

Mise à jour du réseau prioritaire de chemins multiusages

Document d'accompagnement sur la consultation des membres de la TGIRT et des participants au projet

12 décembre 2025



Ce document fait suite à la rencontre commune de la Table de gestion intégrée des ressources et du territoire de la Gaspésie (TGIRT) du 9 décembre 2025. Au courant de cette rencontre, une version proposée du réseau prioritaire a été présentée aux membres afin de les outiller pour favoriser la compréhension et la participation à cette consultation.

Afin de répondre aux questions soulevées le 9, ce document précise la démarche et la portée de l'exercice. Il accompagne le réseau routier prioritaire proposé (cartes et fichier de formes), les études de cas et le document décrivant les trois classes de priorité. Cet ensemble d'éléments est en consultation jusqu'à son harmonisation prévue en février 2026.

Pour toute information supplémentaire, consulter la page du comité voirie sur le [site de la TGIRT](#) ou le [chargé de projet en voirie forestière](#).

1. Contexte

La Gaspésie possède un historique important en gestion concertée de la voirie forestière remontant à la fin des années 90. Plus récemment, des enjeux comme la fragmentation du couvert forestier et la qualité de l'habitat aquatique ont été mis en lumière. En réaction à ces deux éléments, un plan de gestion de la voirie a été adopté (2018), et 4 plans d'action ont été fusionnés. En 2022, la région ayant atteint une maturité en termes d'identification des enjeux, il a été convenu à l'unanimité de mettre en place un projet pilote permettant la mise en œuvre des actions ciblées dans la démarche régionale en impliquant l'ensemble des intervenants et des utilisateurs du réseau multiusage. Les objectifs de ce projet pilote sont les suivants :

- **Développer un modèle d'optimisation de la gestion de la voirie forestière.**
- Assurer un leadership permettant de rallier l'ensemble des utilisateurs afin de mettre en œuvre les actions portant sur l'amélioration et la gestion du réseau de chemin.
- Améliorer la prise en charge des problématiques environnementales et de la sécurité du réseau pour l'ensemble des utilisateurs conformément aux plans d'action.

2. Portée du réseau multiusage

La mise à jour du réseau prioritaire fait partie intégrante du projet pilote. Il s'agit de la première retombée spécifique du projet adopté en 2022. En effet, l'objectif principal du réseau prioritaire est de **fournir un outil permettant aux intervenants du milieu d'optimiser l'application des mesures de gestion du réseau dans la démarche régionale.**

Le projet comporte également les objectifs spécifiques suivants :

- Maintenir un accès au territoire public, dans la mesure où cet accès s'inscrit dans un cadre assurant le respect des écosystèmes sans pour autant nuire aux activités économiques et sociales.
- Identifier les chemins multiusages permanents autour desquels peuvent s'articuler les diverses activités liées à la mise en valeur du territoire.
- Identifier les axes communs, pour lesquels une gestion collaborative est particulièrement importante
- Favoriser la sécurité des utilisateurs du réseau et du territoire public.
- Établir les balises de la mise à jour du réseau prioritaire.

Il est très important de comprendre que le réseau prioritaire est un outil d'aide à la décision et de caractérisation. **Ce n'est donc pas une contrainte de gestion visant l'application de normes et règlements sur les tronçons identifiés.** En ce sens, il devrait être utilisé comme guide pour la prise de décisions concernant la mise en œuvre des mesures ciblées régionalement. Ce n'est donc pas le réseau qui dicte ces décisions, mais bien les intervenants participant au modèle de gestion de la voirie prévu dans le projet pilote. Un intervenant pourrait toutefois s'engager à prendre des actions sur certains tronçons prioritaires.

En ce qui concerne l'utilisation de cet outil à d'autres fins que la gestion de la voirie, par exemple pour du développement territorial, il faut donc prendre en compte la nature descriptive et dynamique du réseau issue d'un dialogue continu entre les acteurs. Ainsi, il est suggéré d'approcher les gestionnaires du réseau avant son utilisation afin de s'assurer d'en faire une bonne interprétation et d'avoir accès à toute l'information nécessaire. Le besoin ou le projet de l'intervenant pourrait alors être discuté lors des rencontres d'une future « Table voirie régionale » afin d'ajuster le réseau en conséquence ou d'émettre des recommandations. Le réseau prioritaire ne limite pas les possibilités ou le financement de projets liés au développement du territoire.

Enfin, il est important de noter qu'il s'agit du volet multiusage du réseau prioritaire. Il devra à terme être accompagné d'un volet sur le transport des bois qui est actuellement en développement. Ces deux volets distincts sont nécessaires afin de disposer d'outils qui intègrent mieux les réalités auxquelles ils sont liés. Les réseaux de sentiers fédérés de véhicule hors-route sont aussi des outils indispensables à la gestion de la voirie forestière qui doivent être superposé au réseau prioritaire lors de son utilisation.

3. Description de la démarche

3.1 Structurer le projet

Avant de débiter le travail, il était nécessaire de prendre connaissance des réseaux prioritaires précédents. L'information disponible sur le sujet en Gaspésie réside principalement dans le rapport du comité technique concernant l'accès au territoire de la Conférence régionale des élus Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine (CRÉGIM, 2014). Ce rapport décrit la démarche ayant mené à la création du réseau prioritaire de 2013. On peut y lire que le travail sur ce réseau a débuté avec une carte de base découlant du réseau d'accès aux points d'ambulance et du R11 du ministère des Ressources Naturelles. Le travail a ensuite été complété avec l'intégration de « particularités territoriales » afin de relier des points d'intérêts au réseau.

C'est principalement cette démarche qui a servi de base au présent exercice. Afin d'en avoir un regard plus critique, il était toutefois nécessaire de consulter d'autres intervenants. Des conseils supplémentaires ont donc été recueillis lors de rencontres avec les coordonnateurs des TGIRT du Bas-Saint-Laurent et de la Capitale-Nationale, lesquels ont également partagé des rapports sur des travaux similaires. Un ouvrage particulièrement détaillé dans le Témiscamingue a aussi été consulté. Finalement, des rencontres portant sur le volet transport des bois avec les professeurs Mathieu Bouchard et Sylvain Jutras de l'Université Laval ont également contribué à valider la démarche au niveau du multiusage.

Comme la CRÉGIM donc, la démarche est partie d'une carte de base, composée de la dernière mise à jour du R11 et du réseau de la CRÉGIM. L'objectif n'était cependant pas d'y ajouter des éléments, mais plutôt de recueillir suffisamment d'information auprès des usagers afin d'être en mesure de suggérer des modifications.

3.2 Collecte d'information

La première partie de l'information utilisée pour guider ces modifications provient d'utilisateurs du territoire public. C'est dans cette optique que plus d'une cinquantaine d'acteurs de la région ont reçu une invitation à communiquer les chemins liés à leurs activités. Principalement, ce sont des acteurs du récréotourisme, de l'énergie, des travaux sylvicoles et les MRC. De ce nombre, 26 ont répondu à l'appel.

La seconde partie de l'information utilisée provient de données sur les droits et les usages du territoire public. Cela comprend les éléments suivants :

- Droits fonciers (villégiature, télécommunication, énergie etc.)
- Plans d'affectation du territoire public et Plans régionaux de développement du territoire public
- Exploitations acéricoles
- Lacs de pêche du site AllonsPêcher (Fédération québécoise des chasseurs et pêcheurs)
- Sites de ski hors-piste actifs et potentiels reconnus par la MRC de la Haute-Gaspésie

Cette seconde source d'information a permis d'ajouter des segments tertiaires au réseau de façon autonome, c'est-à-dire sans consultation auprès de l'intervenant concerné. Ce choix a été fait car l'objectif n'était pas de recenser tous les chemins « permanents » liés à un droit, mais bien de recueillir suffisamment d'information pour avoir une bonne compréhension de la dynamique de déplacement sur le territoire. Ensuite, il aurait été très complexe de contacter chacun des détenteurs de droits pour identifier le chemin précis utilisé. Finalement, la catégorie tertiaire n'a pas la portée des deux premières mais constitue surtout un outil d'aide à la décision (voir la description des catégories dans le document correspondant).

Une portion du réseau tertiaire découle donc d'une interprétation du territoire plutôt que de l'identification d'un chemin par un utilisateur donné. Étant donné le rôle de la catégorie tertiaire dans les décisions subséquentes, il était important d'atteindre un certain degré de fiabilité. Cela a pu être fait en reliant uniquement les éléments pour lesquels ***une photo aérienne récente permettait d'identifier clairement un accès possible***. L'information complémentaire obtenue lors des rencontres avec les intervenants ainsi que les tronçons prioritaires des réseaux précédents permettaient de consolider ces décisions.

Cette démarche est la raison pour laquelle, au sein d'un même groupe d'éléments, certains sont reliés au réseau alors que d'autres non. Remarquez aussi que les baux d'abri sommaire n'ont pas été intégrés à l'exercice étant donné l'impossibilité pour un titulaire d'un tel bail d'obtenir un permis d'amélioration ou de construction de chemin. L'absence de ces baux et les « trous » dans les autres types de baux n'ont pas entravé l'atteinte de l'objectif, soit ***d'illustrer suffisamment bien la dynamique de déplacement sur le territoire pour suggérer des tronçons primaires et secondaires***. Le processus de mise à jour décrit au point 4 permettrait de bonifier les chemins tertiaires au besoin.

3.3. Analyse de l'information et choix des tronçons primaires et secondaires

La collecte d'information ayant permis de tracer la catégorie tertiaire, l'objectif à cette étape était de trouver la façon optimale de la relier au reste du réseau, et ultimement aux bassins de population. Il a rapidement été constaté que la majeure partie des axes principaux sont utilisés depuis longtemps et que la dynamique de déplacement sur le territoire est plutôt rigide. Ainsi, plusieurs chemins des réseaux précédents ont été reconduits. Il demeurerait toutefois nécessaire d'ajouter du détail en les identifiant à une catégorie. Des décisions étaient également à prendre sur de possibles ajouts, retrais ou déplacements de chemins prioritaires.

Cette analyse s'est voulue beaucoup plus qualitative qu'initialement prévu. En effet, les anciens chemins gaspésiens étaient souvent positionnés le long des rivières. Même si elle permet d'éviter les reliefs escarpés, la circulation en fond de vallée n'offre que des possibilités très restreintes quant à l'accès aux plateaux avoisinants, augmente le risque de bris lié à l'eau et traverse des zones riveraines importantes pour la santé des écosystèmes. Par « habitude » et en raison des difficultés liées au repositionnement d'un axe de pénétration, beaucoup de ces chemins d'importance sont restés en activité. Une analyse quantitative très stricte visant à optimiser l'accès au territoire aurait ignoré ces chemins et créé un écart de taille entre le réseau et l'utilisation réellement observée sur le terrain.

L'analyse s'est donc faite en deux parties, bien souvent confondues dans le temps. D'abord, les chemins prioritaires précédents ont été « survolés » dans un logiciel de cartographie afin d'observer leurs

relations spatiales avec les aires protégées, le réseau hydrographique, la topographie, le réseau tertiaire identifié, les points d'ambulance et les aires d'intensification de la production ligneuse.

Ce survol visait aussi à observer les superficies accessibles à partir d'un chemin et les connexions possibles avec les autres chemins. S'il était constaté que le chemin desservait bien le territoire sans nuire aux zones sensibles, il pouvait être reconduit. Si, à l'inverse, sa position était douteuse, des alternatives étaient recherchées sur les chemins à proximité. Aucun classement ou système de pointage n'a été utilisé, chaque chemin présentait des caractéristiques qui lui sont propres et une analyse « personnalisée » semblait le meilleur moyen d'obtenir un produit final représentatif.

Ensuite, il était impératif de discuter de ces constats avec des intervenants connaissant le territoire. Ils pouvaient alors valider certaines propositions et fournir de l'information sur l'état et la fréquentation d'un chemin. Ces discussions permettaient de procéder à des ajustements. Il était donc important de faire cette analyse en continu, même tôt dans le processus, afin que les intervenants rencontrés dans les premières phases puissent déjà nourrir ces réflexions.

Ce processus a permis d'obtenir ce réseau proposé ayant déjà fait l'objet de vérifications et d'ajustements importants afin de maximiser l'efficacité de la présente consultation.

4. Mises à jour futures

Le besoin d'une mise à jour future de cet outil a été communiqué par plusieurs des intervenants rencontrés lors de son élaboration. Les chemins de ce réseau sont tous caractérisés par un usage récurrent ou une position stratégique justifiant un statut permanent. Cependant, si un tracé alternatif mieux positionné venait à exister, des modifications au réseau pourraient être apportées. Il est primordial que les ***motifs justifiant le déplacement d'un tronçon soient permanents*** et non uniquement liés à des situations temporaires. De même, il est tout à fait possible d'ajouter des tronçons au réseau, ou de bonifier la catégorie de chemins déjà identifiés. Le mécanisme de mise à jour permettrait aussi de compléter le recensement des chemins tertiaires afin d'en obtenir un portrait plus précis.

Les mises à jour futures sont la responsabilité du projet pilote pendant la durée de ce projet. Une fois le projet pilote terminé, le système de gestion proposé devra prévoir le maintien des mécanismes de mise à jour et identifier les responsables potentiels du fonctionnement de ce système de gestion.

Pour l'instant, il est proposé de faire une mise à jour en continu du réseau au fur et à mesure que des secteurs seront étudiés dans le cadre du projet pilote. Une fois par an, les modifications découlant de ces travaux pourraient être portées en TGIRT commune pour être présentées et proposées pour

adoption. Si aucune modification n'a eu lieu, un effort de consultation pourrait être enclenché préalablement.

EN CONSULTATION