

Du danger des chemins forestiers

Louis-Gilles Francoeur

Edition du vendredi 28 avril 2006

Mots clés : Québec (province), chemins forestiers

Au Québec, des lois et règlements interdisent de fermer des chemins forestiers ou d'en interdire l'accès au public. La longueur de ce réseau permanent aurait triplé en 30 ans, passant de 4465 km en 1976 à 15 401 km en 2001. Le rythme de construction serait passé de 150 nouveaux kilomètres par an dans les années 70 à 300 km par an dans les années 90 et à près de 4000 km par année à l'heure actuelle, selon la commission Coulombe sur l'avenir des forêts.

Ces chemins, dont la construction n'est jamais planifiée longtemps à l'avance, sans plan d'ensemble et sans analyse de leurs impacts cumulatifs sur le milieu naturel, n'obéit qu'à un seul objectif : rendre la matière ligneuse accessible aux compagnies forestières et permettre de combattre les feux qui menacent cette ressource commerciale. Pourtant, une abondante littérature scientifique démontre, en Amérique du Nord et au Canada, l'ampleur des impacts environnementaux négatifs de ces pratiques. Mais ce ne sont pas nos services fauniques qui les critiqueront car ils sont désormais muselés irrémédiablement depuis qu'on les a intégrés dans le ministère responsable des forêts.

Une étude réalisée par des chercheurs du Groupe de recherche en écologie forestière interuniversitaire (GREFI), lié au département des sciences biologiques de l'Université du Québec à Montréal, propose un coup de barre susceptible de permettre au Québec de combler son retard béant par rapport à des provinces comme l'Ontario, la Colombie-Britannique et l'Alberta. Cette étude, publiée l'automne dernier dans **VertigO, la revue en sciences de l'environnement**, est signée par Laurence Bourgeois, Daniel Kneeshaw et Gaétane Boisseau.

Le Règlement sur les normes d'intervention dans les forêts publiques se contente de contrôler les impacts de la construction des routes et des ponceaux sur les cours d'eau. Et encore, il est mal appliqué, comme l'a constaté en 2004 une étude réalisée par les zecs de l'Outaouais, dont nous avons fait écho dans nos pages. Au Québec, la réglementation prévoit que les chemins forestiers deviennent propriété gouvernementale après avoir été construits, ce qui soulage un peu vite les exploitants forestiers du poids de la responsabilité civile et de l'entretien, commodément refilée aux zecs sans la moindre aide du propriétaire gouvernemental...

Selon cette étude, les routes sont la première perturbation humaine dans les territoires jusque-là inaccessibles, suivies par l'exploitation forestière et la horde humaine avec son cortège d'activités. «Les routes conduisent au développement et plus de développement conduit à plus de routes», écrivent les chercheurs, qui constatent que la densité routière, au Québec comme ailleurs, reflète l'intensité de l'utilisation du territoire et de l'empreinte humaine sur le paysage. Selon la littérature scientifique, les principaux impacts des systèmes routiers forestiers sont la destruction des habitats naturels, la mortalité résultant des collisions, les modifications du comportement des animaux sauvages,

l'altération de l'environnement physique et chimique, la propagation d'espèces exotiques et l'utilisation anthropique accrue du territoire.

Les niveaux de mortalité peuvent devenir inquiétants. En Abitibi-Témiscamingue, note l'étude, on relève à certains moments un accident par jour avec des orignaux. Si on fait exclusion de la chasse, les accidents routiers deviennent la première cause de décès de cerfs, d'orignaux et d'ours dans plusieurs régions. La situation peut devenir critique pour des espèces en péril. La présence d'un réseau routier modifie aussi le comportement des animaux en altérant leurs mouvements, leur succès reproducteur, leur réaction par la fuite et leur état physiologique général. Ici comme ailleurs, le réseau forestier provoque une fragmentation du territoire et des habitats, ce qui réduit les échanges génétiques en multipliant les «effets de barrière». Il se crée ainsi des unités biologiques plus petites et, partant, plus vulnérables à l'extinction, surtout dans le cas des espèces moins mobiles comme les amphibiens et les reptiles. Des espèces comme le loup et le caribou, qui exigent de grands domaines vitaux, désertent les territoires fortement découpés par les routes lorsque leur densité atteint 0,9 km de long par kilomètre carré et que le déboisement dépasse les 25 %. En Alaska, des études ont démontré que les loups tirent avantage des routes et des sentiers de motoneige en hiver pour intensifier leur prédation aux dépens des caribous, soudain devenus plus accessibles avec une dépense moindre d'énergie pour les loups.

Au Québec, précisent les trois chercheurs, la prolifération incontrôlée des chemins forestiers entraîne le harcèlement et la surexploitation de la grande faune, le braconnage, l'exploitation minière et hydroélectrique, la construction résidentielle, commerciale et de villégiature, le tourisme, les loisirs de plein air, la cueillette de plantes et de champignons, la navigation de plaisance et une très forte utilisation du territoire par les motoneiges, VTT, quads, etc., dont les sentiers officiels -- et les pistes officieuses, encore plus nombreuses -- ajoutent leurs impacts, jamais évalués à ce jour, à ceux du réseau routier.

Cet intense désenclavement de territoires vierges «fait perdre des occasions de protéger des territoires intacts et, donc, menace un des rôles essentiels des aires protégées, celui de territoire témoin».

«Souvent, poursuivent les chercheurs, dans des habitats largement fragmentés et habités, les premières espèces à disparaître sont les grands prédateurs (ex. : les loups), les espèces à grand domaine vital (ex. : le caribou forestier), les espèces sensibles au dérangement (ex. : les oiseaux rapaces), les espèces rares (ex. : les orchidées) et les espèces à faible mobilité (ex. les amphibiens et les reptiles). Dans le Québec méridional, on n'a pas pu mettre ces territoires à l'abri des interventions humaines majeures avant qu'ils ne soient déjà altérés. On devrait donc se demander si nous protégerons les territoires intacts au nord du 50e parallèle avant qu'ils ne soient altérés.»

D'ailleurs, c'est exactement ce qui se produira dans les zecs avec la politique du ministère des Ressources naturelles et de la Faune, qui veut y encourager l'implantation de la villégiature. Le dernier congrès des zecs a décidé de s'opposer avec force à cette politique, introduite en douce par un nouveau zonage du territoire québécois qui transforme ces territoires à vocation de conservation faunique en milieux d'exploitation polyvalente, c'est-à-dire ouverts aux nouveaux pirates du patrimoine public.

La liste des impacts des chemins forestiers s'étend aussi aux lacs, désormais accessibles aux embarcations polluantes et dévastatrices, sans parler du fait que leur accès soudain y fait disparaître l'équilibre historique des espèces par une surexploitation immédiate. Par

ailleurs, l'ouverture ou le désenclavement des grandes forêts québécoises a plusieurs impacts sociologiques, principalement sur les communautés autochtones dont le mode de vie dépend d'une abondante récolte faunique.

Les chercheurs concluent à la nécessité d'un moratoire sur la construction des chemins forestiers en adoptant comme politique de les démolir en de nombreux endroits à des fins de protection de la faune, comme on le fait aux États-Unis et ailleurs au Canada. Mais cela laisse entier le problème de la pénétration de ces territoires par les quads et les motoneiges. La planification du réseau forestier, écrivent-ils, doit aussi tenir compte des «externalités» que sont la perte économique des lacs et des forêts vierges, des habitats et des espèces sensibles, de même que de la réduction des populations animales par la fragmentation du territoire de façon à prendre des décisions économiques éclairées lorsqu'on décide d'ouvrir un territoire à l'exploitation forestière. À l'heure actuelle, on postule a priori que cette exploitation est toujours le meilleur choix, mais cette conviction se fonde souvent sur la méconnaissance de ses véritables impacts et sur l'absence d'intégration des coûts réels, externalités comprises. Québec, à l'exemple des autres provinces, doit refermer de vastes pans de forêt après la coupe pour accroître les espaces nécessaires à la stabilité des grands cheptels et des espèces sensibles, conclut l'étude.

À la suite de cette démarche, il faut que quelqu'un amorce une étude rigoureuse des impacts à l'échelle d'une région de l'hyper-pénétration du territoire par les quads et motoneiges, en train de faire disparaître le concept même de milieux naturels vierges au Québec. Et cela, à l'évidence, doit se faire avant qu'on ne rende permanents les réseaux de sentiers existants car il se pourrait bien que l'intérêt public commande d'en fermer plusieurs au nom des générations futures.