

Chemins forestiers : LE CASSE-TÊTE PERPÉTUEL DES INDUSTRIELS

Bruce Gervais

LES CHEMINS QUI VOUS PERMETTENT DE CIRCULER EN FORÊT POUR LA CHASSE, LA PÊCHE OU, TOUT SIMPLEMENT, POUR LA PROMENADE EN VTT ONT UNE HISTOIRE, UNE ORIGINE. POUR LA PLUPART, ILS ONT ÉTÉ MIS EN FORME PAR LES INDUSTRIELS FORESTIERS, QUESTION D'AVOIR ACCÈS À LA RESSOURCE LIGNEUSE. DE RÉGIME FORESTIER EN RÉGIME FORESTIER, LES NORMES À RESPECTER SE SONT AFFINÉES, EN TENANT COMPTE DE LA PRÉSERVATION DE L'ÉCOSYSTÈME ET DE LA FAUNE. EN 2015, DEUX ANS APRÈS L'IMPLANTATION D'UNE NOUVELLE LOI SUR LES FORÊTS AU QUÉBEC, COMMENT SE FAIT LA PLANIFICATION DE CES VOIES D'ACCÈS FORESTIÈRES? QUELQUES RÉPONSES...

L'inquiétude des industriels forestiers quant à la nouvelle loi sur les forêts n'a jamais été secrète : la diminution de l'aide financière à la construction de chemins, la mise aux enchères de 25 % du potentiel ligneux et le passage des responsabilités concernant l'aménagement forestier des mains des industriels à celles de l'État venaient chambouler des habitudes vieilles de plus de 25 ans. Québec parlait d'un rodage nécessaire et normal, les industriels craignaient le chaos et dénonçaient la hausse des coûts. La construction de chemins forestiers étant au cœur de la planification de leurs travaux, les industriels ont dû changer quelques-unes de leurs habitudes, mais pour ce qui est des méthodes de construction, rien n'a vraiment changé.

RELIEFS ET COURS D'EAU

La peste, pour la construction de chemins de gravier ou de chemins d'hiver, c'est le relief et les cours d'eau. Pourquoi? Les coûts, les permis, les dérogations à obtenir s'il y a lieu et le surplus de travaux et de matériaux que cela représente, sans compter le temps additionnel. Mais, quoi qu'il en soit, c'est l'importance de la ressource à atteindre qui justifie la construction d'un chemin. Aussi, à partir de ce constat, les étapes de travail restent les mêmes : consultation des cartes avec des logiciels publics tel Google, ce qui mène à la consultation de cartes aériennes. Ensuite vient le travail sur le terrain. Tout d'abord, le « rubanage » du tracé. « C'est la topographie du terrain qui détermine le tracé d'un chemin, que ce soit un chemin d'hiver ou un chemin gravelé. Dans ce dernier cas, il faut s'assurer qu'il y ait des matériaux sur place (gravier) pour la mise en forme », précise le superviseur à la construction de chemins chez Tembec Senneterre, Guylain Gamache, ajoutant que l'abattage des arbres se fait sur une largeur moyenne d'une trentaine de mètres sur toute la longueur du tracé. « C'est sur cette largeur que les excavatrices peuvent agir ensuite pour dégager les matériaux utiles à la mise en forme », dit-il.



Après l'abattage des arbres, il faut récupérer la matière pour faire la mise en forme du chemin

Si l'importance de la ressource à atteindre détermine de la qualité du chemin à construire, les obstacles naturels, tels les pentes abruptes et les cours d'eau, ne sont pas moins importants. « Après le rubanage du tracé, on doit valider avec le Ministère avant de commencer les travaux, nous devons donc analyser le tracé selon les obstacles et les matériaux nécessaires. Si on est capable d'éviter un plan d'eau ou des dénivellations importantes, on va le faire. Pour un chemin gravelé, il faut compter entre vingt-cinq mille dollars et quarante mille dollars du kilomètre, c'est pas rien! Et il ne faut pas oublier que pour transporter le bois, on utilise des camions hors-normes, très lourds, qui ne peuvent pas monter les pentes à moins de les pousser avec un "loader", comme c'est le cas en ce moment dans un de nos secteurs », précise M. Gamache.

PLANIFICATION ET NOUVELLE LOI

Guylain Gamache est un de ceux qui ont connu la transition entre la Loi des CAAF (contrats d'approvisionnement et d'aménagement forestiers) et

Guylain Gamache est un superviseur à la construction de chemins d'expérience chez Tembec



« La forêt n'étant pas découpée en secteurs précis, pourrait-il arriver que des chemins tombent sous la responsabilité conjointe de deux ou même de plus qu'un industriel? »

l'actuelle loi. Il admet que la transition entre les deux façons de faire n'a pas été de tout repos, mais que les choses se font de mieux en mieux. « Il y a effectivement eu une période de rodage dans les relations entre le Ministère [Ressources naturelles] et les compagnies, surtout avec le BMMB [Bureau de mise en marché des bois] », précise ce dernier. Ainsi, en 2015, deux ans après l'entrée en vigueur du nouveau régime forestier québécois, il est désormais généralement admis que l'« historique » d'un secteur va jouer un rôle important dans l'attribution de son volume ligneux à l'un ou à l'autre des industriels qui s'y intéressent. « Ce qui veut dire que celui qui a construit le chemin dans les années passées devrait obtenir le secteur, on reconnaît donc son investissement passé, et c'est assez logique », d'ajouter M. Gamache. La forêt n'étant pas découpée en secteurs précis, pourrait-il arriver que des chemins tombent sous la responsabilité conjointe de deux ou même de plus qu'un industriel? « Ça arrive effectivement, parce qu'on va dans des secteurs qui ont déjà été bûchés il y a plusieurs années. Des énormes massifs vierges, y'en a plus tant que ça! », ajoute M. Gamache.

L'irritant qui demeure même deux ans après la mise en œuvre du nouveau régime, c'est l'attente générée par l'obtention de permis, par les consultations publiques ou les changements occasionnés par le transfert de responsabilités aux MRC des baux des gravières. « C'est toujours une question de délais. Ce qui fait que lorsqu'on arrive enfin sur place, on doit faire l'ouvrage beaucoup plus rapidement », explique M. Gamache. Chez Tembec, les travaux de construction de chemins se font en régie, c'est-à-dire que des sous-traitants sont engagés, mais qu'ils sont supervisés tout au long par des contremaîtres de Tembec. « On fait le placage de nos morceaux (zones d'abattage) et de nos chemins, on dirige nos opérations de bout en bout », précise-t-il.

ET LA FAUNE...

Pour les industriels forestiers, c'est le castor et ses ouvrages qui occasionnent le plus souvent des consultations avec le personnel du ministère de la Faune. « Entre juin et la mi-octobre, nous pouvons gérer nous-mêmes les modifications à apporter aux barrages de castors, mais le reste de l'année, nous devons consulter le Ministère, ou même parfois le trappeur qui a des droits dans le secteur en question », affirme le superviseur de Tembec. Selon lui, la plupart du temps, les autres usagers de la forêt sont plutôt heureux des interventions de son entreprise. « Surtout dans les anciens secteurs, là où le feuillu a repoussé de façon importante. Le castor a tout pour être bien installé. Des ponceaux encore en état, de la bouffe en masse... Quand nos interventions permettent de drainer l'eau d'un chemin ou d'un secteur, la plupart des usagers sont bien heureux. En général, ça se passe assez bien à ce niveau! »

Enfin, on retiendra de la réalité d'aujourd'hui que la planification, de chemins comme de travaux en général, doit être faite sur une période plus courte qu'avant par les industriels. Habités à planifier les travaux de récolte et d'aménagement sur une période de cinq ans, ils sont contraints, à cause de la mise en marché d'une partie de l'approvisionnement, à des prévisions à plus court terme et à une planification comportant davantage d'éléments d'analyse. ■



CORPORATION
de la MAISON
DUMULON
Magasin Général Dumulon • 1924

Horaire estival : tous les jours de 8 h 30 à 17 h
Horaire régulier : du mercredi au dimanche de 10 h à 18 h

191 avenue du Lac
819 797.7125

maison-dumulon.ca