



# Plan directeur d'entretien de CHEMINS FORESTIERS

*Territoire de la  
MRC du Témiscamingue*



Aménagement intégré des ressources  
du milieu forestier témiscamien

## REMERCIEMENT

Ce projet n'aurait jamais vu le jour sans la collaboration de ces personnes motivées. Un énorme merci pour tout le temps, les idées et le soutien que vous avez donnés pour la réalisation de ce projet.

MARIO POIRIER, MRNF (Ministère des Ressources naturelles et de la Faune)  
NATHALIE DALLAIRE, CRÉ (Conférence régionale des élus)  
MARIE-CLAIRE LEGAULT, Coordonnatrice Table GIRT du Témiscamingue  
LOYDY BROUSSEAU et SERGE GAMACHE, GRF- Témiscamingue  
OSVALDO VALERIA, Université du Québec en Abitibi-Témiscamingue  
PIERRE CARTIER, Cégep de l'Abitibi-Témiscamingue  
MEMBRES DE LA TABLE GIRT du Témiscamingue

## RÉDACTION

Geneviève Lessard-Juneau, mars 2011

## CONCEPTION

Johane Falardeau

## REMERCIEMENT

à nos partenaires



Fondation de la faune du Québec



CONFÉRENCE RÉGIONALE  
DES ÉLUS DE L'ABITIBI-TÉMISCAMINGUE



Société de développement  
du Témiscamingue



Municipalité régionale  
de comté  
de Témiscamingue



Ce projet a été rendu possible grâce à la participation financière du Ministère des Ressources naturelles et de la Faune

Ressources naturelles  
et Faune



# Table des matières



## MISE EN CONTEXTE

3

## DESCRIPTION DU TERRITOIRE ET DU RÉSEAU ROUTIER

4

- PORTRAIT DU TERRITOIRE
- UTILISATION DU TERRITOIRE

## BUT DU PROJET

9

- BESOINS DES PARTENAIRES

## DÉMARCHE RETENUE

11

## PLANIFICATION

12

- OBJECTIFS DU PLAN
- FONCTION DU PLAN
- LIMITES DU PLAN
- SUIVI DU PLAN

## ÉVALUATION DES PRIORITÉS

14

- DROITS D'UTILISATION ET PONDÉRATION
- PRIORITÉS

## STRATÉGIE D'ENTRETIEN

20

- PLAN D'ENTRETIEN
- TYPE D'ENTRETIEN
- OPTIMISATION DE L'ENTRETIEN
- RECOMMANDATIONS

## SOURCE BIBLIOGRAPHIQUE

27

## ANNEXES

28

- ANNEXE 1  
TERRITOIRES MUNICIPALISÉS ET FAUNIQUES
- ANNEXE 2  
RÉSEAU DES AIRES PROTÉGÉS
- ANNEXE 3  
SOMMAIRE DES USAGES
- ANNEXE 4  
ZONES D'UTILISATION
- ANNEXE 5  
PRIORITÉS D'ENTRETIEN
- ANNEXE 6  
INDICE

# Mise en contexte



L'accès aux terres du domaine public a toujours été important pour la population du Témiscamingue puisqu'il est intégré à la culture des activités régulières en forêt, que ce soit pour la pêche, la chasse, le piégeage, la villégiature, la cueillette de petits fruits, les randonnées diverses, le travail, et ce, toute l'année durant. L'accès routier à ces terres publiques devient donc une priorité pour la population, surtout lorsque cet accès devient précaire.

Dès 2009, la nécessité de se doter d'un système afin de prioriser l'entretien des chemins forestiers est né. À ce moment, plusieurs intervenants et utilisateurs du milieu forestier se sentent préoccupés par l'état du réseau routier en forêt. La raison principale de cette inquiétude vient du fait que l'industrie forestière, toujours très présente sur le territoire du Témiscamingue et qui s'est occupée en majorité de l'entretien et du développement du réseau des chemins, ne fait plus d'opérations sur le terrain. Pour poursuivre leurs activités en forêt, les autres utilisateurs font donc face à des contraintes techniques et financières importantes pour maintenir l'accès aux terres publiques et ainsi y poursuivre leurs activités.

## **CE PLAN DIRECTEUR TENTERA DE RÉPONDRE AUX QUESTIONS LIÉES À L'ACCÈS AUX TERRES PUBLIQUES :**

- QUEL NIVEAU D'ACCESSIBILITÉ AU TERRITOIRE PUBLIC EST-IL RÉELLEMENT DÉSIRÉ PAR LA POPULATION?
- QUEL TYPE D'ACCÈS?
- ET CE QUI SERA CONSIDÉRÉ COMME UN ACCÈS NON PRIORITAIRE, QU'EN FAIT-ON?



# Description du territoire et du réseau routier



## ► Portrait du TERRITOIRE

### CARACTÉRISTIQUES DU TERRITOIRE

#### EXPLOITATION FORESTIÈRE

Les deux grands secteurs économiques de la région sont l'exploitation forestière et l'agriculture. La forêt publique témiscamienne est principalement exploitée par trois grands détenteurs de Contrat d'aménagement et d'approvisionnement forestier (CAAF), soit Eacom, Tembec et Commonwealth Plywood. Cette dernière détient une usine de déroulage à Belleterre ainsi qu'une autre de sciage et de déroulage à Tee Lake. Il est à noter que toutes les usines détenues par Commonwealth Plywood sur le territoire de la MRCT sont en arrêt d'opérations depuis 2006. Tembec quant à elle, possède une usine de sciage à Béarn, un complexe de pâtes et papiers et d'autres produits dérivés à Témiscaming. Une usine de poutres lamellées a redémarré en novembre 2010 à Ville-Marie. Une usine de production de granules à partir de biomasse est présentement à l'étude. Eacom Timber possède quant à elle 2 usines de bois d'œuvre dans la MRC de la Vallée-de-l'Or. Malgré qu'une partie de ses approvisionnements soient situés au Témiscamingue, cette compagnie n'utilise qu'une infime partie du réseau de chemins de la MRCT se trouvant au nord est. Il est important de noter que plusieurs autres petits bénéficiaires sont présents sur le territoire de la MRCT. Une grande portion de la population témiscamienne travaille directement ou indirectement pour l'industrie forestière.

#### SAVIEZ-VOUS QUE LE TÉMISCAMINGUE C'EST :

**une superficie de 19 244 km<sup>2</sup> correspondant à plus de 50 fois la superficie de l'île de Montréal ?**

**21 municipalités et 1 territoire non-organisé ?**

**une population de 16 578 en 2009 ?**

**un territoire composé à 93% de terres publiques, soit 71.7% de forêt publique, 1.3% de lots intramunicipaux, 15% d'eau et 5% de territoires forestiers non productifs ?**

**2 réserves autochtones, 2 établissements autochtones et la présence de 6 communautés sur le territoire ?**

**4 zones d'exploitation contrôlées (zec), 3 pourvoies à droits exclusifs et 1 Réserve faunique ?**

## ACTIVITÉS RÉCRÉATIVES EN FORÊT

La MRCT compte 1 593 baux d'abris sommaires et 126 baux de terrains de piégeage enregistrés créant un achalandage significatif sur les chemins forestiers. Ces activités amènent des retombées économiques importantes pour les différents commerces du Témiscamingue.

Depuis quelques années, nous voyons se multiplier les offres récréotouristiques en forêt. Les quatre zecs du territoire et d'autres organismes œuvrant dans le domaine du plein-air, offrent une variété de plus en plus grande d'activités pour des séjours de canot-camping et de randonnées. Par ailleurs, une proportion importante de la clientèle provient d'autres régions du Québec, de l'Ontario et des États-Unis.

Un attrait important en forêt est la présence de 51 entreprises de pourvoiries réparties sur l'ensemble de ce territoire qui peuvent accueillir ensemble près de 1 900 personnes en haute saison. À ce titre, l'Abitibi-Témiscamingue est la 2<sup>e</sup> destination de choix pour la pratique de la pêche sportive au Québec. Ces pourvoiries génèrent beaucoup d'emplois et d'achats de biens et services pour les gens du Témiscamingue. On évalue à 13,7 M\$ l'impact économique des pourvoiries en Abitibi-Témiscamingue.

## BASSIN VERSANT

Un organisme de bassin versant (OBVT) a vu le jour en 2010 sur le territoire. Au cours de leur démarche, l'organisme devra créer un plan directeur de l'eau (PDE) qui prendra en considération toutes les facettes de l'entretien des chemins forestiers. Plusieurs associations de riverains existent aussi sur le territoire. Les membres de ces associations se regroupent et peuvent partager les coûts de l'entretien estival ou hivernal de leur tronçon de chemin.

Dans un contexte d'aménagement durable des ressources du milieu forestier et du territoire, il est indispensable de se doter d'un outil concerté avec les divers utilisateurs du territoire afin de prioriser les accès aux terres publiques. L'annexe 1 localise les territoires municipalisés et les territoires fauniques du territoire.

## COMMUNAUTÉS AUTOCHTONES

Les six communautés autochtones présentes sur le territoire de la MRCT ont conservé une partie de leur mode de vie traditionnel, lequel est intimement lié à l'utilisation du milieu forestier. Il est important de souligner que cette présence constitue un intrant essentiel à la gestion des ressources et du territoire. Il faudra donc en tenir compte dans toutes les actions à être réalisées sur le territoire public du Témiscamingue.



## PORTRAIT PHYSIQUE DU TERRITOIRE

La MRCT couvre une distance d'environ 200 km du nord au sud. Cette dispersion dans l'axe nord-sud lui confère des caractéristiques forestières très diversifiées. Le Témiscamingue possède une forêt mixte allant de la sapinière à bouleau jaune dans sa portion nord à l'érablière à bouleau jaune dans sa portion plus au sud. Une caractéristique non négligeable du territoire est la forte présence de plans d'eau. Le lac Témiscamingue longe toute sa limite ouest et sud-ouest, la Rivière Dumoine à l'est, le réservoir Kipawa ainsi que la rivière et le lac des Quinze traversent tout le territoire d'Est en Ouest pour n'en nommer que quelques-uns. Ces plans d'eau à eux seuls sont un élément majeur qui attire les utilisateurs en forêt.

Plus valonneux au nord, le terrain devient plus accidenté vers le sud. De ce fait, l'abondance de sable et de gravier facilite la construction et l'entretien des chemins en permettant un accès facile à la matière première dans la portion plus au nord, ce qui est beaucoup plus ardu vers le sud où le sol est souvent mince et rocailleux.

La MRCT compte une réserve aquatique et 4 réserves de biodiversité projetées (annexe 2). La construction et l'entretien de chemins à l'intérieur de ces zones est hautement règlementées même si certaines ne sont encore que des zones à l'étude. Le statut final et les limites de certaines de ces aires protégées ne sont pas encore définis. À l'intérieur de ce plan, puisqu'aucune directive provenant des gestionnaires de ces territoires n'est encore émise, nous considérons préserver des priorités d'entretien à l'intérieur des futures aires protégées. Le plan doit permettre d'intégrer ces éléments lorsque les règles seront établies. Parmi ces aires protégées, notons que le projet d'Opémican est à l'étude afin de devenir un futur parc national.

## ÉTAT DU RÉSEAU

Par le passé, le développement du réseau routier en forêt s'est fait majoritairement en fonction des besoins des compagnies forestières. Les chemins construits sont rarement planifiés plus de quelques années à l'avance et étaient historiquement construits dans l'unique but de se rendre à la matière ligneuse. Le principe directeur étant que celui qui avait besoin de l'accès, en défrayait les coûts qui y sont reliés. Ce développement ne s'est rarement, par le passé, fait en fonction des autres utilisateurs du territoire. L'ouverture de tous ces accès a permis à beaucoup d'autres utilisateurs d'accéder au milieu forestier.

Les infrastructures routières en forêt ont souvent une durée de vie plus courte que prévue lors de leur construction. Résultat : nous faisons face à un vieillissement de l'ensemble du réseau. Ces chemins qui prennent de l'âge entraînent beaucoup de frais d'entretien et de réfection. Il s'agit d'un cercle vicieux : plus les frais sont élevés pour entretenir un chemin, moins les utilisateurs ont la capacité de le faire donc moins il est entretenu, plus les frais augmentent.



## CLASSIFICATION DES CHEMINS

# ► Utilisation du TERRITOIRE

Présentement, nous retrouvons différentes formes de classification des chemins forestiers. D'un côté, nous avons une classification provenant du MTQ dont le MRNF se sert pour déterminer la classe d'un chemin. Ce dernier a réalisé une seconde classification terrain qui permet de déterminer la carrossabilité du chemin. Cette donnée n'est par contre pas disponible pour l'ensemble du territoire.

De son côté, l'industrie forestière, détermine une autre classification en fonction de son état, de la vitesse et de son niveau d'utilisation en fonction des différentes activités (tableau 1). Cette évaluation permet de voir l'ampleur du réseau de chemins forestiers de la MRCT.

**TABLEAU 1**  
kilomètres de chemin par classe  
selon l'échelle de l'industrie  
forestière

### PRIMAIRE

351 km

Chemins principaux, mis en forme, gravelés, surface de roulement entre 10 et 11 m, 70 km/h

### SECONDAIRE

819 km

Chemins d'accès, mis en forme, gravelés, surface de roulement entre 8 et 10 m, entre 50 et 60 km/h

### TERTIAIRE

8 197 km

Chemins de fourche, mis en forme, gravelés, surface de roulement entre 6 et 7 m, entre 30 et 40 km/h

### HIVER

1 542 km

Chemins non gravelés, matériel des fossés comme surface de roulement, largeur et vitesse variable

On peut y ajouter environ 6 800 kilomètres de sentiers divers et de chemins dont la définition est « non-classé » puisque leur état est inconnu à ce jour. Dans plusieurs de ces cas, il s'agit de chemins construits lors d'anciennes récoltes de bois. Il est entendu que l'entretien de tout ce réseau est impensable à moins d'avoir un budget et des effectifs illimités.

## UTILISATEURS ACTUELS

Tout le territoire forestier témiscamien est utilisé à des niveaux différents. Les utilisateurs de ces terres publiques y vont pour la pêche, la chasse au petit et gros gibier, le piégeage, le camping, la villégiature, la cueillette de petits fruits, les randonnées de toutes sortes, le canot-camping, les activités de plaisance, l'exploitation d'érablière, la coupe de bois de chauffage, le travail, la poursuite d'activités traditionnelles et encore bien d'autres. Comptenu de la proximité de la forêt au Témiscamingue, on est presque assuré de rencontrer quelqu'un qui s'y rend pour toutes ces raisons dans une même année.

En contexte économique favorable, la forêt est une source importante d'emplois. Lors d'activités forestières, un chantier en opération peut employer une centaine de personnes voyageant sur les chemins matins et soirs. Les pourvoyeurs ainsi que les zecs emploient aussi des gens qui circulent sur les chemins forestiers dans le cadre de leurs tâches.





## BESOINS DES UTILISATEURS

Le besoin ultime de chacun de ces utilisateurs est de pouvoir poursuivre leurs activités en forêt. Ils veulent par le fait même éviter que la pratique de leurs activités soit trop dispendieuse, impliquant que l'accès y soit relativement facile. Il est important que les enjeux environnementaux soient considérés dans l'entretien des chemins. Il est aussi primordial pour plusieurs de limiter l'accès à certaines zones, afin de préserver au maximum l'état naturel de la forêt, préserver la qualité des paysages et de la faune. Dans un tel contexte, il est souvent difficile de répondre aux besoins de tous. Pour certains chasseurs par exemple, il s'agit d'un avantage de n'avoir accès qu'en VTT à leur abri sommaire. Pour d'autres, il est important de pouvoir s'y rendre en véhicule automobile. Il y a autant de vision d'accès au territoire forestier que d'utilisateurs de la forêt.

De plus, les utilisateurs désirent aussi avoir un guichet unique pour les questionnements liés à l'accès. Présentement, aucune structure n'existe pour les renseigner, autant sur l'état d'un chemin que sur l'entretien qui y est maintenu.

Pour les gens qui possèdent une entreprise, un accès minimum bien entretenu demeure une priorité pour satisfaire leur clientèle. Pour plusieurs d'entre eux, la perte des accès signifie la fin de leur activités. Un mauvais état de la route peut diminuer leur niveau de clientèle et par le fait même limiter les investissements qu'ils prévoient faire en forêt.

Pour les promoteurs témiscamiens, le maintien de l'accès à une grande partie du territoire forestier procure la possibilité de développer des activités lucratives en forêt.

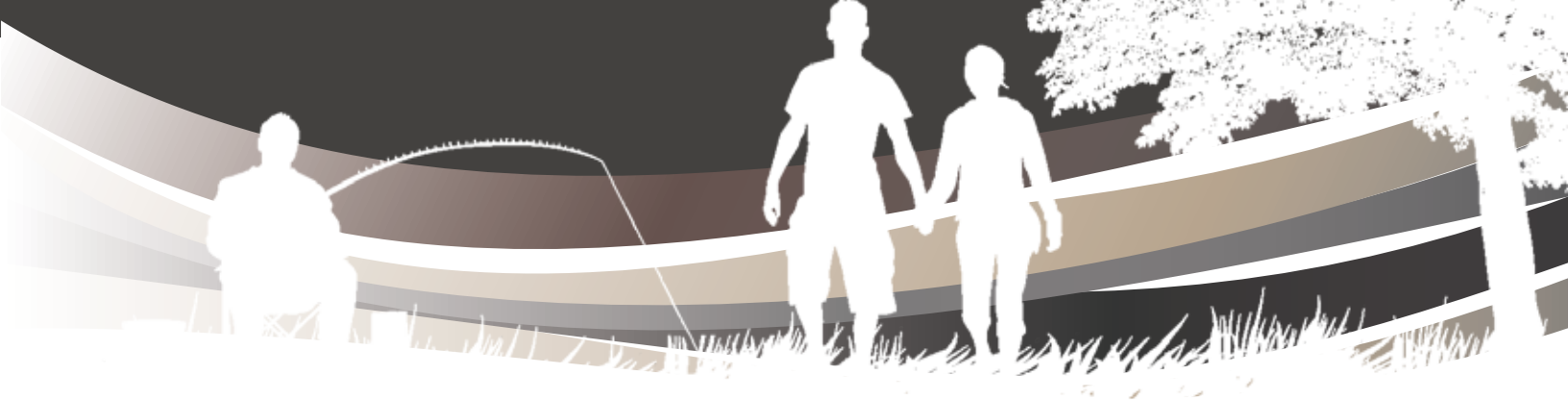
### **PAS D'ACCÈS, PAS D'INVESTISSEMENT.**

La préservation d'un niveau d'accès minimum laisse la porte ouverte à ces futurs investisseurs.

Les premières nations présentes sur le territoire désirent toutes maintenir un certain niveau d'accès afin de poursuivre leurs activités culturelles, spirituelles et familiales. Par contre, il est important pour elles que cet accès minimise les impacts environnementaux négatifs et vise en premier lieu la protection de la faune et de la flore.



# But du projet



Suite aux questionnements de plusieurs utilisateurs, la Table de gestion intégrée des ressources et du territoire du Témiscamingue (Table GIRT) a présenté à la Fondation de la faune du Québec (FFQ) un projet de plan directeur d'entretien de chemins forestiers. D'autres partenaires, désireux de faire partie de ce projet ont par la suite été appelés à s'impliquer.

Le projet visait principalement à doter le Témiscamingue d'une démarche structurée et concertée permettant de déterminer une priorisation des secteurs dont l'accès doit être maintenu en territoire public. Les résultats se voulaient exportables à d'autres territoires vivant une situation similaire.

Une chargée de projet relevant de la Table GIRT est donc responsable de la création du plan directeur qui doit comprendre une priorisation du réseau routier témiscamien en fonction de critères qui seront à définir dans la démarche. Elle est responsable de documenter l'ensemble des enjeux liés aux accès et définir une approche avec la table GIRT qui permet d'atteindre les objectifs.



# ► Besoins des PARTENAIRES

La fondation de la faune du Québec (FFQ) désire avoir un portrait des chemins multiusages qui assurent l'accès aux ressources naturelles et au territoire. Le plan produit doit inclure des grilles d'aide à la décision (grille d'analyse multicritère), la cartographie du réseau routier et une stratégie d'intervention concertée du maintien de ces accès.

La Conférence régionale des élus (CRÉ) mise sur le caractère exportable du processus au bénéfice des réflexions à venir dans d'autres MRC de la région. L'accès au territoire est un enjeu prioritaire identifié dans le cadre du Plan régional de développement intégré des ressources et du territoire (PRDIRT) et nécessitera un processus similaire, mais mené à une échelle régionale.

Le Ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF), quant à lui, se voit confié de nouveaux rôles avec la Loi sur l'aménagement durable du territoire forestier, incluant de nouvelles responsabilités liées à la gestion des chemins multiusages. Il est donc très utile pour lui de détenir un outil concerté de priorisation. Ce plan lui permettra de mieux cibler les interventions à l'intérieur de son mandat et facilitera la prise en compte des besoins locaux dans différents programmes. Dans une certaine mesure, puisqu'il sera responsable de la planification et des opérations à partir de 2013, cette priorisation peut permettre d'influencer les plans à venir.

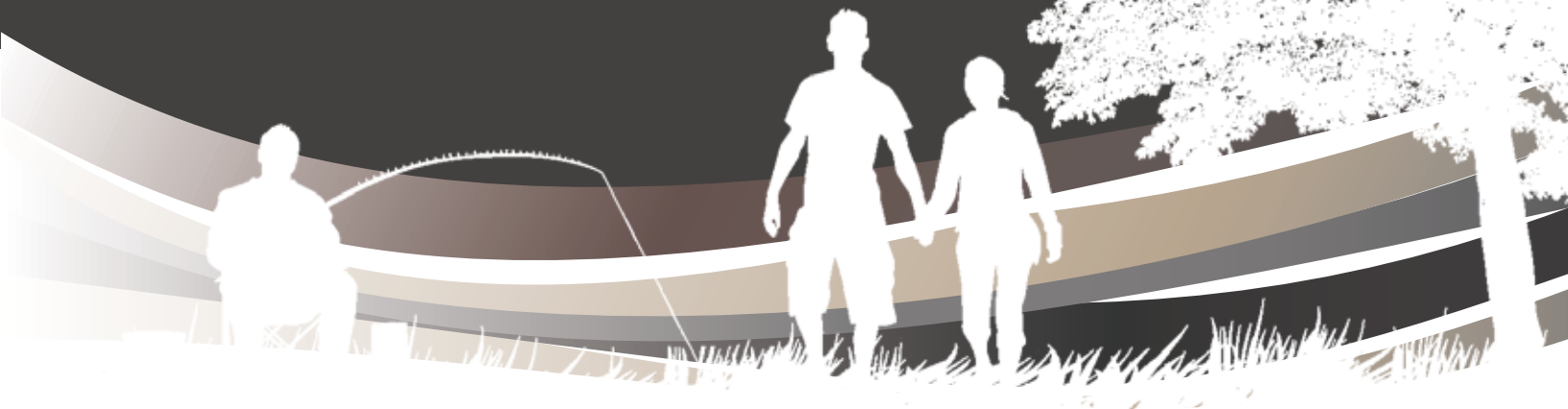
Du côté de la Municipale Régionale de Comté de Témiscamingue (MRCT), il permet d'avoir une vision globale de l'accès que les témiscamiens désirent maintenir sur leur territoire. Dans un même ordre d'idée, il permettra d'orienter le développement et de consolider certains usages du territoire.

Ce plan permettra à l'industrie forestière de mieux réaliser sa planification autant à court qu'à long terme. Ce plan lui permet en un coup d'œil de déterminer les zones privilégiées par les autres utilisateurs de la forêt pour la pratique de leurs activités respectives. La localisation de ces zones fortement utilisées peut aider l'industrie à mieux définir les moyens pour répondre aux besoins des autres utilisateurs. Dans un même temps, cette priorisation peut lui permettre d'optimiser les investissements en forêt en garantissant leur préservation dans le futur.

Pour la Société de développement du Témiscamingue (SADCT-CLDT), l'accès au territoire est une condition préalable au développement du Témiscamingue, surtout dans le nouveau contexte de développement durable et intégré. L'ensemble des utilisateurs du milieu forestier doivent se donner de nouvelles façons de faire plus appropriées pour assurer, à la fois, l'entretien du réseau et la protection des écosystèmes dans lequel il se déploie.



# Démarche retenue

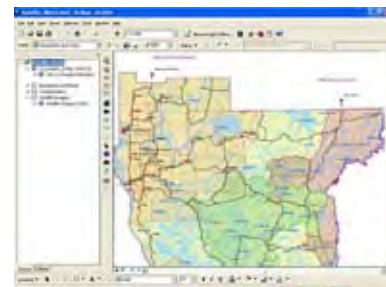


La démarche retenue permet de définir une vision commune de l'accès au territoire. Nous avons donc réuni à une même table, les gestionnaires et les différents utilisateurs du milieu forestier via la Table GIRT. Puisque beaucoup de travail d'identification des préoccupations des utilisateurs du milieu forestiers avait déjà été réalisé par cette même table sur les chemins forestiers, nous avons déjà une base pour définir certains enjeux. La stratégie retenue par la Table GIRT dans le cadre de ce projet consiste à proposer les orientations, valider le choix des critères et finalement présenter les axes prioritaires qui résultent des analyses. Le choix des axes prioritaires doit toujours se faire en considérant les réalités témiscamiennes et poursuivre des objectifs communs.

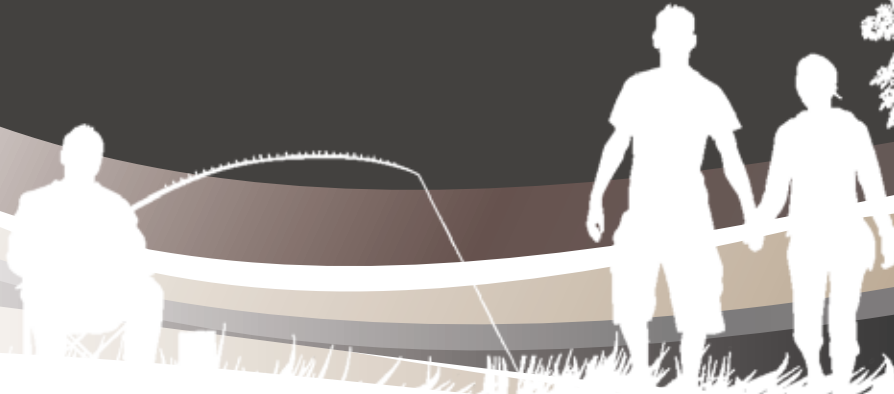
L'approche définie dans ce document est faite en fonction d'une analyse locale propre au Témiscamingue et non ciblée à un site ou vers une vision régionale. Les priorités définies ne comprennent pas les zones potentielles de développement, ni les besoins des industriels forestiers ou miniers, mais permettent de maintenir l'accès à des secteurs selon une priorisation subjective et transparente entre les utilisateurs et basée sur l'utilisation actuelle du territoire.

Un facteur important à considérer en termes de temps et de complexité dans la méthodologie du plan est la récupération de plusieurs données cartographiques utiles à la réalisation du por-

trait sur le territoire de la MRCT. Ces données sont à la fois détenues par le MRNF, la MRCT, les compagnies forestières, les zecs et d'autres utilisateurs selon le territoire. Pour certaines étapes, la création d'une nouvelle base de données contenant une partie des données de chacun de ces gestionnaires est nécessaire. La difficulté est d'autant plus grande au Témiscamingue de par la multiplicité des unités d'aménagement forestier couvert par la MRCT. En plus de récupérer des données de tous les détenteurs, il faut récupérer ces données sur plusieurs unités d'aménagement forestier (UAF) qui ne sont pas nécessairement gérées par les mêmes gestionnaires. Il est donc inclus dans le plan une portion d'analyse de données informatiques et la mise en commun de ces données pour créer un outil de travail homogène et spécialement conçu pour les différentes analyses. Un inventaire qualitatif des chemins doit aussi être prévu afin d'avoir une meilleure connaissance de base du réseau routier.



# Planification



## ► Objectifs du PLAN DIRECTEUR

**L'OBJECTIF PREMIER DE CE PLAN EST DE DÉFINIR À LONG TERME LE RÉSEAU STRUCTURANT POUR L'ACCÈS À TOUS LES USAGERS DU TERRITOIRE. CE PLAN PERMET D'AVOIR UNE VISION CLAIRE DE L'ACCÈS DÉSIRÉ PAR LES TÉMISCAMIENS À LEUR FORÊT.**



## ► Fonction du PLAN DIRECTEUR

Le plan constitue un outil de priorisation des accès modulé en fonction des réalités du territoire d'analyse. La fonction ultime de ce plan sera de diriger, dans un deuxième temps, l'entretien des chemins forestiers en territoire public. Ce plan permettra aussi de définir les orientations à donner à d'autres projets ou investissements en forêt. Il pourra également servir à optimiser l'organisation des ressources financières et matérielles liés à la gestion de l'entretien d'un réseau routier en forêt dans le futur.

## ► *Limites du* **PLAN DIRECTEUR**

Bien que ce plan soit un réel exercice de concertation, il est utopique de penser que l'ensemble des utilisateurs ont eu la tribune pour définir leurs attentes. Il en va de la volonté des gens de se faire entendre via un groupe représentatif.

Par le fait même, le plan ne vient déterminer aucun responsable pour la gestion de cet entretien.

Le plan vient déterminer où l'accès doit être maintenu. Par contre, ce dernier ne vient pas déterminer le type de véhicule à privilégier (4x4, VTT, etc.). Le but n'étant pas nécessairement d'y maintenir un accès « facile », mais simplement que de s'y rendre doit toujours être possible. Le plan n'intègre pas non plus de priorité au type d'usage et ces derniers sont tous considérés également dans la méthode d'analyse.

Malgré qu'il inclue des coûts approximatifs de l'entretien du réseau, il n'est aucunement question à l'intérieur de ce document des moyens de financement nécessaires à la réalisation de cet entretien. Le plan n'engage ou ne limite personne à entretenir un chemin s'il le désire. Cette option sera toujours possible.

Le plan ne se substitue à aucune loi en vigueur en territoire forestier. Toute personne faisant de l'entretien doit minimalement respecter le Règlement sur les normes d'intervention (RNI).



## ► *Suivi du* **PLAN DIRECTEUR**

Il est considéré que le plan actuel a une validité de 5 ans. Des rencontres annuelles entre les partenaires ou les gestionnaires du territoire doivent être prévues afin de constater l'état de situation lié à l'accès. Une mise à jour annuelle est essentielle afin de s'assurer que les critères soient toujours actifs ou utilisés. De plus, il faut conserver une certaine ouverture pour intégrer des mises à jour majeures. Par exemple, advenant le cas où les normes régissant une aire protégée prévoient qu'un accès doit être fermé, cela pourrait causer des modifications aux priorités définies dans le plan. Ce plan n'est aucunement statique et pourra être bonifié afin de s'adapter aux modifications d'usages du territoire.

# Évaluation des priorités



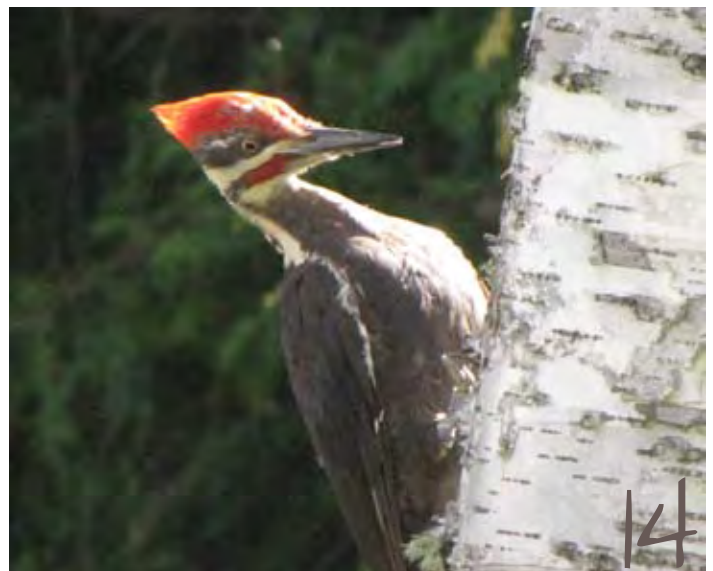
## ► Droits d'utilisation et PONDÉRATION

L'approche définie dans ce document vise à évaluer le niveau d'utilisation du territoire public du Témiscamingue. Pour évaluer ce niveau d'utilisation, nous nous sommes basés sur les différentes catégories de droits d'utilisation octroyés sur le territoire public.

Il est à noter que les droits d'occupation non discriminants, car uniformément répartis sur le territoire (abris sommaire, terrains de piégeage), n'ont pas été pris en compte.

Afin d'obtenir une évaluation qui soit la plus équilibrée possible, nous avons dû identifier des critères et des indicateurs adaptés à chaque type de droits d'utilisation et déterminer un niveau d'utilisation propre à chacun. Ces droits ont été retenus lorsqu'ils impliquent un certain niveau d'investissement en forêt dont il serait regrettable de perdre l'accès. La première étape consiste donc à réaliser un inventaire des droits d'utilisation retenus et de les localiser sur la carte.

Ci-après se trouvent les droits d'utilisation qui serviront à l'analyse de l'occupation du territoire. Chacun de ces droits est associé à un des 219 blocs de 10x10 km qui ont été créés pour recouvrir tout le territoire de la MRCT. Par la suite, 3 classes contenant un nombre égal de données sont créées pour classer le niveau d'occupation de chaque bloc. Par exemple, le total de 30 sites analysés se répartirait en 3 classes de 10 sites.



## a) CATÉGORIE DE DROIT D'UTILISATION HÉBERGEMENT COMMERCIAL

### Type de droit :

Pourvoiries, campings aménagés ou semi-aménagés, camps forestiers

### Critère d'évaluation :

La capacité d'hébergement

### Indicateurs :

Pourvoiries et camps forestiers = Nombre de lits par site

Campings = Nombre d'emplacements par site

Il est à noter que seuls les terrains de camping avec des services tels un terrain dégagé et/ou nivelé, des tables de pique-nique, des ronds à feu de camp, des toilettes sèches, des accès à l'eau ou une plage publique ont été conservés. Les campings dits « rustiques » sont facilement déplaçables puisqu'ils n'y a pas de gros investissements en jeux. Les utilisateurs ou gestionnaires de territoire peuvent donc en modifier l'emplacement au gré de leurs besoins ou de l'accès disponible.

Chaque site se verra octroyé un pointage de 1, 2 ou 3 points selon sa capacité d'hébergement. Plus la capacité d'hébergement est élevée, plus il est important et plus son pointage augmentera. Les classes peuvent varier en terme de nombre de sites par classe afin de refléter la réalité régionale ou en regardant la dispersion des données à l'intérieur de chaque critère.

## Voici les classes créées à partir des données recueillies sur leurs capacités d'hébergement

### POURVOIRIE

1 POINT 1 à 16  
2 POINTS 17 à 48  
3 POINTS 49 et +

### CAMPING

1 POINT 1 à 4  
2 POINTS 5 à 8  
3 POINTS 9 et +

## b) CATÉGORIE DE DROIT D'UTILISATION HÉBERGEMENT INDIVIDUEL

### Type de droit :

Villégiature

### Critère d'évaluation :

Chaque site

### Indicateurs :

Nombre total de sites par bloc d'analyse (100 km<sup>2</sup>)

Le but étant de documenter l'utilisation du territoire et l'achalandage des chemins, que la personne soit propriétaire ou non de son terrain, cela ne fait aucune différence.

## Voici les classes selon le nombre de site par bloc

### VILLÉGIATURE

1 POINT 1 à 7  
2 POINTS 8 à 19  
3 POINTS 20 et +





### c) CATÉGORIE DE DROIT D'UTILISATION RÉCRÉOTOURISME

**Type de droit :**

Sentiers

**Critère d'évaluation :**

Chaque regroupement de sentiers

**Indicateurs :**

Présence par bloc d'analyse (100 km<sup>2</sup>)

Si un sentier se retrouve à l'intérieur d'un bloc, cela lui attribue 1 point. À ce point, nous avons déterminé que le pouvoir attractif et le nombre des sentiers sur le territoire ne méritait pas qu'on crée 3 classes. Seuls les sentiers présents dans les couches d'affectations qui sont reconnus ont été analysés.



### d) CATÉGORIE DE DROIT D'UTILISATION ACCÈS À UN PLAN D'EAU

**Type de droit :**

Quais et rampes de mise à l'eau

**Critère d'évaluation :**

Quais et rampes de mise à l'eau

**Indicateurs :**

Superficie du plan d'eau desservi

La logique à l'intérieur d'une telle classification implique que l'achalandage et les enjeux liés à l'accès risquent d'être plus importants sur un grand lac que sur un petit.

### Voici les classes selon le nombre de site par bloc

#### QUAI ET RAMPE

1 POINT	0,3 à 7,7 km <sup>2</sup>
2 POINTS	7,8 à 38,9 km <sup>2</sup>
3 POINTS	39 km <sup>2</sup> et +



### e) CATÉGORIE DE DROIT D'UTILISATION BÂTIMENT PUBLIC

**Type de droit :**

Poste d'accueil de territoires fauniques structurés

**Critère d'évaluation :**

Chaque site

**Indicateurs :**

Présence par bloc d'analyse (100 km<sup>2</sup>)

Puisqu'il s'agit d'un élément important à préserver l'accès tel que défini dans les principes directeurs, la présence d'un poste d'accueil à l'intérieur d'un bloc donne automatiquement 3 points.

f)

## CATÉGORIE DE DROIT D'UTILISATION PRÉLEVEMENT DE LA RESSOURCE FAUNIQUE

### Type de droit :

Taux de fréquentation par lac

### Critère d'évaluation :

Jour / personne / lac

### Indicateurs :

Nombre de jour / personne / lac par bloc d'analyse (100 km<sup>2</sup>)

Cette donnée n'est disponible que sur les zecs et les pourvoies à droits exclusifs et doit servir à discriminer ces territoires entre eux seulement.

Cette donnée peut être pertinente lorsque vient le temps de choisir d'entretenir un chemin ou un autre qui ont un même niveau de priorité. Dans le présent document, la donnée n'a pas été utilisée à cette première étape.



## AUTRES CATÉGORIES

Les secteurs de bois de chauffage n'ont pas été retenus puisqu'ils changent de place au gré des accès disponibles. Si un chemin devient inaccessible, le MRNF trouvera un autre secteur pour maintenir cette utilisation du territoire. Les érablières aussi ont été laissées de côté, considérant que leur achalandage se concentre pendant l'hiver et le printemps, période qui n'est pas couverte par le présent plan. Par contre, considérant que ces usages se localisent en périphérie des zones habitées, elles risquent d'être tout de même couvertes par les priorités d'entretien.

Cette première pondération permet de discriminer chaque droit d'utilisation à l'intérieur de son groupe.



# ► PRIORITÉS

## NIVEAU D'UTILISATION PAR BLOC

Par la suite, tous les points de chacun des types de droit sont additionnés afin de donner la somme de tous les usages pour chaque bloc. Suite à cette étape, une seconde classification est réalisée en séparant le nombre de blocs ayant une somme supérieure à zéro en trois classes soit : peu, moyennement ou fortement utilisé. On peut constater que la pondération à cette étape-ci ne priorise aucun usage. Ils ont tous le même poids relatif lorsque vient le temps de faire la somme par bloc.

## ZONES D'UTILISATION

Suite à la localisation des niveaux d'utilisation sur la carte, l'étape suivante consiste à déterminer de grandes zones d'utilisation. Il s'agit de faire un regroupement des blocs ayant un même niveau ou un niveau similaire d'utilisation. Ce regroupement permet de travailler à une échelle plus large et facilite le travail de priorisation en ciblant de larges zones d'utilisation. Le regroupement se fait selon les règles suivantes :

1. Les zones jaunes sont composées de blocs d'utilisation nulle ou faible (gris ou jaunes) et parfois d'un bloc orange isolé;
2. Les zones vertes sont composées de blocs de moyenne utilisation (oranges) et peuvent englober un bloc isolé qui serait d'une autre couleur;
3. Les zones bleues sont composées majoritairement de blocs de forte utilisation (rouges), mais peuvent englober des blocs isolés d'une autre couleur.

L'annexe 4 présente les zones d'utilisation. Il est intéressant de présenter cette carte aux utilisateurs afin qu'ils voient des résultats tangibles du travail réalisé à ce jour. Cela permet de répondre à certains questionnements liés à l'application de l'analyse qui a été faite et aide à l'appropriation de la démarche en général. Lors de ces rencontres, certaines classifications pourraient être réanalysées si des critères auraient été mal évalués (ex. pondération) ou si des zones présentent des considérations spéciales.

## TABLEAU 3 exemple de grille finale de classification par bloc

### BLOC B-4

QUAI	1	CAMPING	0
POURVOIRIE	1	SENTIER	1
VILLÉGIATURE	2	ACCUEIL ZEC	0

**SOMME DES USAGES 5**

### BLOC B-5

QUAI	0	CAMPING	0
POURVOIRIE	0	SENTIER	0
VILLÉGIATURE	1	ACCUEIL ZEC	0

**SOMME DES USAGES 1**

### BLOC B-6

QUAI	0	CAMPING	0
POURVOIRIE	0	SENTIER	0
VILLÉGIATURE	3	ACCUEIL ZEC	0

**SOMME DES USAGES 3**

### BLOC B-7

QUAI	0	CAMPING	0
POURVOIRIE	0	SENTIER	0
VILLÉGIATURE	1	ACCUEIL ZEC	0

**SOMME DES USAGES 1**

### BLOC C-1

QUAI	0	CAMPING	0
POURVOIRIE	0	SENTIER	0
VILLÉGIATURE	0	ACCUEIL ZEC	0

**SOMME DES USAGES 0**

**Les couleurs dans la colonne « Somme des usages » sont le résultat du niveau d'utilisation**

■ AUCUN ■ FAIBLE ■ MOYEN ■ FORT

L'annexe 3 présente une cartographie du niveau d'utilisation pour chacun des 219 blocs.

## PRIORISATION

Une première priorisation peut alors se faire en reliant les zones d'utilisation à un niveau de priorité d'entretien. L'échelle de priorisation se définit comme suit :

### **PRIORITÉ 1 (ESSENTIEL)**

**chemins dont l'entretien devient un incontournable afin de maintenir un accès minimum au territoire;**

### **PRIORITÉ 2 (MAJEUR)**

**chemins dont le non-entretien a un impact majeur sur les utilisateurs;**

### **PRIORITÉ 3 (IMPORTANT)**

**chemins dont le non-entretien ne compromet pas l'accès au territoire, mais en facilite grandement l'accès.**

Les chemins de priorité 1 tendent à établir un lien vers les zones bleues, soient celles étant utilisées intensivement. Par la suite, les chemins de priorité 2 donnent accès aux zones vertes, soient celle utilisées modérément et ainsi de suite.

Certaines zones très achalandées ne sont pas couvertes par une priorité d'entretien de chemins. En fait, il faut aussi inclure une analyse raisonnée à l'intérieur de la démarche. Dans le cas présent, les secteurs d'utilisation intensive longeant le lac Témiscamingue et la rivière et le lac des Quinze ont été retirés puisqu'ils sont déjà à proximité des chemins gérés par le MTQ. Il a été considéré qu'une distance raisonnable les séparerait d'un réseau de chemins entretenus. On peut considérer qu'une distance de 5 km à 10 km est raisonnable. De ce fait, ils sont déjà couverts par un niveau de priorité supérieur aux secteurs conservés pour le reste des analyses. Ces zones sont majoritairement des secteurs denses de villégiature et sont en territoires municipalisés. La plupart des chemins d'accès à ces zones sont déjà entretenus par les municipalités en période estivale suite à des demandes de villégiateurs par exemple.

Il est important de garder en tête que le choix des axes prioritaires à entretenir se fait en considérant les besoins des gens du Témiscamingue. Le choix de ces axes doit faire consensus entre les utilisateurs et doivent favoriser les retombées économiques et le bénéfice collectif des témiscamiens. Ces choix doivent aussi permettre de conserver un maximum d'usage sur le territoire.

Plus un secteur a une variété d'usages, plus l'accès à ce dernier doit demeurer important. L'entretien de chaque kilomètre doit pouvoir se justifier, et ce, aux yeux de tous les utilisateurs sans en cibler une catégorie en particulier. De ce fait, les priorités d'accès ne mènent pas à un usage en particulier, mais tendent à rejoindre les zones où il y a le plus d'utilisation en considérant une certaine distance entre le chemin entretenu et le site utilisé en tant que tel. Par exemple, si l'on considère qu'une pourvoirie a 5 km de chemin à entretenir pour rejoindre le chemin de priorité 1, il n'est pas exagéré de prétendre que l'accès à son secteur est maintenu dans le contexte témiscamien. L'accès doit se faire prioritairement aux territoires en fonction de leur niveau d'utilisation et est évalué à partir des infrastructures publiques et privées en forêt.

Le plan assure du fait même qu'un accès sera maintenu pour les territoires touchés par les 3 catégories de priorités. En appliquant le principe qu'une zone fortement utilisée doit être desservie par un chemin de priorité 1, une zone orange, par un chemin de priorité 2 et ainsi de suite, nous arrivons à créer une carte qui localise les tronçons à prioriser. Vous trouverez le résultat de cet exercice de priorisation à l'annexe 5.

### **SELON CETTE PREMIÈRE PRIORISATION, L'ENTRETIEN SE RÉPARTIT COMME SUIT :**

**PRIORITÉ 1 = 321 KM**

**PRIORITÉ 2 = 297 KM**

**PRIORITÉ 3 = 225 KM**

**On considère donc que le plan vise l'entretien d'un réseau de 843 km de chemins forestiers.**



# stratégie d'entretien



## ► Plan D'ENTRETIEN

Les étapes précédentes sont primordiales afin d'établir la priorité d'entretien des chemins forestiers. Par contre, lorsque vient le temps de décider où s'en va la machinerie, d'autres décisions sont à prendre. La stratégie d'entretien définie ci-après permettra de faire des choix éclairés et facilement défendables qui permettront d'optimiser cet entretien.

Voici les étapes utilisées pour définir **UN INDICE** qui servira à noter l'importance d'un chemin par rapport aux autres.

### LES TRONÇONS

**L'ÉTAPE PREMIÈRE CONSISTE À SÉPARER CHAQUE CHEMIN EN TRONÇONS.**

**UN TRONÇON EST LA DIVISION D'UN CHEMIN PAR LES BLOCS D'ANALYSE DE 100 KM<sup>2</sup>** qu'il traverse. À l'intérieur d'un bloc d'analyse, un tronçon peut être fractionné encore si on y retrouve une fourche importante telle que définie dans les priorités d'entretien. Par exemple, au Témiscamingue on fractionnerait le tronçon du chemin de Pénétration dans le bloc I-5 en 2 tronçons lorsqu'il croise le chemin de la Cerise.

### LE PORT D'ATTACHE

**POUR CHAQUE CHEMIN, IL FAUT DÉTERMINER UN PORT D'ATTACHE.**

#### D'OÙ PROVIENNENT LES GENS QUI CIRCULENT SUR CE CHEMIN.

Par exemple, on détermine que le port d'attache de tous les tronçons du chemin de Belleterre est Belleterre. Ce port d'attache doit se situer dans la MRCT d'analyse afin de répondre aux critères de création de richesses pour la population témiscamienne.

### LE POINTAGE

La valeur d'un tronçon équivaut au pointage de la zone d'utilisation du bloc dans lequel il se trouve, soit 1, 2 ou 3 points.

À ce pointage, on ajoute les points des blocs qui dépendent de ce tronçon, se retrouvant en aval et ayant le même port d'attache.

Le pointage d'un bloc ne doit jamais être compilé à plusieurs reprises.

Le résultat de ces étapes permet de créer une base de données (table dbase) présentant chaque tronçon et son pointage. Il a été établi que plus l'utilisation du territoire est faible moins d'argent sera investi à l'entretien, car il y a moins d'utilisateurs sur ce tronçon. À l'opposé, plus la somme de l'utilisation est élevée plus d'utilisateurs risquent d'utiliser ce tronçon, alors l'entretien devrait être plus régulier.

### PLUS L'INDICE D'UN TRONÇON EST ÉLEVÉ, PLUS IL EST ACHALANDÉ ET IMPORTANT.

Pour faciliter la compréhension, l'annexe 6 présente une cartographie de cet indice.

Toutes ces informations permettent de visualiser les priorités d'action pour maintenir ou améliorer l'état du réseau à entretenir. Le meilleur moyen de visualiser ce qui est prioritaire est de trier la table dbase créée selon le type de priorité et l'indice de chaque tronçon. On peut alors voir apparaître ceux qui drainent le plus d'usage et qui sont indispensables à la survie des tronçons en aval.

Une autre donnée pouvant être pertinente pour définir les priorités d'action est la classification des tronçons selon leur état général. On peut déterminer le sens de cette classification en fonction d'avoir la donnée la plus pertinente pour le territoire à analyser et à la fréquence des mises à jour qu'il est nécessaire de faire pour conserver une certaine validité des choix. Par exemple,

### CLASSIFICATION CONSIDÉRANT LA VITESSE DE CHAQUE TRONÇON

EXCELLENT	50-70 km/h
PASSABLE	30-50 km/h
MAUVAIS	< 30 km/h
IMPRATICABLE	0 km/h

L'application de cette méthode de classification exige une mise à jour régulière des conditions de chacun des tronçons.

Dans un premier temps, cette classification peut permettre de visualiser les tronçons problématiques. Par exemple, on peut facilement faire le tri sur les chemins de Priorité 1 et constater des priorités d'action si un de ceux-ci se retrouve avec une classification « mauvais » ou « impraticable ». Par exemple, il serait inconcevable de mettre de l'argent sur un chemin de Priorité 3 en laissant le chemin de Priorité 1 dans un état « impraticable ».

Dans le tableau 4, vous trouverez un exemple de la table dbase créée à partir de l'indice et de l'état de chaque tronçon permettant de définir le plan d'entretien. Il est primordial de conserver le niveau de priorité relié à chaque chemin lors de la division en tronçons.



**TABLEAU 4**  
exemple de la table dbase

Priorité	Nom du chemin	N° de tronçon	N° bloc	Zone d'utilisation	État du chemin	Port d'attache	Indice
PRIORITÉ3	CHEMIN VAL D'OR	VALD-1G	E-14	FAIBLE	MAUVAIS	BELLETERRE	2
PRIORITÉ2	CHEMIN BELLETERRE	BELL-1A	G-7	FORTE	EXCELLENT	BELLETERRE	30
PRIORITÉ2	CHEMIN BELLETERRE	BELL-1D	H-9	MOYENNE	EXCELLENT	BELLETERRE	25
PRIORITÉ1	CHEMIN PENETRATION	PENE-2G	J-5	FAIBLE	EXCELLENT	BÉARN	23
PRIORITÉ3	CHEMIN TRAPPEUR	TRAP-2C	R-8	FORTE	BON	TÉMISCAMING	3
PRIORITÉ1	CHEMIN HARD WOOD	HARD-1A	O-4	FAIBLE	EXCELLENT	TÉMISCAMING	78
PRIORITÉ2	CHEMIN BELLETERRE	BELL-2E	H-9	MOYENNE	EXCELLENT	BELLETERRE	21

# ► Description des types D'ENTRETIEN

Voici les entretiens dont un chemin doit faire l'objet afin de le préserver ainsi que du coût moyen de chacune des activités. À noter que les chiffres présentés ne sont qu'à titre indicatif et ont été établis en fonction de la réalité de 2011.

## NIVELAGE DE LA SURFACE DE ROULEMENT

**Environ 1 200 \$/jour** ceci impliquant une production variant de 8 à 15 km par jour selon l'état initial de la surface de roulement, le type de machinerie et de la méthode choisie (3 coups, 4 coups...). De plus, il faut calculer plus d'un passage par année pour maintenir un état minimum de la chaussée. Le nombre de passages est variable en fonction du type de chemin.

**Résultat : entre 80 \$ et 150 \$ du kilomètre.**

## DÉBROUSSAILLAGE DES ABORDS DES ROUTES (5 m de chaque côté)

Si le travail est réalisé à l'aide d'une débroussailleuse, il en coûte **environ 900 \$/ha**, ce qui inclus l'hébergement et le kilométrage de la main-d'œuvre. Le travail peut parfois être fait avec une bûcheuse, ce qui en coûterait environ 1 150 \$ du kilomètre pour les deux côtés. Cette opération est à prévoir à intervalles d'environ 8 ans.

**Résultat : entre 900 \$ et 1 150 \$ du kilomètre.**

## REPLACEMENT, DÉBLOCAGE ET STABILISATION DE PONCEAUX

Le prix des ponceaux varient en fonction de la grosseur. Nous pouvons évaluer **entre 200 \$ et 3 000 \$**, le prix à y mettre. L'installation n'est pas comprise dans cette évaluation. Pour **réparer les urgences** comme les « wash-out », il peut en coûter **près de 3 000 \$** à chaque fois.

## GESTION DU CASTOR

**(inspection régulière, piégeage, installation d'engins de protection, démantèlement de barrages)**

Pour réaliser toutes les tâches liées à la gestion du castor sur les chemins de priorité 1 cités dans ce plan, il est facile d'évaluer la facture à plus de **30 000 \$ annuellement**.

**Résultat : environ 90 \$ du kilomètre.**

## INSTALLATION ET ENTRETIEN DE LA SIGNALISATION

**(kilométrage, courbes et pentes, travaux, etc.)**

Cette facture varie en fonction du type de signalisation à installer, des caractéristiques physiques et du niveau de priorité du chemin. Il est important de considérer un montant annuel pour l'entretien de cette dernière régulièrement (bris, débroussaillage, etc.).

Ces types d'entretien sont à relativiser, car les coûts peuvent grandement varier d'une année à l'autre en fonction du type de chemin et du climat. Pour donner un ordre de grandeur, le nivelage du chemin de Pénétration du kilomètre 1 jusqu'au chemin de la Chute des pins rouge du kilomètre 98, en comptant 3 entretiens minimum par année, représente une facture entre 23 000 \$ et 45 000 \$ annuellement.

Un intrant à ne pas négliger dans l'entretien et qui a un impact significatif sur les coûts est la méthode utilisée pour le nivelage. L'utilisation de la méthode appropriée à la structure et l'état du chemin est la clé pour minimiser les coûts actuels et futurs d'entretien. L'emploi de travailleurs ayant de l'expertise dans ce domaine est donc très important. À défaut d'en avoir, une bonne formation aux travailleurs est indispensable.

Certaines de ces activités peuvent être faites par des groupes de bénévoles et il serait pertinent de tenir un registre à jour des actions afin de comptabiliser la valeur financière de ces interventions.



## ► *Optimisation de* **L'ENTRETIEN**

Pour permettre d'optimiser l'entretien, il faut considérer que chaque priorité est définie pour répondre à une demande d'utilisation. Selon les utilisations du territoire, il peut être pertinent de définir les périodes de l'année où l'entretien est optimal. De ce fait, un chemin hautement fréquenté pour la pêche devrait se faire gratter avant la venue des pêcheurs et non lorsque la saison est terminée afin de maximiser le résultat pour les utilisateurs et pour que le chemin se dégrade le moins possible.

Les choix d'entretien doivent aussi s'appliquer en fonction de l'état du chemin et de son historique d'entretien, en définissant où cet entretien devient gagnant pour tout le monde. La connaissance approfondie du réseau de chemins forestiers est donc nécessaire afin de mettre l'argent aux bons endroits et de maintenir le réseau dans un état optimal. Elle pourrait ainsi permettre l'injection d'argent provenant de différents programmes à d'autres usages que le nivelage de la surface. Par exemple, un programme disponible pour les travaux sylvicoles pourrait permettre le débroussaillage des abords de certains tronçons.

Le type de machinerie à utiliser pour faire l'entretien optimal de chaque tronçon peut aussi être inclus dans la base de données des tronçons.

La base de données peut contenir toutes les informations nécessaires à une gestion fine de l'entretien dépendamment du niveau de contrôle et de mise à jour désirée.



## ► *Recommandations*

### **POLITIQUE**

La solution au problème global de la voirie forestière passe en partie par une politique gouvernementale qui fixerait les balises quant aux responsabilités passées, présentes et futures de chaque intervenant concerné.

Tel que mentionné dans la loi, une option permettant la fermeture de chemins est maintenant possible. Une des difficultés d'appliquer une fermeture de chemins est qu'il faut faire face à un historique d'utilisation lié au consentement de certains droits tels que les abris sommaires et la villégiature sur l'ensemble du territoire. À l'avenir, il serait pertinent d'inclure cette option lors de la planification des travaux d'aménagement forestier. Cette manière de fonctionner limiterait un historique d'utilisation sur les territoires vierges devenus accessibles suite à la construction de nouveaux chemins. La fermeture de chemin permettrait, par le fait même, de protéger de nombreux cours d'eau fragilisés par l'abandon de routes et de pontceaux.

On peut aller aussi loin dans cette démarche que de dire que les modalités d'application de certains traitements pourraient changer en fonction de la zone d'utilisation où l'on se trouve. Par exemple, la coupe mosaïque appliquée présentement comme modèle nécessite la création d'un réseau routier permanent très dense et maintenu accessible à perpétuité. Il pourrait être envisagé de déterminer un nouveau modèle là où l'utilisation du territoire est moindre, afin de limiter l'impact de chemins permanents.



## ÉCONOMIQUE

Du côté du financement de l'entretien, une redevance pour le maintien des accès pourrait être perçue sur les nombreux permis de pêche et de chasse et être redistribuée à chaque territoire. L'instauration d'une forme de financement récurrent pour l'entretien à même les différents programmes disponibles pour la sylviculture, la main-d'œuvre et d'autres pourraient aussi être pertinents. Le financement ponctuel ne sert qu'à réparer les pots cassés, mais ne permet pas une gestion intégrée de l'entretien des chemins en intégrant de l'entretien préventif.

Le partage des frais de cet entretien est aussi complexe dû à la multiplicité des utilisateurs et de l'absence de toute structure liée à l'entretien du réseau routier en forêt. Présentement, aucun financement gouvernemental n'est disponible pour le nivelage et l'entretien des chemins publics en forêt tant du côté provincial que fédéral.

## ORGANISATIONNEL

Doter la région d'une structure commune de traitement des données cartographiques faciliterait grandement les analyses du territoire et éviterait beaucoup de dédoublement de travail dans le milieu forestier. La mise en commun de toutes les données cartographiques et qualitatives pertinentes au territoire permettrait de réaliser des économies non négligeables. Pour se faire, une meilleure coordination des acteurs du milieu est nécessaire.

L'injection de ressources matérielles, humaines et financières adaptées est donc essentielle. De plus, l'accès à des informations pertinentes et à jour sur le territoire est essentiel à la participation éclairée des intervenants au processus de planification.



# ► PRINCIPES

Les principes directeurs présentés au Tableau 2 et dont s'est dotée la Table GIRT du Témiscamingue pour la gestion des accès au territoire public prend tout son sens lorsqu'on regarde le résultat du présent plan. Chacune des décisions qui ont été prises, l'ont été en fonction de respecter l'un ou l'autre de ces principes. De plus, le respect de ces principes deviendra essentiel pour la bonne marche des prochaines étapes qui découlent du plan directeur, et ce jusqu'à l'entretien qui sera réalisé sur le terrain.

## TABLEAU 2 principes directeurs

### ÉCONOMIQUES

- 1 **UTILISATEUR-PAYEUR**  
Le caractère public des chemins se traduit par «celui qui en a besoin est celui qui en assume les coûts».
- 2 **RENTABILITÉ DES CHEMINS**  
Le degré d'accessibilité d'un chemin doit refléter son importance et les avantages qu'il représente pour les utilisateurs et ceux qui tirent un bénéfice de l'accès à la ressource.
- 3 **CRÉATION DE RICHESSES**  
L'accès au territoire doit constituer un avantage social et économique qui favorise la mise en valeur des ressources et du territoire.
- 6 **OPTIMISATION DU RÉSEAU DES CHEMINS**  
L'accès au territoire est basé sur une rationalisation du réseau dont chaque km doit pouvoir facilement se justifier (le contraire d'accessible partout).

### ENVIRONNEMENTAL

- 10 **PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT**  
Les chemins ont des impacts sur l'environnement, mais ils doivent être perçus comme un compromis et demeurer acceptable d'un point de vue environnemental.
- 11 **MAINTIEN DE LA BIODIVERSITÉ BIOLOGIQUE**  
Les chemins ne doivent pas favoriser l'accès à des sites fauniques ou floristiques sensibles.

### SOCIAL

- 4 **ÉQUITÉ ET SOLIDARITÉ SOCIALE**  
La répartition des coûts engendrés par un chemin (construction, réfection et entretien) doivent tenir compte de la capacité de payer de chacun.
- 5 **LE BÉNÉFICE COLLECTIF DOMINE LE BÉNÉFICE INDIVIDUEL**  
Le caractère public du territoire impose que nos choix contribuent à la qualité de vie de l'ensemble de la population plutôt que de quelques individus.
- 7 **SÉCURITÉ DE TOUS LES UTILISATEURS**  
Un chemin doit être planifié, construit et entretenu de manière à contribuer à la sécurité de tous les utilisateurs du territoire public.
- 8 **MULTIUSAGE**  
Un chemin doit être planifié, construit et entretenu dans le but de favoriser le plus grand nombre d'utilisations possibles.
- 9 **TRAFICABILITÉ ADAPTÉE AUX BESOINS**  
Connaître le type d'accessibilité nécessaire (VTT, 4x4) et la période d'utilisation du territoire.

Il est important de voir la méthode élaborée dans ce plan comme étant perfectible.

Il faut considérer que, du moment où les utilisateurs seront décidés à prioriser les utilisations du territoire (zonage), le plan permettra d'adapter l'importance relative d'une utilisation versus une autre (ex : un camp de pourvoirie pourrait être plus important qu'un site de camping). La présence de la Table GIRT du Témiscamingue a comme avantage de faciliter la concertation des utilisateurs qui valideront ces choix. La Table GIRT pourra, à ce moment, se soumettre à une analyse multicritère pour déterminer la sensibilité des classes (1, 2, et 3) et de l'importance à donner à chaque utilisation.



# ► CONCLUSION

Le plan directeur s'inscrit comme première étape dans un processus qui en contient au moins trois. Le présent document (étape 1) ne cherche qu'à définir les priorités liées au maintien des chemins donnant accès au territoire d'analyse.

L'étape 2 consisterait à concrétiser les éléments stratégiques du plan directeur. Pour ce faire, on réalise un portrait à jour de l'état du réseau et on définit une clé décisionnelle quant aux priorités d'investissements par tronçon et par type de travaux (entretien, réfection et construction de la surface de roulement et des traverses de cours d'eau). Ensuite, on établit une répartition des coûts liés à chaque priorité définie par la clé décisionnelle et basée sur des besoins réels d'investissements sur le terrain. De plus, cette étape comprendra une formule de financement et de partage des coûts entre les utilisateurs et les gestionnaires du territoire.

L'étape 3 serait réservée à la mise en œuvre du plan afin de faire l'entretien sur le terrain. Il en résulte un plan d'action qui détaille les rôles et responsabilités de chaque intervenant interpellé par la problématique des chemins sur le territoire, ainsi qu'une liste de travaux à effectuer, leurs échéanciers et les coûts associés.



# Source BIBLIOGRAPHIQUE

- L'observatoire de l'Abitibi-Témiscamingue (2010). L'Abitibi-Témiscamingue à grands traits, <http://www.observat.qc.ca/region.htm> (Consulté le 6 octobre 2010)
- BOURGEOIS, Laurence, Daniel Kneeshaw et Gaétane Boisseau. « Les routes forestières au Québec : les impacts environnementaux, sociaux et économiques », VertigO, Volé no2, septembre 2005, p. 1-8
- Ministère des ressources naturelles et de la faune. Plan régional de développement du territoire public : Abitibi-Témiscamingue, Québec, Direction générale du développement et de la coordination des opérations régionales, 2008, 136 p.
- <http://www.mrnf.gouv.qc.ca/publications/forets/portraits-forestiers/PortraitForestier08-10.pdf> (Consulté le 8 février 2011)
- Ministère des ressources naturelles et de la faune. Programme de maintien de l'accessibilité aux terres du domaine de l'État à vocations faunique et multi-ressource, Direction du soutien aux opérations Faune et Forêts, Division des ponts et des chemins en milieu forestier, Québec, 2009, p. 1-14
- BLAYO, Yvann, Pauline Hérault. Analyse coûts / bénéfices de la villégiature sur territoire public en Outaouais dans une perspective municipale (ou MRC) – Phase 1 : MRC de la Vallée-de-la-Gatineau. 2008, 98 p.
- Association régionale des zecs de l'Outaouais. Problématiques et pistes de solution du régime forestier québécois, 2004, 15 p.
- Ministère du transport du Québec. Vers un plan de transport pour la Côte-Nord. Chapitre 16 : Les routes d'accès sur les terres publiques : État de situation. Avril 1997, 33 p.
- Suzuki, N., and W.C. McComb. 1998. Habitat classification models for beaver (*Castor canadensis*) in streams of the Central Oregon Coast Range. Northwest Science 72:102-110
- <http://www.mrnf.gouv.qc.ca/territoire/planification/planification-portraits.jsp> (Consulté le 20 août 2010)



# Annexes

An illustration at the top of the page shows a person sitting on a chair fishing in a pond on the left. On the right, a man and a woman are walking hand-in-hand on a path. The background features a large tree on the right and a stylized landscape with curved lines in shades of brown and grey.

## Annexe 1

**TERRITOIRES MUNICIPALISÉS  
ET FAUNIQUES**

## Annexe 2

**RÉSERVES DE BIODIVERSITÉ  
ET AQUATIQUES PROJETÉES**

## Annexe 3

**SOMMAIRE DES USAGES**

## Annexe 4

**ZONES D'UTILISATION**

## Annexe 5

**PRIORITÉS D'ENTRETIEN**

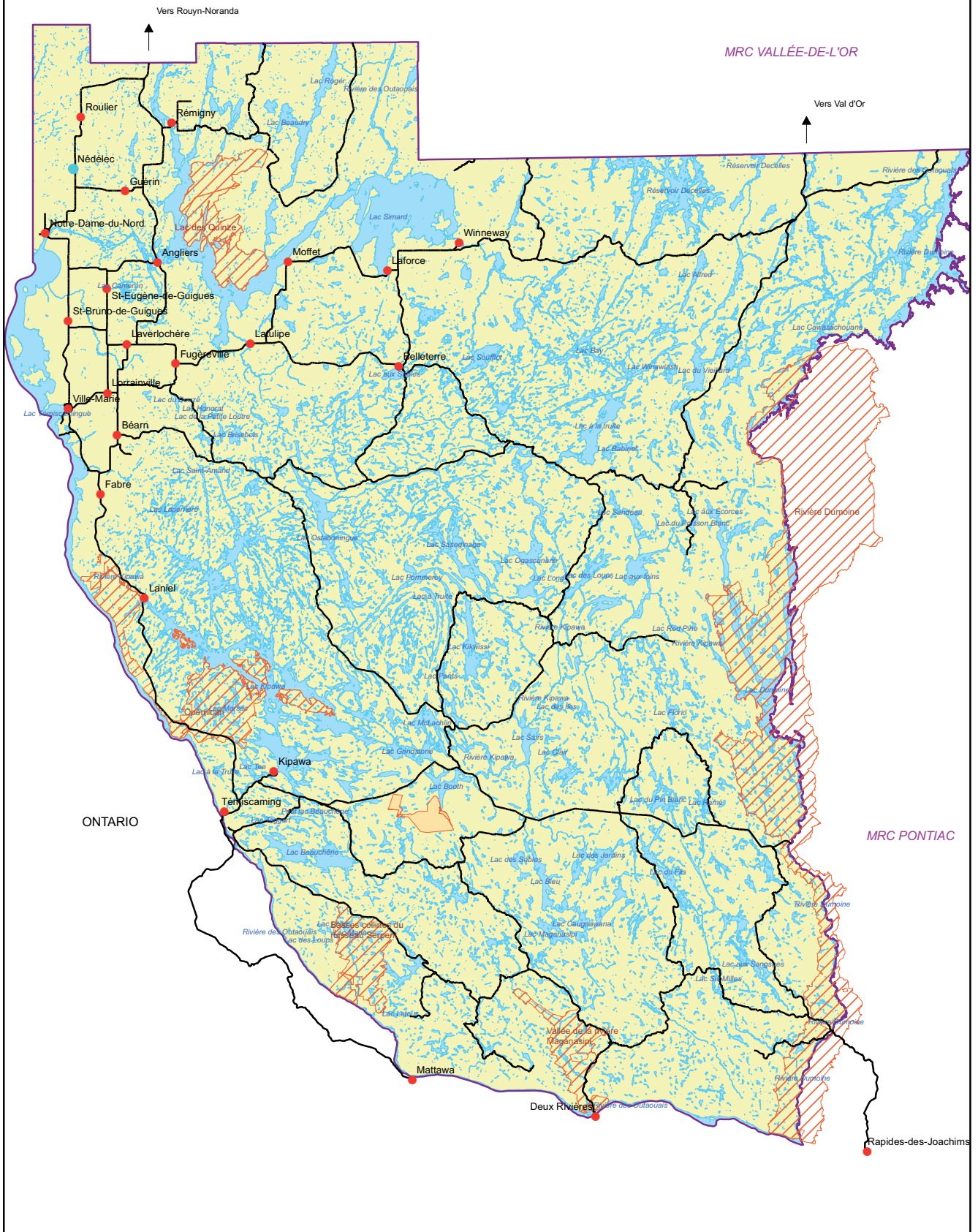
## Annexe 6

**INDICE PAR TRONÇON**



MRC ROUYN-NORANDA

MRC VALLÉE-DE-L'OR



Réserves de biodiversité et aquatique projetées

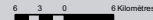
MRC Témiscamingue

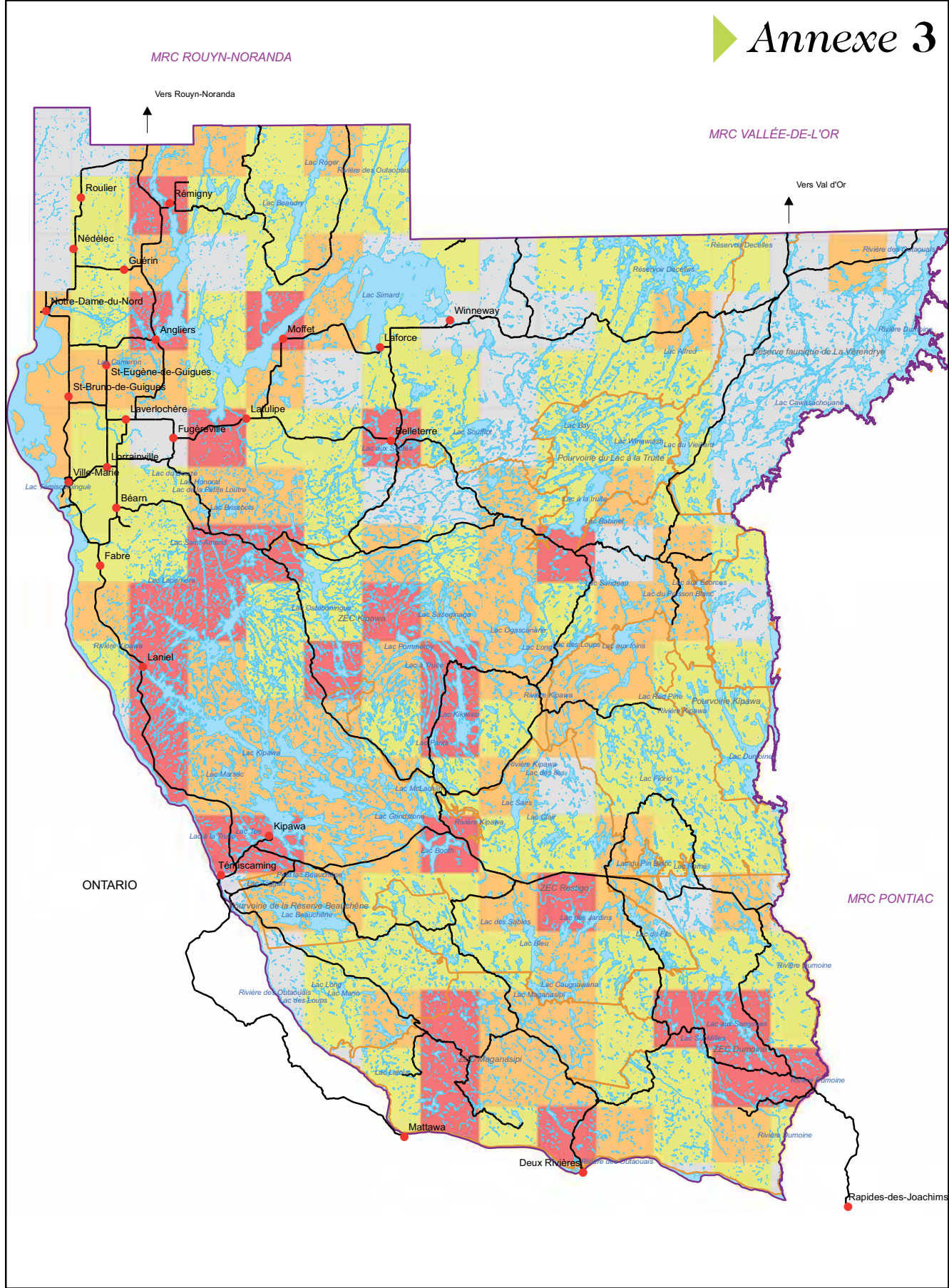
**Légende**

- Municipalité
- Chemins
- Réserve écologique Malakasis
- ▨ Aire protégée
- ▭ Limites - MRC du Témiscamingue
- Lacs et rivières



Échelle  
1:600 000





Sommaire des usages

Légende	
<span style="color:red">●</span> Municipalité	
	Chemins
	Lacs et rivières
	Limites - MRC du Témiscamingue
	Territoires fauniques
	Nul
	Faible
	Moyen
	Fort

Échelle  
1:600 000

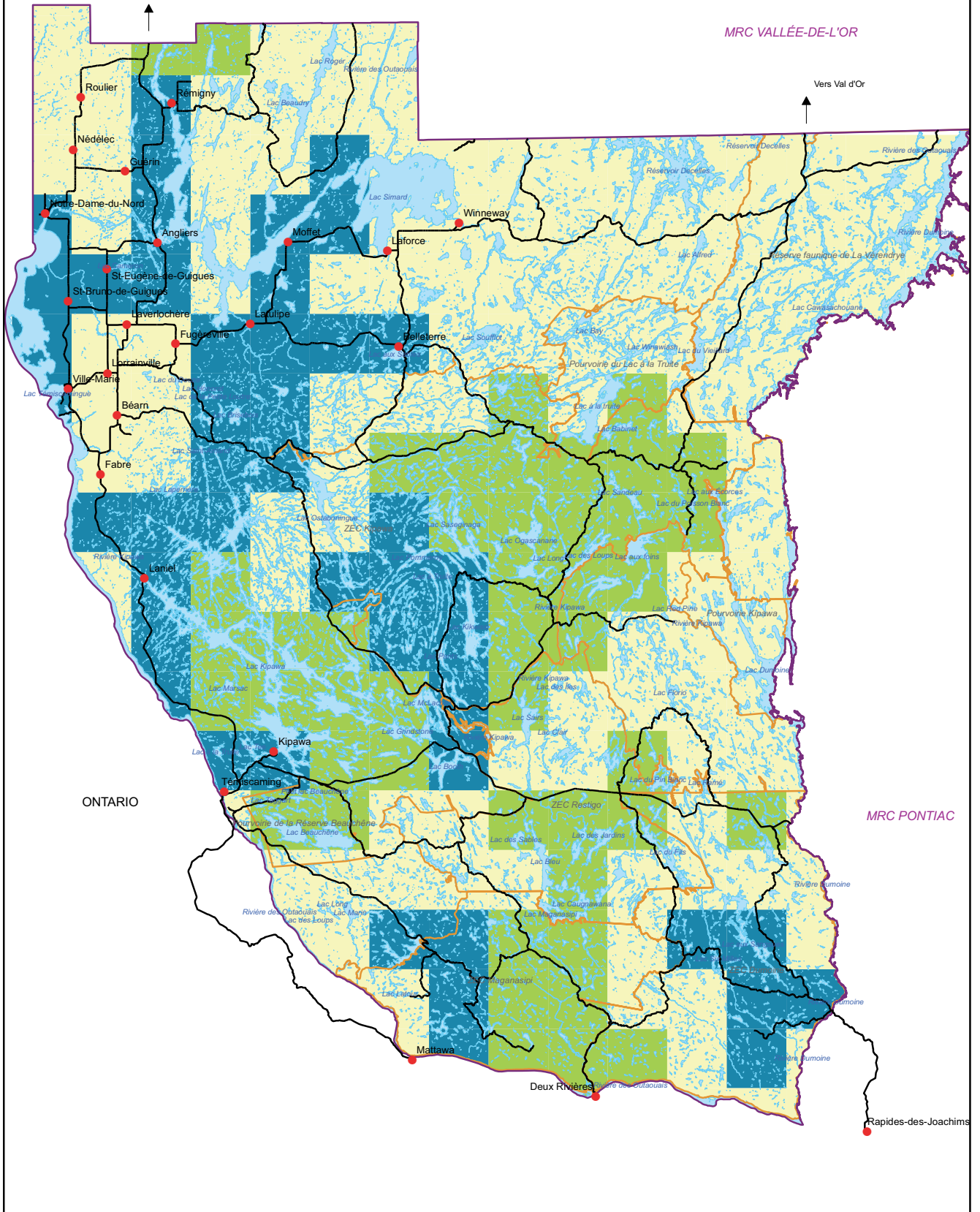


MRC ROUYN-NORANDA

MRC VALLÉE-DE-L'OR

Vers Rouyn-Noranda

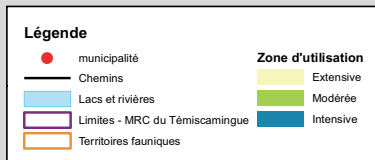
Vers Val d'Or



ONTARIO

MRC PONTIAC

Zones d'utilisation



Échelle  
1:600 000



MRC ROUYN-NORANDA

MRC VALLÉE-DE-L'OR



Priorités d'entretien

**Légende**

- municipalité
- Chemins
- Lacs et rivières
- Limites - MRC du Témiscamingue
- Territoires fauniques
- priorité 1
- priorité 2
- priorité 3

Échelle 1:600 000



MRC ROUYN-NORANDA

MRC VALLÉE-DE-L'OR

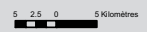


Indice par tronçon

Légende	
<span style="color: red;">●</span>	municipalité
	Chemins
	Lacs et rivières
	Limites - MRC du Temiscamingue
	Port d'attache, Priorité 2
	Belleterre, priorité 3
	Béarn, priorité 1
	Béarn, priorité 2
	Béarn-Temiscamingue, priorité 3
	Temiscamingue, priorité 1
	Temiscamingue, priorité 2
	Temiscamingue, priorité 3



Échelle  
1:600 000





## **ADRESSE**

Société de développement du Témiscamingue

7B des Oblats N, Ville-Marie, Qc, J9V 1H9

T. 819-629-3355

F. 819-629-2793

C. [sdt@temiscamingue.net](mailto:sdt@temiscamingue.net)

W. [www.temiscamingue.net/sdt](http://www.temiscamingue.net/sdt)