'explique en partie par cette rareté des ressources et par le conflit qui oppose des valeurs importantes pour la société québécoise. La solution au problème exige donc qu'on définisse clairement nos priorités vis-à-vis de ces valeurs et qu'on trouve un nouvel équilibre en aménageant la forêt publique de façon à en assurer l'accessibilité tout en respectant les principes du développement durable.

C'est pourquoi la question qu'on devrait se poser est la suivante : Le maintien du niveau actuel d'accessibilité au territoire public est-il réellement une priorité pour la société québécoise? Si oui, la société devra investir plus d'argent dans la voirie forestière. Il faudra trouver de nouvelles sources de financement pour un entretien adéquat des chemins, car cette accessibilité ne peut compromettre la qualité du milieu aquatique. Si non, si en tant que société on ne désire pas investir plus d'argent qu'on le fait actuellement dans l'entretien des chemins forestiers. Il faudra changer le mode de gestion de la forêt afin de rendre possibles des solutions qui permettent de réduire la quantité de chemins à entretenir, quitte à réduire l'accessibilité à certaines parties du territoire.

Éléments d'une solution

Réformer en profondeur l'approche actuelle

On ne peut continuer de laisser le réseau prendre progressivement de l'ampleur et devenir de plus en plus coûteux à entretenir pendant que les chemins qui prennent de l'âge se dégradent progressivement, et ce, au détriment de l'environnement. À notre avis, il est donc essentiel de procéder à une réforme en profondeur de l'approche actuelle, tant à l'échelle régionale que provinciale. Il faut donc procéder à des changements nécessaires dans la loi et le mode de gestion des routes forestières.

Déterminer officiellement le ou les responsables

La situation actuelle est problématique du fait de la multiplicité des acteurs. Puisque l'ensemble des utilisateurs sont responsables pour l'entretien des chemins, il est très difficile de déterminer précisément quelle est la responsabilité que chacun devrait assumer en vertu du principe de l'utilisateur-payeur. Lorsque tous sont responsables, c'est parfois comme si personne ne l'était vraiment puisqu'il est difficile de retracer les faits et gestes ou de déterminer clairement le rôle de chacun. Lorsque la responsabilité est clairement définie, on ne peut plus se lancer la balle sans cesse et les intervenants peuvent être imputables de leurs actions.

La solution au problème de la voirie forestière passe donc par une délégation officielle, à long terme, de la responsabilité de l'entretien des chemins par l'État qui en est le propriétaire. Cette délégation de la responsabilité et le partage des frais d'entretien devra se faire avec un souci d'équité entre les utilisateurs. La part de chacun devra être déterminée en fonction de l'utilisation et de la capacité respective de chacun de payer. Le scénario retenu devra également minimiser le nombre des intervenants qui réaliseront les travaux afin de limiter les possibilités de différends et de favoriser l'imputabilité et la traçabilité de ces travaux.

Certainement, plusieurs scénarios pourraient être envisagés pour solutionner le problème. Nous proposons ici un modèle qui tient compte des considérations précédemment mentionnées et qui s'intégrerait relativement aisément dans le régime forestier actuel. Nous suggérons la création d'un fonds et d'une corporation de gestion de ce fonds. Cette corporation serait officiellement l'unique mandataire responsable de la gestion du réseau routier. Elle jouerait le rôle de coordonnateur et serait responsable de la planification et de la mise en œuvre de la construction et de l'entretien du réseau routier pour un territoire donné, tel celui d'une zec, d'une unité d'aménagement forestier ou d'une MRC. Elle serait indépendante et représenterait les intérêts de

l'ensemble des utilisateurs concernés. Ces derniers auraient le droit de parole par le biais de sièges au conseil d'administration.

Le nouveau fonds mis sur pied permettrait le financement des opérations dirigées par la corporation. L'ensemble des utilisateurs devraient y contribuer proportionnellement à son utilisation, aux bénéfices qu'ils retirent de cette utilisation et à leur capacité de payer. Il faut tenir compte du fait que les avantages dont bénéficient les usagers des routes varient d'un à l'autre. Également, on doit considérer qu'une automobile use la route beaucoup moins qu'un camion chargé. À titre d'exemple, pour les autoroutes, on calcule qu'un camion chargé équivaut à 25 000 passages automobiles. (Tiré de *Réfection et entretien des routes forestières de pénétration dans l'aire commune 73-02*, 2004.)

Les compagnies forestières déposeraient un certain montant dans le fonds par mètre cube de bois transporté. Les membres permanents des zecs et les utilisateurs occasionnels y contribueraient par leurs droits de circulation, tandis que les villégiateurs participeraient au fond par le biais de leurs taxes perçues par la MRC.

Le travail de cette corporation devra être soutenu par la mise en place de mécanismes appropriés de concertation qui faciliteraient les échanges et assureraient la prise en compte des intérêts de l'ensemble des utilisateurs dans les décisions. Également, il faudra que ses activités soient contrôlées par un mécanisme approprié de reddition de comptes.

Planifier le réseau de façon plus stratégique

Le scénario proposé permettrait certainement une planification plus stratégique du réseau routier et qui intégrerait les besoins de l'ensemble des utilisateurs du réseau. Ce modèle de gestion sera favorable à une évaluation à plus long terme des besoins en matière de voirie. Il sera ainsi possible de structurer le réseau routier de façon plus stratégique dans l'espace et dans le temps afin de l'optimiser afin qu'il permette à la fois d'exploiter efficacement la ressource ligneuse et de constituer des axes de développement économique.

Ce mode de gestion devrait permettre de tenir compte de l'ensemble des éléments pertinents et de les intégrer au processus de planification des chemins. À l'inverse, la planification des projets de développement sera facilitée par une meilleure connaissance du réseau routier à venir. Il sera ainsi possible de faire des choix judicieux en matière d'aménagement du territoire. On pourra par exemple favoriser une concentration des secteurs de récréotourisme et de villégiature. En limitant l'étalement du développement récréatif, on pourra du même coup limiter les besoins en termes de chemins.

Le résultat de cette planification stratégique du réseau routier devrait permettre d'obtenir un réseau permanent bien développé et en bon état qui intègre les besoins à moyen et long termes de l'ensemble des utilisateurs. On devrait privilégier des méthodes et des structures durables qui correspondent à leur vie utile réelle. Également, dans les territoires fauniques, on devrait privilégier plus souvent des structures à arche lors de l'installation de ponceaux dans les cours d'eau qui constituent un habitat du poisson. Ce réseau permanent pourrait être complété par un réseau de chemins temporaires, fermés et remis en production lorsqu'ils ne sont plus utilisés, pour répondre aux besoins d'ordre plus ponctuel d'accès à la ressource ligneuse.

Le modèle proposé devrait également être susceptible de favoriser une attitude de prévention au lieu d'une attitude de réaction aux événements. Par exemple, l'entretien préventif d'un ponceau pourrait être fait plutôt que son remplacement lorsque la structure n'est plus utilisable et que le chemin est lessivé par le cours d'eau. Un tel entretien préventif devrait permettre de réaliser des économies d'argent ainsi que d'éviter des dommages à l'environnement et des ennuis inutiles.

Ce mode de gestion des chemins qui permet une planification du réseau à long terme permet de confier la réalisation des travaux à un nombre limité d'exécutants, ce qui aura pour effet de faciliter le contrôle de la qualité du travail et de favoriser des économies d'échelle.

Une planification stratégique de la construction des chemins en forêt devrait également tenir compte des recommandations proposées par la direction régionale de la Gaspésie du MRNFP dans le guide *Saines pratiques : voirie forestière et installation de ponceaux* de façon à limiter les impacts de la voirie forestière sur les cours d'eau et diminuer au maximum l'entretien du chemin requis.

Garder ouverts seulement les chemins qui apportent plus d'avantages que de coûts

À notre avis, la solution du problème de la voirie forestière implique de façon incontournable qu'on mette un frein à l'expansion rapide et continue du réseau. Il est indiscutable qu'on devra poursuivre la construction de nouveaux chemins pour accéder à la ressource ligneuse. Par conséquent, il est impératif que certains chemins deviennent inaccessibles à la circulation lorsqu'ils ne sont plus utilisés pour l'exploitation forestière et possiblement remis en production par le reboisement.

Pour faire le choix de ces chemins, il faut faire des analyses avantages-coûts qui tiennent compte des aspects économiques, sociaux et environnementaux, ce qui signifie qu'il faudra évaluer les coûts réels par rapport aux avantages que procure le fait de garder un chemin ouvert. À cet effet, il faudrait quantifier les avantages que ce chemin procure. Notamment, ces avantages peuvent être mesurés par une évaluation de l'importance de la voie d'accès pour le développement économique régional et de ses retombées, par une évaluation des revenus des zecs et des compagnies forestières qui dépendent de l'accès permis par le chemin en question et par le montant supplémentaire que les villégiateurs consentent à payer pour bénéficier de cet accès.

Les coûts devraient inclure le total des frais qui sont encourus pour assurer un entretien adéquat. Ce qui signifie, entre autres, que, dans l'ensemble, les ponceaux respecteraient le RNI. Les coûts environnementaux qui devraient également être considérés pourraient être estimés en partie par les frais de remise en état du site lorsque le mauvais état des infrastructures routières affecte la qualité de l'environnement.

Cette évaluation devrait être déterminante dans le choix de garder un chemin ouvert ou de le fermer. Désormais, il faudra conserver seulement ceux qu'on peut se permettre de garder en bon état. Par ailleurs, on facilitera l'atteinte de cet objectif en privilégiant, lorsque c'est possible, les infrastructures temporaires qui peuvent être retirées lorsqu'elles ne sont plus utilisées.

Trouver de nouvelles sources de financement permanentes

Les besoins d'entretien du réseau routier sont permanents. On ne peut se fier sur du financement de projets ponctuels pour une gestion efficace et stratégique du réseau routier. Le financement ponctuel permet de réparer les pots cassés, mais pas de résoudre le problème global. On effectue les réparations d'urgence, mais on ne peut se permettre de faire de l'entretien préventif.

Il faut donc que de nouvelles sources de financement permanentes soient consacrées au réseau routier. Il pourrait s'agir, par exemple, d'une part du fonds forestier qui pourrait être réservée à cette fin, et ce, de façon récurrente annuellement. Par ailleurs, l'État bénéficie de revenus considérables qui sont rendus possibles par l'existence du réseau routier, tels que les loyers des villégiateurs et les taxes de vente perçues par les commerçants de la région sur les dépenses de ces villégiateurs et des autres utilisateurs lors de la pratique de leurs activités. Il serait juste qu'une partie de cet argent soit injectée dans le réseau routier. Cet apport de l'État pourrait prendre la forme d'un programme de soutien financier à l'entretien des chemins semblable à celui qui est accordé à la Fédération Québécoise des Clubs Quads (FQCQ).

Également, plusieurs utilisateurs sont exemptés du paiement des droits d'accès en vertu du Règlement sur les zecs. En éliminant ces exceptions, on se rapprocherait davantage du principe de l'utilisateur-payeur et on augmenterait le financement du réseau routier. Finalement, l'élimination des redevances perçues pour le tonnage de gravier en vertu de la Loi sur les mines diminuerait les coûts d'entretien et les besoins de financement.

Indicateurs de performance

Dans le cadre de l'objectif 3 des objectifs de protection et de mise en valeur des ressources du milieu forestier (OPMV), il faut se donner des indicateurs pour évaluer l'évolution de la situation de l'apport de sédiments occasionnés par les chemins déjà existants qui se dégradent progressivement. Il ne faut pas se limiter et porter notre attention seulement aux situations exceptionnelles qui occasionnent de l'érosion telles que les réfections majeures. Il faudrait également se donner des indicateurs de performances pour évaluer la satisfaction des usagers.

Conclusion

Dans une perspective de développement durable, la gestion de la voirie forestière est définitivement un enjeu de taille sur lequel la Commission devrait se pencher dans le cadre de son étude sur la gestion de la forêt publique québécoise. Une remise en question en profondeur de l'approche actuelle est nécessaire. La solution proposée dans le présent mémoire pourrait prendre la forme d'une corporation de gestion indépendante qui faciliterait la concertation entre les utilisateurs. Ce modèle devrait permettre une planification stratégique du réseau routier qui permettrait de concilier les besoins en matière d'accès à l'ensemble des ressources forestières et de développement économique régional. Il devrait également permettre d'assurer un entretien adéquat de la voirie et des ponceaux. Le mode de gestion proposé est favorable à l'harmonisation des divers usages de la forêt et minimise les impacts de la voirie sur la faune.

THÈME 2 LA GESTION INTÉGRÉE DES RESSOURCES FORESTIÈRES

Les gestionnaires des zecs de l'Outaouais sont très préoccupés par la gestion intégrée des ressources forestières. En effet, l'aménagement de la forêt a des impacts importants sur les habitats fauniques et sur la qualité de l'expérience vécue en forêt par les membres des zecs lors de la pratique de leurs activités.

À la suite des modifications récentes de la Loi sur les forêts, les bénéficiaires de CAAF doivent désormais inviter les gestionnaires des zecs à participer à l'élaboration des plans généraux d'aménagement forestier (PGAF). Les gestionnaires des zecs de l'Outaouais voient d'un très bon oeil cette opportunité d'être partie prenante des décisions d'aménagement forestier.

Cependant, malgré les améliorations qui ont été apportées au régime forestier pour faciliter la prise en compte des autres valeurs dans le processus d'aménagement forestier, il subsiste quelques obstacles à franchir pour qu'on puisse réellement parler de gestion intégrée des ressources forestières de la forêt publique québécoise. C'est ce dont nous allons vous entretenir dans cette deuxième partie du présent mémoire.

Problématiques et éléments de solution

Manque de soutien financier stable pour soutenir la participation des gestionnaires de zecs à la gestion des ressources forestières

La gestion intégrée des ressources forestières est un processus continu qui nécessite la participation des intervenants au fur et à mesure de sa réalisation. Or, les gestionnaires des zecs de l'Outaouais ont des revenus limités qui restreignent fortement leur possibilité d'implication dans le processus de planification. Dans le passé, ils ont pu bénéficier d'une certaine aide financière pour soutenir leur participation à la gestion intégrée. Cependant, le soutien accordé dans le cadre des programmes de subventions est ponctuel et n'offre pas la stabilité et la récurrence qui est indispensable pour assurer le succès des démarches de gestion intégrée.

Notamment, les gestionnaires de zecs ont besoin d'un financement stable et récurrent pour leur permettre d'engager des professionnels pour les représenter, les conseiller et leur fournir un support technique. Cet appui est essentiel pour qu'ils puissent participer efficacement à l'élaboration des plans généraux d'aménagement forestier, participer aux tables de concertation, consulter les plans quinquennaux et les plans annuels.

Le manque de permanence des employés crée des problèmes sur le plan du transfert de l'information et des connaissances au sein de l'organisation. De plus, cette instabilité fait en sorte qu'il est difficile de développer des relations de partenariat avec les autres intervenants et nuit au processus de concertation.

En outre, pour participer efficacement à la gestion intégrée, les gestionnaires de zecs doivent pouvoir bénéficier des mêmes avantages technologiques que les compagnies forestières. Ils ont donc besoin de sommes d'argent considérables pour se procurer des ordinateurs, des logiciels et des cartes numériques.

De plus, ces problèmes de financement limitent les possibilités de réaliser des projets d'envergure ou de longue haleine et compromettent la continuité de ceux qui sont entrepris, faute d'un suivi adéquat.

Conséquemment, nous sommes d'avis que les gestionnaires de zecs devraient bénéficier d'un soutien financier stable et récurrent. Cet argent pourrait provenir en partie de subventions. Également, une partie du fonds forestier pourrait être réservée à cet effet. À cette fin, il faudrait revoir le mode de gestion actuel de ce programme qui n'est pas favorable à un tel financement, mais qui favorise plutôt des projets de nature ponctuelle.

Manque de participation des bénéficiaires de CAAF aux tables de concertation

Le processus de concertation qui doit conduire à une gestion intégrée des ressources forestières ne saurait être efficace que s'il est soutenu par des mécanismes appropriés tels que les tables de concertation. Deux tables de concertation existent pour le territoire des zecs de l'Outaouais : celles des aires communes 71-21 et 73-02.

Cependant, il semble que le succès de la table de concertation de gestion intégrée de l'aire commune 73-02 soit compromis par la faible participation des industriels forestiers qui sont pourtant des intervenants clés dans le processus de planification.

Les tables de concertation sont certainement des institutions précieuses pour favoriser les échanges entre les intervenants. Toutefois, leur utilité dépend de la participation de ces derniers.

Nous suggérons de mettre sur pied des tables de concertation permanentes pour chacune des unités d'aménagement. Le MRNFP devrait y jouer un rôle important en s'assurant de la participation active et obligatoire des industriels et en facilitant le recours à la conciliation lorsque nécessaire. On devrait également déterminer les procédures à suivre pour faciliter la prise de décision et le règlement des litiges.

Difficulté d'accès à l'information

Le mode de fonctionnement d'une démarche de gestion intégrée des ressources doit favoriser les échanges et la circulation de l'information. L'accès à l'information pertinente sur le territoire est essentiel à la participation éclairée des intervenants au processus de planification. Par exemple, il est difficile pour les gestionnaires de zecs d'exprimer leur opinion sur les plans lorsqu'ils ne disposent pas de toutes les données nécessaires pour évaluer les effets prévisibles des traitements sylvicoles proposés.

Le partage de l'information est primordial dans une perspective d'équité entre les participants de la démarche de gestion intégrée. Les industriels forestiers et le MRNFP possèdent beaucoup d'information concernant le territoire. Leurs moyens techniques et financiers sont supérieurs, ils possèdent aussi une expertise plus élevée pour l'utilisation de cette information que les autres utilisateurs du territoire. Pour pouvoir véritablement participer à l'élaboration des PGAF, les gestionnaires des zecs devraient pouvoir bénéficier de la même information que les industriels et le MRNFP sur le territoire qui les concerne.

Actuellement, le processus de consultation des plans quinquennaux est très contraignant : les tiers intéressés doivent aller consulter les cartes sur place en prenant rendez-vous au bureau du MRNFP régional. Cette façon de faire limite beaucoup les possibilités d'analyse de ces plans. Les gestionnaires de zecs souhaitent plutôt obtenir systématiquement les fichiers numériques en format *shapefiles* afin de pouvoir bénéficier des possibilités offertes par la technologie. Ils pourront ainsi réaliser des analyses qui leur permettront de formuler une opinion plus éclairée sur les plans.

Par ailleurs, l'achat de l'information de cartographie numérique tels les fichiers écoforestiers est très dispendieux et les gestionnaires de zecs peuvent difficilement se les procurer sur une base régulière. En l'absence de cette information, les possibilités d'analyse des plans sont très limitées. C'est pourquoi, dans un souci d'équité, cette information devrait être rendue facilement accessible pour les tiers qui disposent de revenus limités.

Découpage des unités d'aménagement forestier (UAF)

Le découpage des unités d'aménagement forestier ne tient pas compte des limites des territoires fauniques, ce qui multiplie les intervenants et complexifie le processus de gestion intégrée. Par ailleurs, la répartition des coupes dans le temps et dans l'espace est considérée par UAF. Cependant, la dispersion des coupes et l'hétérogénéité des peuplements a un grand impact sur la disponibilité des habitats disponibles pour les espèces vedettes. Or, la gestion de la faune se fait à l'échelle d'une zec.

Donc, afin d'assurer un aménagement intégré des ressources du territoire qui favorise une gestion durable de la faune et de ses habitats, il est primordial que le découpage des unités d'aménagement forestier tienne compte des limites des zecs. Nous sommes d'avis que chaque zec devrait faire partie d'une seule unité d'aménagement forestier et d'une seule région administrative.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Consultation sur la délimitation des unités d'aménagement forestier au Québec. 2002, Mémoire de la Fédération québécoise des gestionnaires de zecs, Québec.

Participation à l'élaboration des plans généraux d'aménagement forestier. Demande d'aide financière. Présentée au ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs. 2003, Fédérations membres du Groupe faune national.

Programme de support financier à l'entretien des chemins forestiers. 2003, Fédération québécoise des gestionnaires de zecs.

Réfection et entretien des routes forestières de pénétration dans l'aire commune 73-02. Présentation d'un cadre de partage de coûts de réfection et d'entretien entre utilisateurs : Le cas du chemin Maniwaki-Témiscamingue. (Rapport préliminaire) 2004, TGIR 73-02.

Réflexions de la FQGZ dans le cadre de la consultation portant sur l'entretien des chemins du domaine de l'État. Mémoire. 2003, Fédération québécoise des gestionnaires de zecs.

Saines pratiques : voirie forestière et installation de ponceaux. 2001, Gouvernement du Québec, Ministère des Ressources naturelles, Direction régionale de la Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine, 27 p.

Pilon, Christian et al. *Problèmes de sédimentation causés par les interventions forestières en Outaouais.* Dans *Compte rendu du premier atelier faune-forêt.* 2002, Société de la faune et des parcs du Québec.

Lebel, L. et Tremblay, P.-S., *Les routes forestières : lien vital entre les ressources et les usines.* 2002. Association québécoise du transport et des routes.

http://www.aqtr.qc.ca/groupe/revue/31.lienvital_tforestier.pdf