

Demande de financement intervention à caractère  
suprarégional – Programme d'aménagement durable  
des forêts

**PROJET D'OPTIMISATION EN GESTION  
DE LA VOIRIE FORESTIÈRE**

30 novembre 2023

## À propos du Regroupement des MRC de la Gaspésie

Le Regroupement des MRC de la Gaspésie réunit les préfets, les maires et les directeurs généraux des MRC de la Gaspésie et travaille principalement à soutenir le développement de la région de façon durable, en cohésion avec les municipalités et les MRC de la Gaspésie.

Par ailleurs, la Table des préfets des MRC de la Gaspésie est l'entité légale de l'organisation régionale et porte le nom usuel du Regroupement des MRC de la Gaspésie.

Notre site internet à visiter pour en connaître davantage sur les différents mandats et dossiers régionaux : <https://mrcgaspesie.org/>

## SOMMAIRE EXÉCUTIF

# PROJET D'OPTIMISATION EN GESTION DE LA VOIRIE FORESTIÈRE

---

## Mise en contexte

En Gaspésie, depuis la « crise » à la fin des années 90 ayant mené la DGFo-11 à élaborer le Guide des saines pratiques en voirie forestière et installation de ponceaux, la gestion du réseau routier se déroulait de façon proactive et concertée avec l'ensemble des utilisateurs, et ce, jusqu'au milieu des années 2010. Durant cette période, chaque industriel forestier opérait sur son « territoire historique » et réalisait les travaux de voirie requis. De plus, l'ensemble des intervenants concernés par les enjeux relatifs à la voirie forestière s'impliquaient dans la recherche de solutions via différents comités.

En effet, en fonction des différentes structures mises en place, l'ensemble des intervenants concernés par la voirie forestière s'est impliqué dans la recherche de solutions en regard des enjeux relatifs à la voirie via différents comités. De ces initiatives découlent beaucoup d'informations importantes pour poursuivre les efforts de gestion du réseau de chemins.

### Comité de circulation en forêt de la Gaspésie (2010 à 2019)

Ce comité a été créé à titre de projet pilote au Québec afin de trouver des solutions à plusieurs problématiques de sécurité. Ce comité a permis d'améliorer de façon notable la sécurité de l'ensemble des utilisateurs circulant en forêt et de déployer un réseau de points d'arrêt d'ambulance. Ce comité, qui était sous la responsabilité de Rexforêt, n'est plus actif depuis 2019. Actuellement, aucune structure n'est venue remplacer ce comité en région; en conséquence, plusieurs problématiques alors réglées reviennent

### Comité voirie de la CRNNT (2012 à 2014)

Ce comité technique de la CRÉ (Conférence régionale des élus) avait comme mission de travailler sur l'accessibilité du territoire à partir d'un réseau de chemins multiusages en forêt publique. Ce comité a produit plusieurs outils et rapports. Cependant, lorsque les CRÉ ont été abolies, la coordination requise pour assurer les suites sur les recommandations proposées n'y était plus.

Le document « Registre des infrastructures 2013 » est un document fort intéressant et encore d'actualité qui traite de la prévention et de la gestion des bris qui permettait une meilleure utilisation des sommes investies. En effet, les programmes actuels ne financent pas les travaux d'entretien ou préventifs et ne financent ceux-ci que lors de bris majeurs, travaux qui deviennent alors beaucoup plus dispendieux.

## Comité de voirie de la TGIRT (2016 à actuel)

Le comité voirie de la TGIRT a été mis en place en 2016 et créé pour mettre en lumière des enjeux spécifiques concernant la voirie forestière sur le territoire public de la Gaspésie. Ce comité a produit un plan de gestion de la voirie qui traite principalement des deux enjeux suivants :

- Qualité de l'habitat aquatique.
- Fragmentation du couvert forestier.



Ces enjeux sont exposés en détail et accompagnés d'un plan d'action.

Depuis que le plan de gestion ainsi que les plans d'action ont été produits, peu de suites ont été données à ce comité. Plusieurs facteurs ont retardé la mise en œuvre des actions, dont le départ de l'ancien chargé de projet, le manque de ressources financières pour financer les travaux d'entretien requis, le manque d'expertise opérationnelle pour les réaliser ainsi que le manque de coordination et de leadership.

Dans l'intervalle, afin de maintenir en vie les initiatives menées jusque-là, un plan d'action de la DGFO-11 a été proposé afin de prendre en charge plusieurs éléments non couverts par les processus administratifs réguliers.

## Raison d'être



Depuis la mise en œuvre du nouveau régime forestier, la fusion des unités d'aménagement forestier, la création des garanties d'approvisionnement régionales, la multiplication de nouveaux utilisateurs (ex. : acheteurs au BMMB, Rexforêt, etc.) sont des éléments qui sont venus freiner les investissements traditionnellement faits afin d'assurer l'entretien du réseau et témoignent des limites associées au modèle « utilisateur/payeur ». Combinée à l'abolition des structures de gouvernance régionale, il en découle un manque de coordination et un entretien insuffisant du réseau de chemin.

De plus, l'utilisation fréquente du réseau routier par différents groupes exacerbe la nécessité qu'un arrimage et une meilleure harmonisation dans le maintien et le développement du réseau soient faits dans le but d'optimiser la gestion du réseau.

Finalement, la Gaspésie générant plus de la moitié des jours pêche au saumon au Québec, soit en moyenne 26 000 jours pêche, elle représente une destination internationale de choix. Dans cette optique, l'impact de la dégradation de la voirie forestière sur la qualité de l'eau et de l'habitat aquatique représente une priorité des membres de la TGIRT et des communautés autochtones de la Gaspésie.

## Le projet

Le présent projet vise à développer un processus de prise en charge de la gestion de la voirie à long terme pouvant être adaptée et répliquable. Pour ce faire, le projet vise à engager une ressource afin de concerter les efforts entre différents utilisateurs vers une vision commune, d'élaborer des outils d'aide à la décision et de développer des projets en partenariat et en cohérence avec le milieu en se basant sur les différents plans d'action déjà faits par les comités au fil du temps. En plus d'avoir comme effet de mettre en commun l'expertise et des ressources financières, le projet vise à mieux utiliser les fonds déjà existants, d'avoir un levier pour que chacun puisse contribuer efficacement et équitablement pour ainsi améliorer l'ensemble du réseau. Au final, le projet va optimiser les opérations forestières en ayant un réseau en meilleur état.

## Objectifs

- Assurer un leadership permettant de rallier l'ensemble des utilisateurs dans une vision commune afin d'analyser et de mettre en œuvre les actions portant sur l'amélioration et la gestion du réseau de chemin principal.
- Développer un processus de prise en charge régional(aux) de la gestion de la voirie forestière afin de maximiser l'utilisation des ressources financières disponible pouvant être adaptée et répliquable.
- Améliorer la prise en charge des problématiques environnementales et de la sécurité du réseau principal pour l'ensemble des utilisateurs.
- Optimiser les opérations forestières en ayant un réseau en meilleur état.

## Mandat de la ressource afin de répondre aux objectifs

- Mettre en œuvre les différents plans d'action élaborés par les comités précédents (CRRNT, TGIRT, MFFP, VHR) et en faire le suivi.
- Coordonner les actions entre les différents partenaires.
- Mettre en place des projets d'acquisition et transfert de connaissance en lien avec l'entretien des chemins et ponceaux.
- Assurer un support technique et opérationnel aux différents intervenants afin de permettre la réalisation de projets.
- Analyser la méthode la plus adéquate pour la prise en charge du réseau de voirie forestière et assurer un transfert de connaissance aux autres régions.

## Les retombées

### Principale retombée



Développer une expertise régionale, pouvant être adaptée et répliquable, de gestion de la voirie forestière basée sur la concertation et qui permettra à terme d'assurer un réseau de voirie entretenu, sécuritaire et qui répond aux différents enjeux socioécologiques. Le tout afin de régler les nombreuses problématiques observées par les utilisateurs et les membres de la TGIRT.

### Retombées spécifiques du projet

- Mettre à jour le réseau de chemin prioritaire;
- Mobiliser les parties prenantes;
- Organiser et animer le comité voirie;
- Mettre en place une table de gestion intégrée de la voirie qui remplacera à terme le comité voirie;
- Concerter les efforts actuels (TGIRT, MFFP et Table VHR) et les efforts passés (Conférence régionale des élues);
- Mettre en action les plans d'action sur la voirie (le plan d'action de la TGIRT, celui du ministère, celui sur les réseaux VHR et celui de la CRÉGIM);
- Coordonner, organiser et rédiger des projets liés à l'entretien de voirie;
- Documenter de nouvelles méthodes de gestion et d'entretien de la voirie;
- Planifier et mettre en œuvre des projets afin de répondre aux enjeux de voirie;
- Avoir un réseau en meilleur état.
- Optimiser les opérations forestières.



## Planification financière du projet

VENTILATION ANNUELLE DES COÛTS ET FINANCEMENT					
<i>Partenaires financiers / Poste de dépenses</i>		TOTAL	TGIRT 20%	Suprarégional 70%	Table préfets 10%
<b>Année 0</b>					
Mettre en place le nouveau comité voirie			13 286 \$	46 500 \$	6 642 \$
<b>Année 1 à 5</b>					
Aider à l'élaboration des PAFI			10 000 \$		
Accompagner les promoteurs				45 000 \$	
Faire le bilan annuel du projet et des objectifs					3 000 \$
Diffuser le bilan du projet et partager les résultats des analyses				5 000 \$	
Organiser et animer le comité voirie				20 000 \$	
Mobiliser les parties prenantes					7 000 \$
<b>Frais de fonctionnement</b>					
Outils de travail (téléphone, arcGIS, équipement informatique, etc.)			2 000 \$		
Frais de gestion et d'administration 5%			5 000 \$		
Frais de déplacement, locations de salles			3 000 \$		
<b>SOUS-TOTAL AN 0</b>	<b>2023-2024</b>	<b>66 428 \$</b>	<b>13 286 \$</b>	<b>46 500 \$</b>	<b>6 642 \$</b>
<b>AN 1</b>	<b>2024-2025</b>	<b>100 000 \$</b>	<b>20 000 \$</b>	<b>70 000 \$</b>	<b>10 000 \$</b>
<b>AN 2</b>	<b>2025-2026</b>	<b>100 000 \$</b>	<b>20 000 \$</b>	<b>70 000 \$</b>	<b>10 000 \$</b>
<b>AN 3</b>	<b>2026-2027</b>	<b>100 000 \$</b>	<b>20 000 \$</b>	<b>70 000 \$</b>	<b>10 000 \$</b>
<b>SOUS-TOTAL 2024-2027</b>		<b>300 000 \$</b>	<b>60 000 \$</b>	<b>210 000 \$</b>	<b>30 000 \$</b>
<b>AN 4</b>	<b>2027-2028</b>	<b>100 000 \$</b>	<b>20 000 \$</b>	<b>70 000 \$</b>	<b>10 000 \$</b>
<b>AN 5</b>	<b>2028-2029</b>	<b>100 000 \$</b>	<b>20 000 \$</b>	<b>70 000 \$</b>	<b>10 000 \$</b>
<b>SOUS-TOTAL 2027-2030</b>		<b>200 000 \$</b>	<b>40 000 \$</b>	<b>140 000 \$</b>	<b>20 000 \$</b>
<b>TOTAL 2023-2030</b>		<b>566 428 \$</b>	<b>113 286 \$</b>	<b>396 500 \$</b>	<b>56 642 \$</b>

## Durée du projet

Le projet est séquencé en 5 années complètes et une période de lancement. Un bilan annuel du projet sera produit et une entente de renouvellement annuel est souhaitée sachant que cette entente est conditionnelle au renouvellement du programme.



- ⇒ Période 2021-2024 : Année 0
- ⇒ Période 2024-2027 : Années 1 à 3
- ⇒ Période 2027 à 2030 : Années 4 et 5