

Éléments clés du réseau prioritaire de chemins multiusages

Cette version des éléments clés est la version préliminaire. Elle découle des recherches du chargé de projets et de discussions avec le comité de gestion de la voirie forestière. Le réseau prioritaire sera ultimement adopté en TGIRT commune et devrait figurer dans les prochains PAFIT.

Aucun des éléments figurant dans ce document n'est permanent ou décidé. Ces éléments seront tous revus et discutés au comité voirie afin de s'assurer de réaliser un travail concerté et accepté par les parties concernées.

1. Objectifs

Les objectifs sont les éléments à atteindre à la fin du projet.

- 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 un réseau commun central, pour lequel le partage des coûts d'entretien et de mise à niveau est particulièrement important.
- Favoriser la sécurité des utilisateurs du réseau et du territoire public.
- Établir les balises de la mise à jour du réseau prioritaire.

Vous remarquerez sans doute que plusieurs enjeux d'importance ne sont pas concernés par les présents objectifs. Il faut préciser que le réseau prioritaire s'inscrit dans une démarche elle-même beaucoup plus large puisqu'un seul projet n'est pas en mesure de répondre à tous les enjeux du secteur. Ainsi, dans le cadre de cette démarche, les prochains éléments à considérer seraient :

- le financement et la mise en place de mécanismes d'entretien;
- le développement d'un outil de priorisation des travaux (GINU et CENG);
- la mise en place d'un mécanisme de mise à jour du réseau prioritaire.

Il s'agit d'éléments étroitement liés au projet de réseau prioritaire. La liste des actions à entreprendre présente dans le plan de gestion de la voirie est cependant beaucoup plus longue, et il est envisagé d'effectuer un exercice de priorisation de ces actions une fois le bilan du plan de gestion de la voirie réalisé.

2. Principes directeurs

Les principes directeurs occuperont une place centrale à l'étape de la compilation des données de sondage et devront être considérés lors de décisions concernant la classification de certains segments du réseau.

1. Création de richesse
2. Le bénéfice collectif domine le bénéfice individuel

- 3. Protection de l'environnement
 - a. Qualité de l'habitat aquatique
 - b. Fragmentation du couvert forestier
- 4. Pérennité du tracé

3. Collecte d'information

Plusieurs moyens sont envisagés pour collecter l'information nécessaire. D'abord, un exercice mené auprès des bénéficiaires de garantie d'approvisionnement désignés (BGAD) par le MRNF en 2022 avait permis d'obtenir un réseau prioritaire propre aux BGAD. Cet exercice serait repris cette année afin de mettre ce réseau à jour et de l'adapter aux nouveaux besoins.

En ce qui concerne la majorité des autres acteurs, il est envisagé de procéder à un exercice dirigé d'identification de chemins prioritaires. Ainsi, les intervenants sondés attribueraient une des classes du tableau 3.1 à chacun des segments les concernant.

Les chasseurs, pêcheurs et trappeurs, en excluant la situation des territoires fauniques structurés, sont en situation particulière. En effet, il est impossible de consulter chacune des personnes pratiquant ces activités, bien qu'elles soient omniprésentes sur le territoire. De même, leur représentant pourrait difficilement procéder à l'exercice impliquant le tableau 3.1 en leur nom. Nous suggérons de considérer que ce groupe utilise l'ensemble des chemins, ce qui ne justifie pas pour autant d'inclure l'ensemble des chemins en réseau prioritaire, selon les principes directeurs 2, 3 et 4. Afin de considérer les intérêts de ce groupe, des éléments sont présents dans les critères et balises du produit final (ex : accès aux baux de villégiature, accès à certains lacs etc.). Les représentants de ces groupes seront tout de même consultés lors du sondage, ou encore lorsqu'une version préliminaire du réseau sera disponible.

Finalement, certains groupes, comme celui des véhicules hors-route ou du secteur éolien, disposent déjà d'un réseau établi. Celui-ci sera alors retenu comme intrant pour le présent projet.

3.1 Classes de chemin pour sondage

Voici les classes qui seraient utilisée lors du sondage de certains intervenants. À noter que même si le réseau prioritaire se veut être un objet relativement permanent dans le temps, de l'information sera recueillie sur des segments temporaires.

Tableau 3.1 Classes de chemin à attribuer par un intervenant au réseau routier le concernant lors du sondage.

Classe	Description	But entretien ¹	Fermeture	Infrastructures	Exemple
1	Axe principal à maintenir en permanence.	Sécurité, efficacité de déplacement	En cas de tracé alternatif optimal uniquement	Permanentes sauf traverse à gué	Accès à un centre de service
2	Tronçon permanent pour les déplacements dans le territoire ou l'accès à des éléments uniques permanents ²	Sécurité, accès véhicule urgence	Perte d'intérêt pour l'élément unique permanent ou tracé alternatif optimal	Permanentes et temporaires	Entre un centre de services et un élément unique permanent, accès à un bail de villégiature
3	Accès pouvant être modulé dans le temps, durée de vie limitée	Sécurité, évacuation 4x4	Recommandée si réalisable, charge d'entretien élevée et utilisation trop faible ou durée de vie atteinte	Temporaires favorisées ou permanentes avec retrait anticipé	Secteur de chasse avec succès en déclin

¹ Il faut en tout temps respecter les normes et minimiser les impacts sur l'environnement.

² Un élément unique permanent est une particularité territoriale, artificielle ou naturelle, qui ne se modifiera pas dans le temps. L'accès à cet élément génère des retombées socioéconomiques. Il peut s'agir d'un lac ou d'un banc d'emprunt important. Un bûché de chasse à l'original, serait un contre-exemple puisqu'il va changer au fil du temps.

3.2 Intervenants et modalités de sondage

Le tableau 3.2 est une liste potentielle et incomplète des intervenants à sonder. Elle devra être bonifiée lors de la rencontre du comité voirie, le 11 février ainsi qu'au courant des activités de sondage. Certains intervenants sont inclus dans un groupe (saumon ou travaux sylvicoles par exemple), et il existe des questionnements à savoir s'il faut consulter chacun des membres du groupe ou un représentant.

Tableau 3.2 Liste potentielle des intervenants à sonder pour la mise à jour du réseau prioritaire.

Intervenant	Méthode de sondage	Note
Industrie forestière	Distincte	Réseau existant, mettre à jour
Travaux sylvicoles	Tableau 3.1	
Groupements		
Coopératives		
Privées		
Communautés autochtones	Tableau 3.1	À déterminer
SOPFEU	Tableau 3.1	
SOPFIM	Tableau 3.1	
MRC/municipalités	Tableau 3.1	Discussions en cours sur rôle municipalités
Services d'urgence	Distincte	
VHR	Aucune	Données sentiers fédérés disponibles
Zec	Tableau 3.1	
Baillargeon		
Des Anses		
Casault		
Réserves fauniques	Tableau 3.1	
Matane		
Chic-chocs		
Port-Daniel		
Parc national de la Gaspésie	Tableau 3.1	
Chasse/pêche/trappe	Aucune	Considérations dans contraintes, collaboration
Tourisme d'aventure	Tableau 3.1	
Ski		
Rafting		
Canyoning		
Randonnée (SIA)		
Saumon	Tableau 3.1	
Zec Bonaventure		
Zec Cap-Chat		
SGRG		
Zec Grande-Rivière		
Éolien	Distincte	
Minier	Distincte	
Hydro-Québec	Distincte	

Voici des éléments supplémentaires pouvant s'avérer utiles à collecter lors du sondage.

- Zones cellulaires
- Suggestions de tracés alternatifs
- Particularités de sécurité (bornes de sécurité différentes, protocoles existants, courbes dangereuses)
- Sites d'attrait (lacs, rivières, belvédère...), permet de considérer les intérêts de chasse, pêche et trappe.
- Recensement des cas particuliers d'entretien

- Chemin municipal en terre publique, ça existe ?
- Plusieurs baux à proximité du réseau MTQ (moins de 10 km par exemple), implication de la municipalité qui perçoit les taxes ?
- Encore en recherche d'information sur ce point.
- Notes diverses (chemin abandonné, avec ou sans traverses, ententes en vigueur)

4. Critères et balises du produit final

4.1 Contraintes

Un des dangers liés à cet ouvrage est la surreprésentation de chemins priorisés. Les contraintes peuvent avoir un effet positif à cet égard, mais aussi négatif lorsqu'elles visent à intégrer certains éléments. Les contraintes seront prises en compte tant lors des consultations que de la compilation des résultats. Il est donc possible que des éléments sondés soient modifiés au moment de la compilation. En cas de différence majeure avec les résultats du sondage, une rétroaction aux répondants concernés pourrait être faite avant la consultation finale en TGIRT commune.

Sécurité

- Contrainte certaine
 - Accès aux points d'ambulance, une mise à jour de leur position pourrait s'avérer nécessaire dans certains cas.
- Contrainte à discuter, au moment de sonder les services d'urgence.
 - Intégration des protocoles d'urgence de chaque intervenant (VHR, tourisme d'aventure) ayant des activités en arrière-pays ?

Environnement

- Ne pas favoriser l'accès à des sites sensibles
 - Contrainte à intégrer lors de l'analyse des données en collaboration avec MRNF.
- Respect des VOIC

Optimisation

- Minimiser les chemins parallèles
- Densité uniformément répartie
 - Densité par UA ou par BV ?
 - Quel dénominateur pour éviter un biais

Territoire

- VOIC paysage
- Présence sur terres privées réservée aux VHR et certains chemins d'accès. Les autres segments sur terres privées ne seront pas retenus comme candidats pour le réseau commun central.
- Accès aux baux de villégiature à maintenir.
- Accès à certains sites d'intérêt
 - CRÉGIM avait identifié les éléments suivants :

- Les sections de rivières à saumon exploitées pour la pêche au saumon par un gestionnaire délégué
- 12 lacs principalement en zec ou en réserve faunique
- Sites d'attrait
 - Grand sault madeleine
 - Domaine des chutes du ruisseau creux st alphonse
 - Relais chic-chocs à saint-octave → Village grande nature
 - Pavillon Saint-Jean Gaspé
- Information obtenue probablement au près des MRC. Plus d'acteurs consultés permet de faire un recensement complet des sites d'intérêt.
- Autochtone
 - Rencontre de travail à prévoir avec des personnes chargées de la consultation autochtone.

4.2 Catégories de chemins résultantes

Voici les catégories finales envisagées pour le réseau prioritaire. À noter que toutes ces classes sont permanentes. Cela a pour objectif de limiter la taille du réseau et le travail lié à sa mise à jour et force aussi l'établissement d'un réseau uniformément réparti dans le territoire.

Catégorie	Description	But entretien ¹	Résultat au sondage exigé ⁴	Traverses de cours d'eau	Exemple
Central partagé	Axe principal à maintenir en permanence. Permet une connectivité régionale.	Sécurité, efficacité de déplacement	Min. X utilisateurs identifient le segment en classe 1 (à déterminer)	Pont, tuyau	Reboul
Essentiel	Accès permanent vers un élément important du territoire, ou vers un « nœud de coupure » ²	Sécurité, maintenir un accès	Min. 1 utilisateur identifie le segment en classe 2	Pont, tuyau, traverse à gué	Accès vers bail de villégiature
Sécurité	Reconnu pour sauvetage d'urgence en milieu isolé, se superpose aux deux autres classes	Sécurité, efficacité de déplacement	Aucun ³	Pont, tuyau	Arrimé aux points d'ambulance

Notes et commentaires :

¹ Il faut en tout temps respecter les normes prévues. Un effort supplémentaire au RADF est envisagé à l'heure actuelle. Cet effort supplémentaire ne pourra être réalisé sur l'ensemble du réseau, mais selon

les ressources disponibles, il pourrait être exécuté en priorité sur la catégorie « central partagé », puis sur les autres.

² Selon la théorie des graphes, un nœud de coupure est un sommet dans un graphe dont le retrait augmente le nombre de composantes connexes, ce qui signifie qu'il joue un rôle clé dans la connectivité du réseau en le simplifiant. C'est un concept applicable à l'analyse de réseaux routiers. En effet, ces « nœuds » peuvent être des points centraux essentiels par lesquels il faut passer pour accéder aux autres points de manière alternée et périodique, comme des secteurs de coupe. C'est un élément très prometteur semblant au premier regard assez simple à intégrer puisque des outils permettant leur identification existent déjà.

³Déterminé en collaboration avec les services d'urgence.

⁴ La colonne de résultat exigé au sondage est sujette à changement car elle ne tient pas compte des données externes aux classes du tableau 3.1. Il est fort probable que cette réflexion doit se dérouler au moment de la compilation des données et de la prise en compte des contraintes.

5. Outils et paramètres éventuels

- Les nœuds de coupure.
- Superficie de territoire desservi minimale et maximale associé à une catégorie de chemin.
- Autres suggestions

VERSION
PROVISOIRE

6. Documents consultés

Gouvernement du Québec. (2024). *Plan régional de développement du territoire public de la Gaspésie – Section récrétourisme*. Disponible au : https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/environnement/territoire/Documents/consultation/PL_PRDTP-Gaspesie-recretourisme.pdf

Lessard-Juneau, G. (2011). *Plan directeur d'entretien de chemins forestiers – Territoire de la MRC du Témiscamingue*. Disponible au : <https://www.mrctemiscamingue.org/app/uploads/2024/03/2011-03-cheminsforestiers.pdf>

Tremblay, J.J. (2013). *Plan de priorisation des chemins multi-usages - Région de la Capitale-Nationale*.

VERSION
PROVISOIRE