

## Rapport final

Présenté par Tourisme Haut-Saint-Maurice et  
le CLD du Haut-Saint-Maurice

Frédéric Noël, superviseur au développement des sentiers  
récréotouristiques

Hélène Pelletier, directrice de Tourisme Haut-Saint-Maurice

*AVRIL 2010*



## **TABLE DES MATIÈRES**

|  |    |
|--|----|
| Partie 1 – Introduction et mise en contexte.....                   | 4  |
| Introduction.....  | 4  |
| Mise en contexte .....   | 5  |
| Qu’est-ce qu’un VHR? .....   | 5  |
| Cadre légal .....  | 5  |
| Qui sont les utilisateurs de VHR?.....                             | 7  |
| Quel est l’impact économique des VHR?.....                         | 8  |
| Quelle sera l’évolution du marché? .....                           | 8  |
| Partie 2- Portrait des réseaux de sentiers récréotouristiques..... | 9  |
| Historique des sentiers de motoneige .....                         | 9  |
| Historique des sentiers de quad.....                               | 10 |
| Description du réseau de sentiers de motoneige .....               | 12 |
| L’entretien.....   | 13 |
| Les forces et faiblesses du réseau de sentiers de motoneige.....   | 14 |
| Description du réseau de sentiers de quad .....                    | 15 |
| L’entretien.....   | 15 |
| Les forces et faiblesses du réseau de sentiers de quad.....        | 16 |
| Description du réseau de moto hors route.....                      | 17 |
| Description des clubs .....  | 18 |
| Les clubs de motoneige.....  | 19 |
| Les clubs de quad.....   | 20 |
| Historique et description des sentiers non-motorisés.....          | 21 |
| Sentiers de ski de fond .....                                      | 21 |
| Sentiers de randonnée pédestre et de raquette .....                | 21 |
| Les sentiers du club Kilomètre zéro.....                           | 21 |
| Les sentiers du club des Trois-Raquettes.....                      | 21 |
| Les sentiers d’A.D.E.L.E. ....                                     | 21 |
| Les sentiers du Petit Nirvana .....                                | 22 |
| Le sentier Louis-George Morin .....                                | 22 |
| Les sentiers de la pourvoirie Waban-Aki.....                       | 22 |
| Sentiers de vélo de montagne .....                                 | 22 |
| Parcours canotables.....   | 22 |
| Les points de services situés sur le territoire .....              | 23 |

|   |    |
|---|----|
| Partie 3 – Diagnostic du réseau.....  | 27 |
| Résultats de l’inventaire des sentiers .....  | 27 |
| Problématiques sur les sentiers de motoneige fédérés.....   | 28 |
| Problématiques sur les sentiers de quad et moto hors route fédérés.....                             | 35 |
| Description de certains enjeux locaux .....   | 42 |
| Quiétude des riverains des sentiers.....  | 42 |
| Sentier VHR à La Tuque.....   | 43 |
| Le développement d’un sentier de motoneige vers l’Étape .....                                       | 47 |
| Problématiques des sentiers de quad fermés.....   | 48 |
| Liaisons de quad manquantes ou mal définies.....  | 49 |
| Communication et plans d’urgences sur le territoire .....   | 50 |
| Partie 4 - Nouvelles orientations stratégiques.....   | 51 |
| Partie 5 - Plans d’actions prioritaires 2010-2014.....  | 74 |
| Plan d’action pour l’industrie de la motoneige .....  | 75 |
| Plan d’action pour l’industrie du quad et de la moto hors route .....                               | 78 |
| Plan d’action pour les sentiers de vélo de Mauricycle.....  | 81 |
| Plans d’action pour le réseau de sentiers des Trois-Raquettes .....                                 | 82 |
| Plan d’action pour les sentiers de Kilomètres Zéro .....  | 83 |
| Plan d’action pour les réseaux de canots camping.....   | 84 |
| Partie 6 - Projets découlant de l’étude sur la consolidation et de développement des sentiers ..... | 85 |
| En cours de mandat.....   | 85 |
| Projets 2010 .....  | 87 |
| Conclusions et recommandations .....  | 89 |
| Annexe 1 – Réseau de sentiers de motoneige.....   | 91 |
| Annexe 2 – Réseau sentiers de quad et de moto hors route.....                                       | 92 |
| Annexe 3 – Modèle de résolution .....   | 93 |

# Partie 1 – Introduction et mise en contexte

## Introduction

Ce plan d'action quinquennal a été réalisé dans le cadre d'une étude amorcée en janvier 2009 par Tourisme Haut-Saint-Maurice sur la consolidation et le développement de l'industrie des véhicules hors route (VHR). L'objectif principal était de dresser un portrait détaillé de l'état du réseau afin de connaître l'ampleur des problématiques et des travaux requis pour maintenir et améliorer le réseau actuel. Cette démarche a permis de se doter d'une vision à long terme pour soutenir cette industrie. Cette étude était inévitable puisque l'on constatait depuis plusieurs années que, malgré le support apporté par Tourisme Haut-Saint-Maurice, les clubs de motoneige et de quad de la région avaient de la difficulté à entretenir un réseau stable et structuré. Leurs administrateurs bénévoles étaient essouffés et la qualité de notre réseau de sentiers se dégradait, tandis que dans d'autres régions du Québec, elle s'est grandement améliorée.

Au cours du projet, un inventaire détaillé des réseaux de sentiers VHR a été réalisé et de nombreuses rencontres avec les intervenants locaux et régionaux ont permis d'établir un diagnostic des réseaux, de définir les nouvelles orientations stratégiques et d'élaborer les plans d'actions à entreprendre au cours des cinq prochaines années. En cours de mandat, on a constaté que pour assurer un développement récréotouristique intégré, il est incontournable d'inclure les réseaux de sentiers non-motorisés puisqu'ils sont également des moteurs économiques importants et que les clubs qui gèrent ces réseaux vivent souvent les mêmes difficultés que les clubs qui œuvrent dans les sports motorisés. Notons que les inventaires des sentiers non-motorisés seront effectués en 2010, cependant les connaissances actuelles ont tout de même permises de définir les orientations et actions à entreprendre.

Enfin, notons que le Ministère des Ressources Naturelles et de la Faune du Québec a publié le Plan directeur des sentiers récréatifs mauriciens – Volet « Activités motorisées » et que certains éléments de ce plan sont repris dans ce document. Cependant la présente étude porte davantage sur l'identification des problématiques locales, la mise en place de solutions et la mise en œuvre d'actions visant à consolider et développer l'industrie du VHR dans le Haut-Saint-Maurice. Quant au Plan régional de développement des terres publiques (P.R.D.T.P.), il se veut avant tout un outil de planification régionale et d'aide à la décision.

## **Mise en contexte**

### **Qu'est-ce qu'un VHR?**

La loi sur les véhicules hors route (VHR) définit un VHR de la façon suivante :

1° les motoneiges dont la masse nette n'excède pas 450 kilogrammes et dont la largeur, équipement compris, n'excède pas 1,28 mètres;

2° les véhicules tout terrain motorisés, munis d'un guidon et d'au moins deux roues, qui peuvent être enfourchés et dont la masse nette n'excède pas 600 kilogrammes.

### **Cadre légal**

« La pratique de la motoneige et du quad est régie selon un cadre légal touchant le transport hors route, lequel englobe une loi et trois règlements. C'est le Ministère des Transports du Québec qui est responsable de ceux-ci.

*La Loi sur les véhicules hors route* (L.R.Q., chapitre V-1.2) adoptée en 1996 encadre l'utilisation des motoneiges et des quads sur les terres du domaine de l'État, sur les terrains privés et sur les chemins privés et publics. Elle énonce les règles de circulation et précise quels sont les équipements obligatoires pour leurs utilisateurs et les véhicules ainsi que les obligations des clubs qui exploitent les sentiers. Par ailleurs, le *Règlement sur les véhicules hors route*, le *Règlement sur la motoneige* (1972) et le *Règlement sur les véhicules tout terrain* (1988) complètent et précisent certaines dispositions de la Loi sur les véhicules hors route. »<sup>1</sup>

Selon la Loi énoncée précédemment, les clubs ont, entre autre, le devoir *d'aménager, d'entretenir et de signaler* les sentiers qu'ils exploitent. De plus, ils doivent en assurer la sécurité et veiller au respect des dispositions de la loi et de ses règlements d'application.

Enfin, notons qu'il y a eu une modification récente à la Loi sur les véhicules hors route concernant le transport de passagers sur les quads conçus pour une personne, modifiés pour pouvoir transporter un passager. (Article 21.1). Cette modification fait en sorte qu'à partir du 10 juin 2010 tous les usagers désirant transporter un passager sur un quad muni d'un siège d'appoint installé selon les instructions du manufacturier devront être âgés d'au moins 18 ans et posséder un certificat d'aptitude de conduite avec passager. De plus, le Règlement sur les Véhicules hors route a également été modifié en ce sens et vient préciser les lieux de circulation. Il est uniquement permis de circuler avec un tel véhicule dans des sentiers fédérés et il est obligatoire de faire descendre son passager dans des pentes de plus de 17% d'inclinaison (Article 12.1). Ces dispositions ne s'appliquent pas dans le cas d'un quad conçu, à la base, pour deux personnes.

---

<sup>1</sup> MRNF, Plan directeur des sentiers récréatifs mauriciens – Volet « Activités Motorisées », juillet 2008.  
*Rapport final, Plan de consolidation et de développement des sentiers récréotouristiques du Haut-Saint-Maurice*

En plus des lois et règlements énoncés précédemment et qui régissent la pratique du VHR, plusieurs autres lois, règlements et politiques encadrent l'aménagement, la réfection et l'exploitation des sentiers. En voici un aperçu :

- Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune
  - Règlement sur les habitats fauniques
  - Règlement sur les réserves fauniques
- Loi sur la conservation du patrimoine naturel
- Loi sur les espèces menacées ou vulnérables
- Loi sur les forêts
  - Règlement sur les normes d'intervention dans la Forêt du domaine de l'État
- Loi sur les mines
  - Règlement sur les substances minérales autre que le pétrole, le gaz naturel et la saumure
- Loi sur les parcs
  - Règlement sur les parcs
- Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles
- Loi sur la qualité de l'environnement
  - Règlement relatif à l'application de la Loi sur la qualité de l'environnement
  - Règlement sur la circulation de véhicules motorisés dans certains milieux fragiles
  - Règlement sur les carrières et sablières
- Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables
- Loi sur le régime des eaux
  - Règlement sur le domaine hydrique public
- Loi sur les terres du domaine de l'État
  - Règlement sur la vente, la location ou l'octroi de droits immobiliers sur les terres du domaine de l'État
- Loi sur les pêches
  - Politique de gestion de l'habitat du poisson
- Loi sur l'aménagement et l'urbanisme
  - Règlement schéma d'aménagement MRC
- Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs

## **Qui sont les utilisateurs de VHR?**

Une étude réalisée en 2006 par Tourisme Québec sur l'impact économique de la pratique récréotouristique de la motoneige et du quad au Québec, qui visait les déplacements de plus de 80 kilomètres, présente le portrait de la clientèle suivant :

- Le profil sociodémographique des adeptes québécois du VHR révèle une prédominance d'hommes francophones, ayant une formation secondaire ou collégiale, occupant un emploi de technicien ou de col bleu relativement bien rémunéré.
- Les motoneigistes des États-unis et du reste du Canada sont un peu plus âgés, un peu plus scolarisés et disposent de revenus beaucoup plus importants que ceux du Québec.
- En 2004-2005, quelques 500 000 personnes ont pratiqué le véhicule hors route de façon récréotouristique au Québec, soit 238 000 pour la motoneige et 262 000 pour le quad.
- 14% des adeptes de la motoneige proviennent de l'extérieur du Québec, soit près de 33 400 personnes dont 15 600 proviennent des États-unis, 11 000 de l'Europe et 6 800 des autres provinces canadiennes.
- Les **motoneigistes** québécois proviennent principalement de Montréal, de la Montérégie, du Saguenay-Lac-Saint-Jean et de la Capitale-Nationale.
- Les **quadistes** proviennent principalement de Montréal, de la Montérégie, du Saguenay-Lac-Saint-Jean et de Lanaudière.
- Le pourcentage de la population qui pratique ces activités est généralement plus élevé dans les régions rurales.

### ***En Mauricie***

- La Mauricie est la région la plus visitée par les quadistes après celles de Lanaudière et des Laurentides.
- Les régions ressources de la Mauricie comptent 375 095 adeptes de plein air, soit 16% des adeptes québécois.
- En 2004, il y avait 161 440 motoneiges immatriculées au Québec dont 8070 en Mauricie.
- En 2004, il y avait 294 706 quads immatriculés au Québec, dont 17 213 en Mauricie.

## **Quel est l'impact économique des VHR?**

Toujours selon l'étude de Tourisme Québec, les dépenses touristiques, soit les dépenses effectuées lors des déplacements, se chiffrent à 724 M\$ dont 433 M\$ pour la motoneige et 291 M\$ pour le quad. On y présente également les faits suivants :

- Les dépenses touristiques annuelles du VHR représentent 7,2 % de l'ensemble des dépenses touristiques du Québec.
- Les dépenses touristiques hivernales du VHR représentent 19 % des dépenses touristiques du Québec et représentent dans 10 des 21 régions, dont la Mauricie, plus de 30 % des dépenses touristiques hivernales.
- Neuf régions accaparent plus de 80 % des dépenses touristiques de la motoneige soit les Laurentides, le Saguenay-Lac-Saint-Jean, Lanaudière, Québec, la Mauricie, Charlevoix, Chaudière-Appalaches, la Gaspésie et l'Abitibi-Témiscamingue.
- Neuf régions accaparent plus de 80 % des dépenses touristiques du quad soit les Laurentides, la Mauricie, Lanaudière, Chaudière-Appalaches, l'Outaouais, les Cantons-de-l'Est, le Centre-du-Québec, Québec et la Gaspésie.

L'impact économique total, incluant les dépenses touristiques et les dépenses fixes, se chiffrait à 1,3 milliard de dollars et représente près de 14 400 emplois directs et indirects, 793 M\$ de produit intérieur brut, 324 M\$ de revenus fiscaux et parafiscaux dont 194 M\$ pour le gouvernement du Québec et 130 M\$ pour le gouvernement fédéral.

Enfin, l'étude démontre que l'impact économique en Mauricie se chiffre pour la motoneige à 34 640 000 \$, soit 8 % des dépenses provinciales et à 36 084 000 \$ dans le cas du quad, soit 12,4 % des dépenses provinciales.

**On constate donc que la pratique récréotouristique du VHR dans la région engendre des retombées économiques annuelles dépassant les 70 M\$.**

## **Quelle sera l'évolution du marché?**

Selon l'analyse prospective de Tourisme Québec, à partir de 2010 et surtout après 2015, le bassin potentiel d'adeptes québécois pour le quad et la motoneige pourrait commencer à diminuer. En fait, pour la période 2010-2025, cette baisse serait d'environ 8 % pour les deux activités.

**Cela indique qu'il sera probablement nécessaire d'accroître la clientèle hors Québec afin de maintenir ou d'augmenter les dépenses touristiques liées à la pratique du VHR, notamment dans le cas de la motoneige.**

## Partie 2- Portrait des réseaux de sentiers récréotouristiques

### **Historique des sentiers de motoneige**

« Depuis 1959, époque où Joseph Armand Bombardier met au point la première motoneige québécoise qui sera fabriquée en série, la technologie automobile s'est perfectionnée, les villes se sont développées, les routes se sont améliorées, la société s'est transformée. C'est à coup d'initiatives et à coup de réactions à l'environnement souvent hostile que la pratique de la motoneige a évolué.

D'un loisir d'arrière-cour, de clôtures coupées et de « suits de ski-doo » tachées d'huile, la motoneige a fait un bond en avant. Elle est devenue le véhicule d'une nouvelle classe de touristes d'aventure. Ils débarquent d'Europe ou transportent motoneiges et bagages sur d'imposantes remorques depuis les États-Unis. Ces voyageurs viennent au Québec pour la qualité des sentiers, l'abondance de la neige, l'accueil des habitants. Une signalisation comparable à celle des réseaux routiers internationaux leur permet de s'y retrouver en tout temps. Les randonneurs peuvent atteindre de nombreux points où abondent des paysages inaccessibles autrement qu'en motoneige l'hiver, des attraits touristiques uniques et des services adaptés à ce sport.

Les voyageurs, qu'ils soient d'ici ou d'ailleurs, reconnaissent le niveau élevé d'organisation qui entoure la pratique de la motoneige dans les sentiers québécois. Des agents de surveillance patrouillent les sentiers. Des plans d'urgence sont prêts un peu partout pour venir en aide aux randonneurs en difficulté. »<sup>2</sup>

Cette évolution n'aurait été possible sans l'implication de nombreux bénévoles dévoués et à la mise sur pied de clubs de motoneige. D'ailleurs, la Fédération des Clubs de Motoneigistes du Québec célèbre cette année son 35<sup>e</sup> anniversaire de création. En 2009, il y a 208 clubs qui regroupent plus de 90 000 membres de clubs de motoneige dans toutes les régions du Québec et on compte 33 650 kilomètres de pistes aménagées.

***Dans le Haut-Saint-Maurice, c'est en 1969*** que le club de Motoneige La Tuque a été constitué par des bénévoles. Dès leur première année, ils ont créé un premier sentier; celui qui relie La Tuque à Saint-Raymond-de-Portneuf. En 1999, lors du 30<sup>e</sup> anniversaire d'existence, le club de La Tuque se fusionne avec le club Perce-Neige, ce qui porte le réseau du club à près de 560 kilomètres de sentiers. Les sentiers s'étendent vers Mékinac, Portneuf, Québec et le Saguenay-Lac-Saint-Jean.

L'année 2004 marque un point tournant pour le club avec l'embauche d'un mécanicien cinq mois par année et de sept opérateurs de surfaceuses engagés quatre mois par année. Au cours des dernières années, plusieurs projets ont été accomplis par le club qui bénéficie depuis 1996 de l'appui de Tourisme Haut-Saint-Maurice. Des projets de construction de ponts, l'installation de signalisation permanente et d'importants travaux d'entretien de sentiers ont

---

<sup>2</sup> Fédération des Clubs de Motoneigistes du Québec, Historique de la FCMQ, [www.fcmq.qc.ca](http://www.fcmq.qc.ca), accès septembre 2009.

été réalisés dans le but d'offrir des sentiers d'excellente qualité dès l'arrivée des premières neiges.

De son côté, le **Club de Motoneige l'Alliance du Nord Clova-Parent Inc.** a été fondé en 1979 et travaille depuis ce temps à la mise sur pied et à l'entretien de liens interrégionaux vers les régions de l'Abitibi-Témiscamingue, des Laurentides et de Lanaudière. Il couvre principalement la partie nord-ouest du territoire du Haut-Saint-Maurice et entretient à ce jour près de 320 kilomètres de sentiers.

Enfin, le **Club des Motoneigistes de Manawan** a été fondé en 1993 et fut opéré par des membres de la communauté Atikamekw de Manawan jusqu'en 2005. Il est, depuis ce temps, administré par les commerçants de la Pourvoirie du Lac du Repos, du Relais Lac Chateaufort, de la Pourvoirie Kanawata et du Relais de la P'tite Gare. Le club entretient la Trans-Québec n° 33 qui se trouve à l'extérieur de la région et le sentier régional n° 369 qui relie le Relais du Lac Chateaufort à la Trans-Québec n° 83, près du hameau de Casey.

### **Historique des sentiers de quad**

Bien que dès les années 50 le terme véhicule tout-terrain existait déjà, il a fallu attendre les années 70 pour voir l'apparition du trois-roues de Honda et même 1986 pour voir le premier quad à quatre roues motrices.

Ainsi, la Fédération Québécoise des Clubs Quad est une organisation beaucoup plus récente qui a vu le jour en 1998. Son prédécesseur était la Fédération Québécoise des Clubs de Motocyclistes Amateurs qui a œuvré tout d'abord dans le domaine des compétitions de motos hors route, pour ensuite se consacrer uniquement au quad de 1985 à 1998.

L'implication de ces Fédérations a permis la mise sur pied d'un réseau similaire à celui des motoneiges qui permet aux quadistes de circuler de régions en régions. Avec l'évolution technologique et la fiabilité croissante des modèles offerts, le quad récréotouristique s'est développé à une vitesse fulgurante. Entre 1995 et 2003, le nombre de membres est passé de 9 000 à plus de 50 000, soit une augmentation de 550 % en 8 ans.

La fédération compte à ce jour 123 clubs regroupant quelques 50 774 adeptes. Le nombre de kilomètres de sentiers atteint 17 045 dont 9 661 kilomètres sont accessibles en hiver seulement, 7 384 kilomètres sont accessibles en été seulement et 4 685 kilomètres de sentiers quatre saisons.

Quant aux clubs en régions, notons que le club Les Adeptes du Tout-Terrain de La Tuque a été fondé en 1985 et a développé des sentiers qui relient les régions de Lanaudière, de Québec et du Saguenay-Lac-St-Jean.

Dans le secteur de Parent, le club Point de Rencontre Parent a été fondé en 1990, dans le but d'attirer des quadistes dans leur secteur. Leur événement principal était le *Rallye de Parent* et suite à la désaffiliation de la FQCQ à cet événement en 1999, le club a cessé ses activités. C'est seulement quatre ans plus tard que le Club Quad de Parent a été fondé par un groupe de

femmes de la région et œuvre, depuis ce temps, à la mise en place et à l'entretien d'un réseau de sentiers qui relie les Laurentides, Lanaudière et l'Abitibi-Témiscamingue.

***En somme***, on constate qu'autant les « machines » que la clientèle ont évolué au cours des années. Les Fédérations ont permis de mieux encadrer la pratique de ce sport et les clubs de motoneige et de quad ont mis en place, en investissant temps et argent, un réseau de sentiers et des infrastructures de haute qualité. Cependant, les clubs avaient comme mission première d'entretenir des sentiers pour leurs membres et d'organiser des activités sociales. Ils sont devenus des gestionnaires de réseau qui supportent par leurs efforts, toute une industrie. Il est ahurissant de constater qu'en 2009, plus de 30% des dépenses touristiques hivernales en Mauricie dépendent du travail de bénévoles.

## **Description du réseau de sentiers de motoneige**

Le réseau de sentiers de motoneige du Haut-Saint-Maurice est généralement bien développé, bien structuré et peut être considéré comme mature. On y retrouve trois types de sentiers, soit les sentiers Trans-Québec, les sentiers régionaux et les sentiers locaux. Par définition, un sentier Trans-Québec relie au minimum trois régions administratives tandis que les sentiers régionaux relient au maximum deux régions et finalement les sentiers locaux sont souvent créés pour joindre un commerce ou un hameau, tel que la Pourvoirie Windigo ou le Lac-à-Beauce.

La portion nord-ouest du Haut-Saint-Maurice est desservie par le Trans-Québec n° 13 qui établit la liaison avec les Laurentides et Lanaudière; par le Trans-Québec n° 83 qui assure la liaison avec l'Abitibi-Témiscamingue, le Nord-du-Québec et le Saguenay-Lac-Saint-Jean. Enfin le sentier régional n° 369 relie Casey à Lanaudière.

Dans la portion sud du territoire, notons le sentier Trans-Québec n° 73 qui relie le Trans-Québec n° 83 et la région de la Capitale Nationale. Il y a également les sentiers régionaux n°355 et n° 347. Le sentier n° 355 assure la liaison avec Saint-Joseph-de-Mékinac au sud et Lac Bouchette au nord, via le Lac-Édouard. Enfin le sentier n° 347, qui est présentement fermé, reliait La Tuque, Matawin et la Basse-Mauricie. Ce sentier est fermé pour les saisons 2008-2009, 2009-2010 et 2010-2011, en raison des opérations forestières en cours. L'avenir de ce sentier est incertain et des discussions entre le Club de Matawin et celui de La Tuque auront lieu en 2010 pour décider si le sentier sera réutilisé ou abandonné.

Par ailleurs, on compte trois sentiers locaux numérotés L1, L2 et L3 aux fins de la présente étude. Le sentier L1 relie le sentier Trans-Québec n° 73 au Lac à Beauce; le sentier L2 relie la barrière de la Zec Jeannotte au Relais du Trappeur, et enfin le sentier L3 relie le sentier Trans-Québec n° 83 et la Pourvoirie Windigo.

Notons également qu'au cours de la saison 2008-2009, un sentier non-fédéré a été surfacé par le Club de Motoneige de La Tuque, à une seule reprise, à la demande de la Municipalité du Lac-Édouard. Ce sentier établissait un lien entre le Lac-Édouard et l'Étape, dans la Réserve Faunique des Laurentides. Cette expérience a connue un vif succès.

Suite au succès que le sentier a connu et grâce à l'appui de la députée de Laviolette, Mme Boulet, le sentier a pu être surfacé régulièrement au cours de l'hiver 2010. Ce sentier est bénéfique pour l'ensemble de la région de la Mauricie puisqu'il permet de nouvelles connections vers les régions de la Capitale Nationale et du Saguenay-Lac-Saint-Jean.

## **L'entretien**

Trois clubs de motoneige sont responsables du surfacage des sentiers dans le Haut-Saint-Maurice. Le Club de Motoneige La Tuque entretient les sentiers TQ n° 73 entre la barrière de la Zec Jeannotte et le Relais 22 Milles, le sentier n° 355 entre Saint-Joseph-de-Mékinac et Lac-Édouard, la TQ n° 83 entre le Relais 22 Milles et Wemotaci à l'ouest et entre le Relais 22 Milles et la passerelle du Saint-Pel, à l'est. Enfin le club entretient les sentiers locaux L1, L2 et L3. Le club possède 5 surfaceuses en bon état pour entretenir les 560 kilomètres de sentiers. La machine la plus récente, achetée en 2010 a été en partie financée par un programme de Développement Économique Canada.

Le secteur nord-ouest du territoire est entretenu par le Club l'Alliance du Nord. Sur la TQ n° 83, la limite Est se situe à Wemotaci et la limite Ouest à Clova. Sur la TQ n° 13, le club entretient jusqu'à la Pourvoirie le Fer à Cheval, dans la MRC d'Antoine-Labelle. Le club entretient également une partie du sentier régional n° 369 entre le TQ n° 83 et le hameau de Casey. Le club a acquis dernièrement deux surfaceuses récentes.

Enfin, le Club des Motoneigistes de Manawan entretient environ 350 kilomètres de sentiers et dans notre région, il surface la portion entre Casey et le Relais du Lac Chateauvert sur le sentier régional n° 369. Le club dispose seulement d'une surfaceuse pour l'instant et désire en acquérir une seconde pour assurer l'ouverture de ses sentiers.

## **Les forces et faiblesses du réseau de sentiers de motoneige**

- + La force première du réseau de sentiers du Haut-Saint-Maurice est son étendu qui permet de parcourir des centaines de kilomètres en pleine nature.
- + Par ailleurs, les sentiers Trans-Québec desservent bien les principaux pôles d'activité du territoire, soit la communauté de Wemotaci, Casey, Parent et Clova à l'ouest et Lac-Édouard à l'est.
- + Une autre force du réseau est qu'il se situe en très grande majorité sur des territoires publics ce qui assure une certaine stabilité des sentiers, comparativement aux régions situés plus au sud où la densité de population et les nombreux terrains privés occasionnent des conflits d'usage.
- + Enfin, on retrouve tous les services essentiels aux motoneigistes dans la région urbaine de Ville de La Tuque.
- La faiblesse principale du réseau est sa linéarité qui fait en sorte que le Haut-Saint-Maurice est une région de passage. La création de boucles permettrait une rétention de la clientèle.
- Une autre faiblesse du réseau est la distance entre les points de services. Il n'est pas rare qu'il faille parcourir plus de 100 kilomètres entre deux relais. Cette situation semble s'être détériorée avec la fermeture récente de commerces sur le territoire dont le Relais Chez Black, la Pourvoirie Kennedy, le Club Haltaparche et le Relais Miguick.
- Plusieurs pourvoiries situées sur la rive ouest du Saint-Maurice sont maintenant ouvertes en saison hivernale et ne sont pas reliées par des sentiers fédérés.
- L'instabilité du réseau due aux opérations forestières qui utilisent des chemins sur lesquels les sentiers de motoneige se trouvent, et ce, souvent sans préavis, occasionne des dépenses imprévues pour les clubs.
- La signalisation de prescription n'est pas uniforme sur le territoire. Il y a un manque important de signalisation directionnelle et touristique. L'affichage commercial n'est pas coordonné et crée de la pollution visuelle.
- Le manque d'abris sommaires et d'infrastructures d'accueil tel que des abris tables et des cartes de localisation aux endroits stratégiques tel que le pont de la rivière du Milieu, l'intersection du Lac Moose, au Relais 22 Milles, etc.
- Le ratio membre/kilomètre est faible ce qui limite le financement des clubs.
- L'absence de liens terrestres à certains endroits oblige les motoneigistes à emprunter des étendues d'eau gelées, à leurs risques et périls.
- Il n'y a aucun lien fédéré entre Clova, Opitciwan et le Nord-du-Québec.

## **Description du réseau de sentiers de quad**

Contrairement au réseau de sentiers de motoneige, le réseau de sentiers de quad n'est pas aussi bien structuré et présente beaucoup plus de problématiques. Le réseau ne peut donc pas être considéré comme mature, mais plutôt en développement en raison du manque de liaison intra-régionale, du manque flagrant de signalisation et de l'état de la surface de roulement des sentiers. Par ailleurs, on compte environ 800 kilomètres de sentiers d'été. Enfin, il y a environ 40 kilomètres de sentiers de quad hivernal depuis la saison 2008-2009, qui consiste en une boucle qui relie La Tuque et la Pourvoirie Le Club Odanak.

Il n'en demeure pas moins que le réseau compte des centaines de kilomètres de sentiers provinciaux et régionaux qui établissent des liens avec les régions de Lanaudière, des Laurentides, du Saguenay-Lac-Saint-Jean et de la Capitale-Nationale.

Dans la partie sud du territoire, il y a le sentier n°40 qui relie St-Michel-des-Saints et La Tuque. Le sentier n° 60 relie Saint-Raymond-de-Portneuf et La Tuque. Le sentier n° 60-70 relie La Tuque, le Lac-Édouard et Saint-André-du-Lac-St-Jean. Enfin, le sentier provincial n° 70 se prolonge vers Parent, mais il n'y a aucun sentier entre le kilomètre 31 sur la route forestière 10 et Wemotaci. Il y a finalement le sentier régional n° 455 qui relie le Chemin Wayagamac au pont de la rivière du Milieu, cependant la liaison en direction de Mékinac n'est pas encore officielle, ni complétée.

Dans le secteur nord-ouest du territoire, on note la présence de deux sentiers provinciaux, soit le sentier n° 70 qui relie Wemotaci, Parent, Clova en direction de Senneterre en Abitibi-Témiscamingue, et le sentier n° 20 qui relie Parent et Ferme-Neuve, dans les Laurentides.

Enfin, notons la présence d'un parc d'entraînement à La Tuque, Octane Park, qui offre trois pistes en circuit fermé pour les amateurs de quad sportif.

## **L'entretien**

L'entretien des sentiers est sous la responsabilité de deux clubs soit Les Adeptes du Tout Terrain Club de La Tuque Inc. et le Club Quad Parent. Le premier entretient la portion sud du territoire soit du Domaine Vignerod à l'ouest, le pont de la rivière du Milieu au sud, la barrière de la Zec Jeannotte à l'est, la limite de la Zec Kiskissink au nord est et le deuxième pont de la Trenché au nord ouest.

Quant au Club Quad de Parent, il entretient les sentiers situés entre Wemotaci à l'est, Clova à l'ouest et le Relais Lu-Nik, dans la MRC d'Antoine-Labelle. Fait intéressant, le club emprunte les mêmes sentiers que le club de motoneige, ce qui fait en sorte que les investissements sont optimisés.

Quant à Octane Park, il se situe sur un terrain loué par Ville de La Tuque et est opéré par une entreprise privée.

## **Les forces et faiblesses du réseau de sentiers de quad**

- + Tout comme le réseau de sentiers de motoneige, la force première est l'étendu du réseau de sentiers et la présence de milliers de kilomètres de chemins forestiers qui permettent l'accès aux nombreux attraits et points de services du territoire.
- + Le réseau permet des liaisons avec les régions limitrophes.
- + Le sentier multi-usage et la réglementation sur la circulation VHR au centre-ville de La Tuque qui permet aux usagers locaux et aux touristes d'avoir accès à la majorité des services.
- + La présence d'un parc récréatif qui permet une pratique sécuritaire et encadrée du quad sportif.
- + Les communautés situées sur le territoire et plusieurs commerces sont biens desservis par les sentiers provinciaux et régionaux.
- La détérioration des chemins et des infrastructures de traverses de cours d'eau affecte grandement la réputation de la région et a un impact néfaste sur l'environnement, particulièrement au niveau des écosystèmes aquatiques.
- Tout comme pour la motoneige, une faiblesse importante du réseau est sa linéarité qui fait en sorte que le Haut-Saint-Maurice est une région de passage.
- Le manque important de signalisation de prescription, directionnelle et touristique. L'affichage commercial est disparate et crée de la pollution visuelle.
- A l'instar des sentiers de motoneige, la numérotation des sentiers est déficiente voir absente.
- Le manque de liaisons structurées intra-régionales et interrégionales. Particulièrement entre La Tuque et St-Joseph-de-Mékinac et entre le kilomètre 31 sur la route forestière 10 et Wemotaci.
- La circulation quad dans les grands axes forestiers, tel que la route forestière 10 et la route forestière 25 occasionne une problématique grave de sécurité.
- La tarification sur 12 heures de certaines zecs occasionne des frais importants aux touristes.
- La cohabitation difficile entre les différents types d'utilisateurs, par exemple entre la motoneige et le quad l'hiver et entre le quad et le vélo de montagne l'été.
- Le faible ratio membre/kilomètre limite l'argent disponible pour l'entretien et l'amélioration des sentiers.
- Plusieurs commerces situés sur la rive ouest du St-Maurice ne sont pas desservis par un sentier quad fédéré.
- Il n'y a aucun sentier entre Clova, Opitciwan et le Nord-du-Québec.

## **Description du réseau de moto hors route**

La pratique de la moto hors route est encadrée par la Fédération Québécoise des Motos Hors Route (FQMHR) et est régie par la même loi que la motoneige et le quad. Cette organisation est relativement récente et a pour mission de promouvoir et développer l'activité moto hors route de façon encadrée ainsi qu'à représenter les utilisateurs, les clubs sentiers, les clubs associatifs et les parcs récréatifs auprès du Gouvernement, de l'Industrie et de la population.

Les adeptes d'enduro et de moto double usage se différencient de ceux de motocross par le fait qu'ils sont plus respectueux de l'environnement, possèdent des motos conformes à la loi et son légèrement plus âgés.

Il est important de différencier les types de moto qui sont l'enduro, le double usage et le motocross. Les motos enduros et les motos double usage (route et hors route) possèdent l'équipement requis par la loi et sont acceptés dans les sentiers quad par 15 des 123 clubs quads du Québec, dont le club de La Tuque et celui de Parent. **Le réseau de moto hors route du Haut-St-Maurice est donc le même que celui du quad et présente les mêmes caractéristiques, forces et faiblesses..**

En revanche, les motocross sont conçus pour les parcs récréatifs et la compétition puisqu'ils ne sont pas munis des équipements requis par la loi. La pratique du moto cross est donc interdite à l'extérieur des limites d'un tel parc. Ce sont souvent les propriétaires de motocross qui pratiquent leur sport à l'extérieur d'un tel parc, dans l'illégalité, qui affectent de façon négative la réputation de l'ensemble des motocyclistes.

Notons, par ailleurs, la présence de l'un des 19 parcs récréatifs affiliés à la FQMHR à La Tuque, Octane Park. Ce parc met à la disposition des adeptes, cinq pistes de motocross et d'enduro cross de différents calibres. En 2009, il fut l'hôte de quatre compétitions d'envergure provinciale qui ont attirées près de 1450 coureurs.

## **Description des clubs**

Tel que mentionné dans l'introduction, les clubs qui exploitent le réseau de sentiers du Haut-Saint-Maurice sont des organismes sans but lucratif, administrés par des bénévoles.

Leur mission, comme leur sport, ont évolués au cours des années et ils sont devenus des gestionnaires d'un réseau qui compte plusieurs centaines de kilomètres de sentiers et ils supportent une industrie touristique importante pour la région.

Avec de telles responsabilités, ces bénévoles s'essouffent au fil des ans et la relève est rare. La présente étude a relevé plusieurs points qui permettent de dire qu'il faut trouver une solution afin de venir en aide aux clubs pour leur permettre de s'occuper davantage de leur mission sociale et pour les alléger de certaines responsabilités.

En termes de financement, tous les clubs rencontrés affirment avoir des difficultés financières car ils doivent entretenir un réseau étendu de sentiers. Bien que les fédérations respectives subventionnent les clubs aux kilomètres de sentiers et en fonction du nombre de membres, ces subventions sont souvent insuffisantes. En effet, la faible densité de population sur le territoire fait en sorte que les clubs ont peu de membres par kilomètre contrairement à des régions comme Laval où l'on compte peu de kilomètres de sentiers pour des milliers de membres. Ce sont d'ailleurs ces membres qui profitent du réseau de sentiers du Haut-Saint-Maurice sans toutefois contribuer monétairement à son entretien. Des discussions sont en cours avec les fédérations et un dossier argumentaire sera élaboré pour défendre ce point.

Un autre facteur qui explique la difficulté des clubs à entretenir leur réseau est l'évolution des normes qu'ils doivent respecter, particulièrement en ce qui concerne la construction et la réfection de ponts et ponceaux. Auparavant, deux gros arbres, des clous et des planches étaient suffisants pour aménager un pont à faibles coûts. Désormais, ils doivent avoir des plans et devis d'ingénieur et embaucher un entrepreneur pour effectuer les travaux. Bien qu'en termes de sécurité et d'environnement ces normes étaient nécessaires, cet aspect alourdit le fardeau financier des clubs et limite leur capacité à entretenir le réseau.

Par ailleurs, malgré les subventions disponibles, les administrateurs ont souvent de la difficulté à présenter des demandes de subvention, ils n'ont pas les ressources pour faire le suivi terrain des travaux, pour produire les rapports d'étapes et pour administrer ces subventions. La situation est telle, que les clubs décident parfois de ne pas soumettre de demande de financement car ils n'ont pas l'énergie pour en faire la gestion. Par ailleurs, le manque d'information sur les problématiques terrains fait en sorte qu'ils n'ont pas de vision d'ensemble du réseau et ils ne priorisent pas toujours les bons travaux.

**En conclusion, on remarque qu'au cours des dernières années, les clubs s'efforcent de corriger les situations dangereuses sans toutefois pouvoir développer et maintenir à un niveau acceptable l'état général des sentiers. Cette situation est vécue par tous les clubs, à différents niveaux.**

## **Les clubs de motoneige**

Le **Club de Motoneige de La Tuque** est présentement le mieux structuré des quatre clubs présents sur le territoire. Il est reconnu pour la qualité de ses sentiers et possède de bons équipements qui lui permettent d'assurer l'entretien des sentiers. Le club vient d'acquérir une nouvelle surfaceuse grâce à une subvention de Développement Économique Canada. Le club travaille également avec la Municipalité du Lac-Édouard pour le développement d'un sentier en direction de l'Étape dans la Réserve Faunique des Laurentides.

Le **Club l'Alliance du Nord** a vécu des difficultés au cours des dernières années, particulièrement en raison d'un manque au niveau de la machinerie, de l'entretien de celle-ci et également en raison du petit bassin de bénévoles disponibles pour effectuer l'entretien des sentiers et de la machinerie. Ils ont cependant pallié à certains de ces problèmes en travaillant de concert avec le Club Quad Parent pour l'entretien des sentiers. Enfin, le club bénéficie également de l'aide d'un entrepreneur local depuis un an, qui s'occupe de la machinerie et des opérateurs de surfaceuses. Cet aide permet d'éviter des bris mécaniques causés par de la négligence. Enfin, au cours des derniers hivers, le surfaçage des sentiers a débuté à la mi-janvier voir la fin janvier pour la dernière saison. Cette situation est inacceptable pour un sentier Trans-Québec et cause des pertes économiques importantes aux commerces desservis par ce sentier. Cependant, avec la nouvelle machinerie et l'amélioration de leurs sentiers, le surfaçage a débuté au début janvier en 2010.

Le **Club des Motoneigistes de Manawan**, administré par des commerçants qui se sont regroupés pour s'assurer un apport touristique en hiver, fonctionne bien. Bien qu'une surfaceuse supplémentaire soit nécessaire, il entretient fièrement ses sentiers. C'est un club dynamique qui se base sur les efforts et les investissements personnels des administrateurs, en raison de l'absence de bénévoles. Par ailleurs, le club n'a pas bénéficié du support offert aux autres clubs de la région au cours des dernières années, par Tourisme Haut-Saint-Maurice parce qu'il est basé dans la région de Lanaudière et que le sentier régional n° 369, qui s'exerce dans la région de la Mauricie a été reconnu et fédéré lors de l'hiver 2008-2009.

Le **Club Passe-Partout** est basé à Roberval et entretient un faible pourcentage du réseau, soit une partie du sentier régional n° 355 qui relie Lac Bouchette au Lac-Édouard. On a constaté que cette portion de sentier est de moins belle qualité que celle entretenue par le club de La Tuque. Cette situation découle du fait que le sentier a changé d'endroits à plusieurs reprises au cours des dernières années. Ainsi les sommes investies n'étaient pas optimisées et les infrastructures de traverses de cours d'eau étaient désuètes. De plus, suite à la perte d'un droit de passage en 2008, le sentier obligeait les utilisateurs à emprunter le lac ce qui empêchait la circulation interrégionale lorsque la glace n'était pas suffisamment épaisse. Cependant, suite aux discussions, aux relevés terrains et à la reconstruction d'un pont fermé, le sentier a été relocalisé dans le sentier de quad ce qui améliore la qualité du sentier, optimise les sommes investies puisque le sentier est utilisé 12 mois par année et solutionne la problématique de sécurité sur le lac Édouard.

## **Les clubs de quad**

Les **Adeptes du Tout Terrain Club de La Tuque** a déjà été un club très dynamique qui assurait l'entretien et le développement de ses sentiers. Au cours des dernières années, on a constaté un laisser aller et bien qu'il y a eu certaines avancées comme la réfection du sentier vers le Lac-Édouard, plusieurs sentiers ont été abandonnés ou sont rendus impraticables en raison de la détérioration des chemins et de la désuétude des ponts et ponceaux. Malgré cela, le club n'a pas déposé de demande de subvention en 2009 dans le cadre du programme Volet II où il aurait pu aller chercher jusqu'à 50 000\$. D'autre part, on constate une tendance à emprunter les chemins forestiers au lieu d'améliorer les sentiers. Cette situation est néfaste pour le club, car en plus d'augmenter les risques pour les utilisateurs, elle diminue les possibilités de revenus puisque l'on n'a pas besoin d'être membre de la Fédération pour emprunter un chemin forestier. Enfin, le club travaille, depuis plusieurs années, à la création de sentiers d'hiver. Un sentier est ouvert depuis l'hiver 2008-2009 dans le secteur du Club Odanak et le club projette de surfacer un sentier qui le reliera aux sentiers de quad d'hiver situés dans la Basse-Mauricie. Avec l'achat d'un tracteur à l'automne 2009, le club a maintenant les moyens d'assurer l'entretien de leurs sentiers d'été ce qui rehaussera sans doute la qualité des sentiers. Il n'en demeure pas moins que pour surfacer le sentier d'hiver qui reliera la Basse-Mauricie, le club devra soit acquérir un système de tractions « Soucy » pour son tracteur ou acquérir une surfaceuse.

De son côté, le **Club Quad Parent** est un club dynamique qui a rehaussé de façon significative la qualité des sentiers quad dans le nord-ouest du territoire. Les administratrices sont dévouées et ont une vision de développement. La réalisation de plusieurs projets dernièrement a également bénéficié au club de motoneige, comme la signalisation et la réfection de plusieurs dizaines de kilomètres de sentiers. La difficulté principale du club est le manque de bénévoles, voir d'employés, pour assurer la réalisation et le suivi de projets subventionnés.

## **Historique et description des sentiers non-motorisés**

### **Sentiers de ski de fond**

Les premiers sentiers de ski de fond entretenus dans le Haut-Saint-Maurice ont vu le jour en 1973. Le Club de Ski de Fond La Tuque Rouge a quant à lui été incorporé en 1986. De nombreux bénévoles ainsi que Ville de La Tuque ont contribué à mettre en place un réseau structuré et reconnu de sentiers.

À ce jour, le réseau compte 28 kilomètres de sentiers de style classique et 12 kilomètres de sentiers de style libre. À chaque année, le club est l'hôte de plusieurs compétitions de calibre régional et provincial et il organise plusieurs activités comme le Défi 40 km et les 24 Heures de ski de fond et de raquette.

### **Sentiers de randonnée pédestre et de raquette**

Plusieurs sentiers pédestres sont présents sur le territoire du Haut-Saint-Maurice et leur implantation date de la fin des années 90. Notons que ces sentiers sont également accessibles en hiver pour pratiquer la raquette. Ils sont généralement mis en place et entretenus par des bénévoles. Il y a également des sentiers qui ont été établis par des promoteurs privés qui assurent leur entretien.

### **Les sentiers du club Kilomètre zéro**

Ces sentiers ont été établis depuis la fondation de l'organisme en 1997, deux sentiers principaux permettent aux adeptes de se rendre dans des endroits majestueux du territoire. Un sentier de 12 kilomètres est situé sur la rive est de la rivière Saint-Maurice. De plus, un sentier de longue randonnée de 47 kilomètres est situé sur la rive ouest de la rivière Saint-Maurice. On retrouve sur ce sentier 4 sites de camping dont un avec refuge. Il y a trois accès terrestre au sentier ainsi que deux accès nautiques.

### **Les sentiers du club des Trois-Raquettes**

Fondé en en 2007 par trois raquetteurs passionnés, l'organisme a été officiellement reconnu comme OSBL en janvier 2008. Depuis la formation de l'organisme, un réseau de raquette a été développé en périphérie du centre-ville de La Tuque et compte maintenant plus de 60 kilomètres de sentiers. En 2009, les bénévoles ont construit un refuge pour les usagers.

### **Les sentiers d'A.D.E.L.E.**

En 2004, l'Association pour le Développement Écologique du Lac Édouard a mis sur pied un réseau de sentiers pédestres totalisant 26 kilomètres. Ce réseau regroupe 18 sentiers de longueurs variant entre 0,5 kilomètre et 2,5 kilomètres. Ces sentiers permettent de découvrir le lac Édouard et d'accéder à des points de vue à plus de 450 mètres d'altitude.

### **Les sentiers du Petit Nirvana**

Le petit Nirvana est un commerce situé dans le secteur de La Croche et offre aux visiteurs des sentiers pédestres et de raquette. Un sentier de 5 kilomètres ainsi qu'un sentier pour personne à mobilité restreinte ont été aménagés pour permettre aux usagers de découvrir la beauté de ce secteur et pour y faire de l'observation faunique. Il est possible de louer un refuge situé en montagne.

### **Le sentier Louis-George Morin**

Dans le secteur de Parent, un sentier de randonnée pédestre est en élaboration et mènera au sommet de la plus haute montagne en Mauricie, le mont Louis-George Morin. En effet, cette montagne, située à 50 kilomètres à l'est de Parent, culmine à 602 mètres d'altitude. Ce sentier est l'initiative du fils de M. Morin qui fut l'un des pionniers du réservoir Gouin.

### **Les sentiers de la pourvoirie Waban-Aki**

Cette pourvoirie est située à environ 40 kilomètres de La Tuque, sur la rive ouest de la rivière Saint-Maurice, offre un réseau de sentiers pédestres et de raquette avec belvédères. Ces sentiers s'étendent sur plus de 25 kilomètres et il est possible de louer des chalets situés en bordure de ces sentiers.

### **Sentiers de vélo de montagne**

C'est en 1995 que l'organisme à but non lucratif Mauricycle a été fondé avec mission de développer un réseau cyclable dans le Haut-Saint-Maurice. Le réseau de sentier est situé sur la rive ouest de la rivière Saint-Maurice et s'étend sur plus de 90 kilomètres. De ce nombre, 15 kilomètres sont des voies simples, communément appelées « single tracks ». Tous peuvent y trouver leur compte puisque le calibre des sentiers varie de débutant à expert. Le réseau, qui est situé sur terres publiques et privées est entretenu par les bénévoles.

### **Parcours canotables**

Depuis des centaines d'années, le mode de transport privilégié sur le territoire du Haut-Saint-Maurice est le canot. D'un mode de transport essentiel, il est devenu une activité de plein-air populaire. Dans notre région, il existe de nombreux circuits canotables qui gagnent à être connus, mieux aménagés et mieux identifiés afin d'attirer une clientèle plus élargie.

Parmi les réseaux recensés par la Fédération Québécoise de Canot et de Kayak, on compte les rivières Batiscan, Bostonnais, Coucoucache, Croche, Flamand, Flapjack, Jeannotte, Oskélanéo, Pierre-Riche, Ruban, Manouane, Trenche, Vermillon, Wabano, Windigo, Wessonneau et bien sûr, la Saint-Maurice.

Des cartes-guide sont disponibles dans plusieurs publications dont le Guide des rivières canotables du Québec. En région, notons la présence du Club d'eau vive Les Billots et la Pitoune fondé en 2007 afin de promouvoir la pratique du kayak d'eau vive dans la région.

## **Les points de services situés sur le territoire**

Les points de services sont des motels, des pourvoiries ou des relais qui permettent aux amateurs de VHR de se ravitailler en cours de route ou d'y passer la nuit. Les propriétaires de ces commerces dépendent en partie de cette clientèle. Quant aux usagers, ils dépendent fortement de ces points de services le long de leur trajet. Leur présence est donc essentielle au maintien d'un réseau structuré et sécuritaire.

La qualité de ces points de services varie grandement sur le territoire et une meilleure mise en marché serait souhaitable pour d'une part assurer leur présence sur le territoire et d'autre part améliorer l'image touristique de la région.

Enfin, certains commerces ne sont pas desservis par les sentiers et pourraient augmenter l'offre de service sur le territoire. Ces commerces sont surtout situés sur la rive ouest du Saint-Maurice et des discussions sont en cours afin d'établir un sentier de motoneige. Par ailleurs, quelques pourvoyeurs situés dans le secteur du réservoir Gouin sont en train de mettre sur pied un réseau reliant leurs pourvoiries et travaillent à établir un lien structuré vers le nord du Québec.

Le tableau qui suit présente sommairement ces points de services et les services offerts.

| Nom   | Sentier | Services                    | Motoneige | Quad | Essence |
|---|---------|-----------------------------|-----------|------|---------|
| <b>La Tuque, Secteur urbain</b>                 |         |                             |           |      |         |
| Auberge La Résidence                            | 73      | Hébergement                 | Oui       | Oui  | Non     |
| Motel des 9                                     | 73      | Hébergement<br>Restauration | Oui       | Oui  | Non     |
| Motel de la Rivière                             | 73      | Hébergement                 | Oui       | Oui  | Non     |
| Motel le Gîte                                   | 73      | Hébergement                 | Oui       | Oui  | Non     |
| Domaine Sylva                                   |         | Hébergement                 | Oui       | Oui  | Non     |
| <b>La Tuque, Secteur La Croche</b>              |         |                             |           |      |         |
| Le Petit Nirvana                                | 73      | Hébergement                 | Oui       | Non  | Non     |
| <b>La Tuque, Secteur Clova, Parent et Casey</b> |         |                             |           |      |         |
| Auberge et restaurant Clova                     | 83      | Hébergement<br>Restauration | Oui       | Oui  | Oui     |
| Hôtel Tamarac                                   | 83      | Hébergement                 | Oui       | Oui  | Non     |
| Domaine L'ombre du vent                         | 83      | Hébergement                 | Oui       | Oui  | Non     |
| Hôtel Central                                   | 83      | Hébergement<br>Restauration | Oui       | Oui  | Non     |
| La P'tite Auberge du Coureur des Bois           | 83      | Hébergement<br>Restauration | Oui       | Oui  | Non     |
| Relais de la P'tite Gare                        | 369     | Hébergement<br>Restauration | Oui       | Oui  | Oui     |
| <b>La Bostonnais</b>                            |         |                             |           |      |         |
| Gîte Domaine Le Bostonnais                      |         | Hébergement<br>Restauration | Oui       | Non  | Non     |
| <b>Lac-Édouard</b>                              |         |                             |           |      |         |
| Domaine Lac-Édouard                             | 355     | Hébergement<br>Restauration | Oui       | Oui  | Oui     |
| Le Gîte d'Édouard                               | 355     | Hébergement                 | Oui       | Oui  | Non     |
| Pourvoirie le Goéland                           |         | Hébergement<br>Restauration | Oui       | Non  | Oui     |

| Nom                                   | Sentier | Services                    | Motoneige | Quad | Essence         |
|---------------------------------------|---------|-----------------------------|-----------|------|-----------------|
| Seigneurie du Triton                  |         | Hébergement<br>Restauration |           |      |                 |
| <b>Wemotaci</b>                       |         |                             |           |      |                 |
| Auberge Le Mistral                    | 83      | Hébergement<br>Restauration | Oui       | Oui  | Non             |
| Aski                                  | 83      | Hébergement<br>Restauration |           |      |                 |
| <b>Territoires non organisés(TNO)</b> |         |                             |           |      |                 |
| Camp Cooper                           |         | Hébergement<br>Restauration |           |      |                 |
| Gîte La Chaumière                     |         | Hébergement<br>Restauration | Non       | Oui  | Non             |
| Le Domaine Vignerod                   | 40      | Hébergement<br>Restauration | Non       | Oui  | Sur réservation |
| Pourvoirie Gouin et Magnan            |         | Hébergement<br>Restauration | Oui       | Oui  | Oui             |
| Pourvoirie Club Odanak                | 70      | Hébergement<br>Restauration | Oui       | Oui  | Oui             |
| Pourvoirie Lac Lareau                 |         | Hébergement<br>Restauration | Non       | Non  | Non             |
| Pourvoirie du Lac Baptiste            |         | Hébergement                 | Non       | Non  | Non             |
| Pourvoirie Kanawata                   | 369     | Hébergement<br>Restauration | Oui       | Oui  | Oui             |
| Pourvoirie Némiskau                   |         | Hébergement<br>Restauration |           | Oui  | Oui             |
| Pourvoirie Relais 22 Milles           | 73-83   | Hébergement<br>Restauration | Oui       | Oui  | Oui             |
| Pourvoirie Rothman                    |         | Hébergement                 | Non       | Oui  | Oui             |

|                      |    |                             |     |     |                 |
|----------------------|----|-----------------------------|-----|-----|-----------------|
| Pourvoirie Waban-Aki |    | Hébergement<br>Restauration | Non | Oui | Non             |
| Pourvoirie Windigo   | L3 | Hébergement<br>Restauration | Oui | Oui | Sur réservation |
| Quoquochee Plein Air |    | Hébergement                 |     | Oui | Non             |

## Partie 3 – Diagnostic du réseau

### Résultats de l'inventaire des sentiers

Les problématiques recensées découlent d'un inventaire des sentiers de VHR réalisé au cours de l'année 2009. Plusieurs rencontres ont eu lieu avec les intervenants régionaux, les différents ministères impliqués, les différents clubs, les commerçants ainsi qu'avec le personnel et certains élus de l'Agglomération de La Tuque afin de mieux définir les problématiques et les enjeux locaux. L'inventaire des sentiers non-motorisés qui sera effectué en 2010 permettra d'améliorer les connaissances sur l'état des sentiers.

On a résumé les problématiques en trois catégories :

**Les problématiques de sécurité** : qui incluent notamment les endroits dangereux, les problématiques de signalisation, les sentiers barrés, les traverses de cours d'eau, les traverses de plan d'eau, etc.

**Les problématiques de cohabitations** : qui incluent les différents conflits d'usages sur le territoire soit avec les compagnies forestières, les villégiateurs, les automobiles etc.

**Les problématiques environnementales** : sont celles qui ont un impact néfaste sur la qualité de l'environnement.

En regroupant les problématiques, il devient plus facile de prioriser les travaux, puisque si une problématique cause des problèmes de sécurité et de cohabitation à la fois, elle devient prioritaire à une problématique de cohabitation seulement.

Enfin, lorsqu'une problématique de sécurité survient, cela nécessite souvent des travaux terrains pour corriger les problématiques. Lorsqu'il est indiqué sécurité 1, cela signifie que la situation est urgente. Quant aux problématiques de cohabitation, c'est souvent avec une approche diplomatique que l'on parvient à trouver un consensus. Enfin, les problématiques environnementales nécessitent également des travaux terrains tels que la réfection de ponts et ponceaux ou l'aménagement de halte avec poubelles et toilettes sèches.

Les tableaux qui suivent présentent les problématiques recensées par tronçons de sentiers. Un résumé et une description plus en détail des problématiques majeures et des enjeux locaux sont ensuite présentés. Notez que les problématiques surlignées **EN VERT** représentent celles pour lesquelles des solutions ont été apportés depuis l'inventaire et que celles surlignées **EN GRIS** représente des problématiques que l'on ne tient plus compte du fait que le sentier a été déplacé depuis l'inventaire.

Enfin, une colonne origine indique si la problématique provient de l'inventaire de Tourisme Haut-Saint-Maurice (THSM) ou du Plan régional de développement des terres publiques (PRDTP).

*Rapport final, Plan de consolidation et de développement des sentiers récréotouristiques du Haut-Saint-Maurice*

### **Problématiques sur les sentiers de motoneige fédérés**

| <b>N° de sentier</b> | <b>Type de sentier</b> | <b>Numéro du segment</b> | <b>Description du segment</b>                         | <b>Description problématique</b>  | <b>Origine</b> | <b>Type de problématique</b> |
|----------------------|------------------------|--------------------------|---|---|----------------|------------------------------|
| 73                   | Trans-Québec           | 73-01                    | De la barrière de la Zec Jeannotte au Parc des chutes | Signalisation disparate et déchets à l'intersection du Lac Moose.   | THSM           | Sécurité<br>Environnement    |
| 73                   | Trans-Québec           | 73-01                    | De la barrière de la Zec Jeannotte au Parc des chutes | Glacière située à 5 km à l'est de la barrière de la Zec Bessonne.   | THSM/<br>PRDTP | Sécurité                     |
| 73                   | Trans-Québec           | 73-01                    | De la barrière de la Zec Jeannotte au Parc des chutes | Glacières à 4,5 km à l'est du Parc des chutes.  | THSM           | Sécurité                     |
| 73                   | Trans-Québec           | 73-01                    | De la barrière de la Zec Jeannotte au Parc des chutes | Traverse de la voie de contournement hiver 2009-2010.   | THSM           | Cohabitation                 |
| 73                   | Trans-Québec           | 73-01                    | De la barrière de la Zec Jeannotte au Parc des chutes | Pont du ruisseau Seymour à refaire.   | THSM           | Sécurité<br>Environnement    |
| 73                   | Trans-Québec           | 73-02                    | Du Parc des chutes au Camping La Tuque                | Signalisation directionnelle sur le sentier VHR .   | THSM           | Sécurité                     |
| 73                   | Trans-Québec           | 73-02                    | Du Parc des chutes au Camping La Tuque                | Signalisation touristique sur le sentier VHR .  | THSM           | Sécurité                     |
| 73                   | Trans-Québec           | 73-03                    | Du Camping La Tuque à La Croche                       | Traverse de la rivière Bostonnais.  | THSM           | Sécurité                     |
| 73                   | Trans-Québec           | 73-03                    | Du Camping La Tuque à La Croche                       | Le sentier traverse un étang gelé et emprunte ensuite le chemin du domaine Morency sur une courte distance mais très dangereux. | THSM           | Sécurité 1                   |
| 73                   | Trans-Québec           | 73-03                    | Du Camping La Tuque à La Croche                       | Traverse un méandre de la rivière Croche.   | THSM           | Sécurité                     |
| 73                   | Trans-Québec           | 73-03                    | Du Camping La Tuque à La Croche                       | Circulation sur chaussée publique vers le rang Ouest sans la signalisation adéquate.  | THSM           | Sécurité 1                   |
| 73                   | Trans-Québec           | 73-04                    | La Croche – Intersection Kennedy                      | Chemin détourné en raison d'opérations forestières.   | THSM           | Cohabitation                 |
| 73                   | Trans-Québec           | 73-04                    | La Croche – Intersection Kennedy                      | Signalisation déficiente dans le nouveau sentier.   | THSM           | Sécurité                     |

| N° de sentier | Type de sentier | Numéro du segment | Description du segment  | Description problématique  | Origine | Type de problématique        |
|---------------|-----------------|-------------------|---|--|---------|------------------------------|
| 73            | Trans-Québec    | 73-04             | La Croche – Intersection du lac Kennedy                                 | Glacière dans le nouveau sentier aménagé en 2008.  | THSM    | Sécurité                     |
| 73            | Trans-Québec    | 73-04             | La Croche – Intersection du lac Kennedy                                 | Traverse le Rang Ouest sans panneaux qui l'indique sur la voie publique.   | THSM    | Sécurité 1                   |
| 73            | Trans-Québec    | 73-05             | Entre l'intersection du lac Kennedy et la route 10                      | Ponts situés à 5 et 7 kilomètres de l'intersection du lac Kennedy sont abîmés et non conformes.                          | THSM    | Sécurité<br>Environnement    |
| 73            | Trans-Québec    | 73-05             | Entre l'intersection du lac Kennedy et la route 10                      | Chablis à 3200 mètres à l'est de la route 10.  | THSM    | Sécurité                     |
| 73            | Trans-Québec    | 73-06             | De l'intersection du sentier avec la route forestière 10 jusqu'au km 31 | Le sentier traverse à trois reprises la route forestière 10 et il n'y a aucune signalisation sur la route qui l'indique. | THSM    | Sécurité 1                   |
| 73            | Trans-Québec    | 73-06             | De l'intersection du sentier avec la route forestière 10 jusqu'au km 31 | Les motoneiges traversent sur le pont de la Tranche et il n'y a pas de signalisation pour l'indiquer.                    | THSM    | Cohabitation<br>Sécurité     |
| 73            | Trans-Québec    | 73-07             | Du km 31 sur la route 10 au Relais 44                                   | Plusieurs ponceaux à remplacer dans le premier 10 km et barrage de castor à 10 kilomètres.                               | THSM    | Environnement<br>et sécurité |
| 73            | Trans-Québec    | 73-07             | Du km 31 sur la route 10 au Relais 44                                   | Sentier emprunte un marécage et est très sinueux entre les km 38 et 43 de la route forestière 10.                        | THSM    | Sécurité<br>Environnement    |
| 73            | Trans-Québec    | 73-07             | Du km 31 sur la route 10 au Relais 44                                   | Sentier emprunte la route forestière 10 pour traverser le pont du km 43, signalisation absente sur la route.             | THSM    | Sécurité                     |
| 73            | Trans-Québec    | 73-07             | Du km 31 sur la route 10 au Relais 44                                   | Pont à faible capacité portante et érodé près du kilomètre 48.   | THSM    | Sécurité 1<br>Environnement  |
| 73            | Trans-Québec    | 73-07             | Du km 31 sur la route 10 au Relais 44                                   | Chablis sur 200 mètres de long.  | THSM    | Sécurité                     |
| 73            | Trans-Québec    | 73-07             | Du km 31 sur la route 10 au Relais 44                                   | Pont de neige et barrage de castor à 6,1 km du Relais 44.  | THSM    | Sécurité                     |

| N° de sentier | Type de sentier | Numéro du segment | Description du segment   | Description problématique   | Origine        | Type de problématique     |
|---------------|-----------------|-------------------|--|---|----------------|---------------------------|
| 73            | Trans-Québec    | 73-08             | Du Relais 44 au Relais 22 Milles   | Traverse de la route 10 au km 57 sans signalisation sur la route.   | THSM           | Sécurité 1                |
| 73            | Trans-Québec    | 73-08             | Du Relais 44 au Relais 22 Milles   | Traverse sur la rivière Pierre-Riche derrière le Relais 22 Milles ou sur le pont de la route 10.          | THSM           | Sécurité                  |
| 83            | Trans-Québec    | 83-01             | Du Relais 22 Milles au km 63 sur la route 10                                 | Traverse de la route 10 près du kilomètre 63 sans signalisation.  | THSM           | Sécurité 1                |
| 83            | Trans-Québec    | 83-02             | Du km 63 sur la route 10 au km 29 sur le chemin du lac Martel                | 2 ponts fermés et dangereux.  | THSM/<br>PRDTP | Sécurité<br>Environnement |
| 83            | Trans-Québec    | 83-03             | Du Relais 22 Milles à l'intersection vers la Pourvoirie Windigo              | Manque de signalisation de prescription, n'est pas homogène avec les autres sentiers du Club de La Tuque. | THSM           | Sécurité                  |
| 83            | Trans-Québec    | 83-03             | Du Relais 22 Milles à l'intersection vers la Pourvoirie Windigo              | Le tablier du pont derrière le Relais 22 Milles doit être refait car abimé.                               | THSM           | Sécurité                  |
| 83            | Trans-Québec    | 83-04             | De l'intersection vers la Pourvoirie Windigo au Pont du lac de la Grosse Île | Pont du lac Vic le tablier doit être refait.  | THSM           | Sécurité                  |
| 83            | Trans-Québec    | 83-04             | De l'intersection vers la Pourvoirie Windigo au Pont du lac de la Grosse Île | Le pont du lac de la Grosse Île est fermé et dangereux, beaucoup d'érosion.                               | THSM<br>PRDTP  | Sécurité et environnement |
| 83            | Trans-Québec    | 83-04             | De l'intersection vers la Pourvoirie Windigo au Pont du lac de la Grosse Ile | Manque de signalisation de prescription.  | THSM           | Sécurité                  |
| 83 Suite...   | Trans-Québec    | 83-05             | Pont du lac de la Grosse Île à Route vers Wemotaci                           | Signalisation directionnelle manquante vers Wemotaci.   | THSM           | Sécurité                  |

| N° de sentier | Type de sentier | Numéro du segment | Description du segment  | Description problématique  | Origine | Type de problématique     |
|---------------|-----------------|-------------------|---|--|---------|---------------------------|
| 83            | Trans-Québec    | 83-05             | Pont du lac de la Grosse Île à Route vers Wemotaci                          | Pont dangereux à 700 mètres de l'intersection de la route forestière tertiaire.  | THSM    | Sécurité                  |
| 83            | Trans-Québec    | 83-06             | De l'intersection du sentier TQ n°83 jusqu'à Sanmaur                        | Le sentier traverse à plusieurs reprises la route forestière qui est grattée, sans aucune signalisation ni sur le sentier, ni sur la route.        | THSM    | Sécurité 1                |
| 83            | Trans-Québec    | 83-07             | De Sanmaur à l'intersection avec le sentier régional n°369                  | Direction manquante pour reprendre le sentier TQ n°83 en direction de Casey et Parent.   | THSM    | Sécurité                  |
| 83            | Trans-Québec    | 83-07             | De Sanmaur à l'intersection avec le sentier régional n° 369                 | Signalisation manquante pour deux traverses de voie ferrées.   | THSM    | Sécurité 1                |
| 83            | Trans-Québec    | 83-07             | De Sanmaur à l'intersection avec le sentier régional n° 369                 | Le sentier emprunte la route 25 de Sanmaur au pont de la rivière Manouane.   | THSM    | Sécurité                  |
| 83            | Trans-Québec    | 83-07             | De Sanmaur à l'intersection avec le sentier régional n° 369                 | Le sentier traverse ou longe la route 25 pour éviter des ravins, sans signalisation pour l'indiquer, à huit reprises.                              | THSM    | Sécurité 1                |
| 83            | Trans-Québec    | 83-07             | De Sanmaur à l'intersection avec le sentier régional n° 369                 | Pont du lac Mitamni est endommagé et fermé par le MRNF.  | THSM    | Sécurité et environnement |
| 83            | Trans-Québec    | 83-07             | De Sanmaur à l'intersection avec le sentier régional n° 369                 | Signalisation déficiente.  | THSM    | Sécurité                  |
| 83            | Trans-Québec    | 83-08             | De l'intersection avec le sentier région n° 369 à la Pourvoirie Haltaparche | La « côte de l'enfer » est une pente abrupte sur la roche mère qui occasionne des difficultés pour l'entretien. La surfaceuse reste souvent prise. | THSM    | Sécurité                  |

| N° de sentier | Type de sentier | Numéro du segment | Description du segment  | Description problématique  | Origine       | Type de problématique       |
|---------------|-----------------|-------------------|---|--|---------------|-----------------------------|
| 83            | Trans-Québec    | 83-08             | De l'intersection avec le sentier région n° 369 à la Pourvoirie Haltaparche | Le sentier traverse à trois reprises la route 25 sans aucune signalisation ni sur le sentier, ni sur la route. | THSM          | Sécurité 1                  |
| 83            | Trans-Québec    | 83-09             | De la Pourvoirie Haltaparche au km 84 de la route 400                       | Manque de signalisation directionnelle et de prescription.   | THSM          | Sécurité                    |
| 83            | Trans-Québec    | 83-10             | Du km 84 sur la route 400 jusqu'à Parent                                    | Six traverses de chemin sans signalisation sur la route et signalisation déficiente sur le sentier.            | THSM          | Sécurité 1                  |
| 83            | Trans-Québec    | 83-10             | Du km 84 sur la route 400 jusqu'à Parent                                    | Arrivé au village il n'y a aucune indication vers les commerces ou pour les sentiers.                          | THSM          | Sécurité                    |
| 83            | Trans-Québec    | 83-11             | De Parent à l'intersection de la TQ n° 13                                   | Le sentier passe sur le lac Grant, la rivière Dandurand et le lac Mauser.                                      | THSM          | Sécurité 1                  |
| 83            | Trans-Québec    | 83-11             | De Parent à l'intersection de la TQ n° 13                                   | Le sentier traverse la route sans indication sur la route pour l'indiquer.                                     | THSM          | Sécurité 1                  |
| 83            | Trans-Québec    | 83-12             | De l'intersection des sentiers TQ n° 83 et TQ n° 13 au chemin Lépine        | Le pont de la Bazin est fermé et dangereux. Il y a des trous dans le tablier et les coffrages sont érodés.     | THSM          | Sécurité 1                  |
| 83            | Trans-Québec    | 83-12             | De l'intersection des sentiers TQ n°83 et TQ n°13 au chemin Lépine          | Section de 12 kilomètres dans une coupe forestière sans balises (norme 15 balises au km).                      | THSM          | Sécurité 1                  |
| 83            | Trans-Québec    | 83-12             | De l'intersection des sentiers TQ n° 83 et TQ n° 13 au chemin Lépine        | Glacière importante en amont du lac Fortin.  | THSM          | Sécurité 1<br>Environnement |
| 83            | Trans-Québec    | 83-12             | De l'intersection des sentiers TQ n° 83 et TQ n° 13 au chemin Lépine        | Signalisation manquante.   | THSM          | Sécurité                    |
| 83            | Trans-Québec    | 83-13             | Du chemin Lépine à Clova  | Le sentier passe sur le chemin qui est gratté sur 15 kilomètres sans la signalisation adéquate.                | THSM          | Sécurité<br>Cohabitation    |
| 13            | Trans-Québec    | 13-01             | De l'intersection du sentier TQ n° 83 à la sortie du territoire             | Traverse de la rivière Bazin sur un pont de glace.   | THSM<br>PRDTP | Sécurité                    |

| N° de sentier | Type de sentier | Numéro du segment | Description du segment  | Description problématique   | Origine       | Type de problématique     |
|---------------|-----------------|-------------------|---|---|---------------|---------------------------|
| 13            | Trans-Québec    | 13-01             | De l'intersection du sentier TQ n° 83 à la sortie du territoire | Glacière importante non signalisée dans le bas d'une pente en courbe.                               | THSM          | Sécurité 1                |
| 355           | Régional        | 355-01            | De Doheny au pont de la rivière du Milieu (direction nord)      | Le sentier emprunte le chemin gratté sur quelques kilomètres.                                       | THSM          | Sécurité<br>Cohabitation  |
| 355           | Régional        | 355-02            | Du pont de la rivière du Milieu au Gazoduc                      | Emprise du sentier étroite et mal signalisée sur 5 kilomètres.                                      | THSM<br>PRDTP | Sécurité                  |
| 355           | Régional        | 355-02            | Du pont de la rivière du Milieu au Gazoduc                      | Signalisation directionnelle et touristique disparate et beaucoup de déchets.                       | THSM          | Environnement             |
| 355           | Régional        | 355-03            | Du Gazoduc à l'intersection du sentier TQ n° 73                 | Ponts de la décharge du Petit lac Trottier et du lac Trottier sont abimés et causent des glacières. | THSM<br>PRDTP | Sécurité<br>Environnement |
| 355           | Régional        | 355-03            | Du Gazoduc à l'intersection du sentier TQ n° 73                 | Glacières importantes et dangereuses à 275 mètres et 1,4 kilomètre au sud de l'intersection.        | THSM<br>PRDTP | Sécurité<br>Environnement |
| 355           | Régional        | 355-03            | Du Gazoduc à l'intersection du sentier TQ n° 73                 | Signalisation disparate à l'intersection des sentiers.  | THSM          | Environnement             |
| 355           | Régional        | 355-04            | De l'intersection du lac Moose au Relais du Trappeur            | Signalisation disparate.  | THSM          | Environnement             |
| 355           | Régional        | 355-04            | De l'intersection du lac Moose au Relais du Trappeur            | Sentier étroit par endroit.   | THSM          | Sécurité                  |
| 355           | Régional        | 355-04            | De l'intersection du lac Moose au Relais du Trappeur            | Pont du lac Owen est mal signalisé et a déjà causé des accidents.                                   | THSM          | Sécurité1                 |
| 355           | Régional        | 355-04            | De l'intersection du lac Moose au Relais du Trappeur            | Signalisation manquante dans la plantation près des lignes d'Hydro-Québec.                          | THSM          | Sécurité 1                |
| 355           | Régional        | 355-04            | De l'intersection du lac Moose au Relais du Trappeur            | Le sentier emprunte la route près du Relais sans signalisation sur la route pour l'indiquer.        | THSM          | Sécurité 1                |
| 355           | Régional        | 355-04            | Du relais du Trappeur au Lac-Édouard                            | La sortie du Relais du Trappeur se fait dans la route et peut occasionner des accidents.            | THSM          | Cohabitation<br>Sécurité  |
| 355           | Régional        | 355-04            | Du relais du Trappeur au Lac-Édouard                            | Traverse de la route sans signalisation pour l'indiquer près du Domaine du Lac-Édouard.             | THSM          | Sécurité 1                |

| N° de sentier | Type de sentier | Numéro du segment | Description du segment                                | Description problématique  | Origine       | Type de problématique                       |
|---------------|-----------------|-------------------|---|--|---------------|---|
| 355           | Régional        | 355-04            | Du relais du Trappeur au Lac-Édouard                  | Glacière à 300 mètres au sud du lac Édouard.   | THSM<br>PRDTP | Sécurité                                    |
| 355           | Régional        | Non fédéré        | Sentier sur le Lac Édouard                            | Il faut obligatoirement circuler sur le lac pour aller en direction nord sur le sentier n° 355 à partir du Domaine. Aucun lien terrestre pour traverser la municipalité. | THSM          | Sécurité 1<br>Cohabitation<br>Environnement |
| 355           | Régional        | 355-05            | De la Pourvoirie Le Goéland à la sortie de territoire | Glacière importante à 6,5 km au nord de la Pourvoirie le Goéland.  | THSM          | Sécurité                                    |
| 355           | Régional        | 355-05            | De la Pourvoirie Le Goéland à la sortie de territoire | Deux ponts fermés, un pont détruit.  | THSM          | Sécurité 1<br>Environnement                 |
| 355           | Régional        | 355-05            | De la Pourvoirie Le Goéland à la sortie de territoire | Sentiers étroits, beaucoup de branches et signalisation absente.   | THSM          | Sécurité                                    |
| 355           | Régional        | 355-05            | De la Pourvoirie Le Goéland à la sortie de territoire | Deux glaciers importantes à 29 et 35 kilomètres au nord de la Pourvoirie Le Goéland.   | THSM          | Sécurité 1                                  |
| 355           | Régional        | 355-05            | De la Pourvoirie Le Goéland à la sortie de territoire | Droit de passage exigé au club Passe-Partout de 100 \$ par année par Smurfit-Stone près de Kiskissink.   | THSM          | Cohabitation                                |
| 355           | Régional        | 355-05            | De la Pourvoirie Le Goéland à la sortie de territoire | Opération forestières dans la Zec Kiskissink à suivre.   | THSM          | Cohabitation<br>Sécurité                    |
| 369           | Régional        | 369-01            | Entre l'intersection du sentier TQ n° 83 et Casey     | Signalisation directionnelle manquante.  | THSM          | Sécurité                                    |
| 369           | Régional        | 369-01            | Entre l'intersection du sentier TQ n° 83 et Casey     | Les travaux de la future route forestière 25 occasionnent des déplacements de sentiers.  | THSM          | Sécurité<br>Cohabitation                    |
| 369           | Régional        | 369-02            | Entre Casey et le pont du ruisseau Atim               | Pont du ruisseau Atim fermé.   | THSM          | Sécurité                                    |
| 369           | Régional        | 369-02            | Entre Casey et le pont du ruisseau Atim               | Signalisation directionnelle absente.  | THSM          | Sécurité                                    |
| L1            | Local           | L1                | Tout le segment                                       | Sentier très étroit et peu signalisé.  | THSM          | Sécurité                                    |
| L2            | Local           | L2                | Tout le segment                                       | Signalisation directionnelle absente.  | THSM          | Sécurité                                    |

## **Problématiques sur les sentiers de quad et moto hors route fédérés**

Les problématiques du quad et de la moto hors route sont divisées par secteur puisque les numéros de sentiers ne sont pas utilisés et ils ont changé à plusieurs reprises au cours des dernières années.

| <b>Secteur</b> | <b>Numéro du segment</b> | <b>Description du segment</b>            | <b>Description problématique</b>  | <b>Origine</b> | <b>Type de problématique</b>              |
|----------------|--------------------------|--|---|----------------|---|
| La Tuque       | LT-01                    | Du Parc des chutes au Chemin Wayagamac   | Signalisation déficiente pour indiquer le sentier à prendre dans le stationnement du Motel des 9.   | THSM           | Sécurité                                  |
| La Tuque       | LT-01                    | Du Parc des chutes au Chemin Wayagamac   | Mauvaise signalisation sur la piste cyclable.   | THSM           | Sécurité<br>Cohabitation                  |
| La Tuque       | LT-01                    | Du Parc des chutes au Chemin Wayagamac   | Sentier mal défini dans le stationnement du Club de Ski de Fond La Tuque Rouge.   | THSM           | Sécurité                                  |
| La Tuque       | LT-02                    | Du Chemin Wayagamac au Chemin de l'Usine | Entre le chemin Wayagamac et la rue St-Zéphirin, le sentier passe illégalement sur le terrain du CN.  | THSM           | Cohabitation                              |
| La Tuque       | LT-02                    | Du Chemin Wayagamac au Chemin de l'Usine | Une partie asphaltée n'a pas été refaite suite aux travaux d'aqueduc de l'été 2009.   | THSM           | Cohabitation                              |
| La Tuque       | LT-02                    | Du Chemin Wayagamac au Chemin de l'Usine | Des résidents se plaignent du fait que certains utilisateurs circulent sur le gazon, qui se dégrade et cela crée de la poussière. Ils ont installé des barrières de fortune qui créent de la pollution visuelle et des risques d'accidents. | THSM           | Cohabitation<br>Environnement<br>Sécurité |
| La Tuque       | LT-02                    | Du Chemin Wayagamac au Chemin de l'Usine | Signalisation commerciale disparate.  | THSM           | Environnement                             |
| La Tuque       | LT-02                    | Du Chemin Wayagamac au Chemin de l'Usine | Signalisation ambiguë sur le sentier de la rue Scott.   | THSM           | Sécurité                                  |
| La Tuque       | LT-02                    | Du Chemin Wayagamac au Chemin de l'Usine | Stationnement sécurisé de la Brochetterie n'a pas de sentier d'accès légal.   | THSM           | Sécurité                                  |
| La Tuque       | LT-02                    | Du Chemin Wayagamac au Chemin de l'Usine | Signalisation directionnelle et touristique disparate près de la bâtisse des Chevaliers de Colomb.  | THSM           | Sécurité<br>Environnement                 |

| Secteur     | Numéro du segment | Description du segment                            | Description problématique   | Origine | Type de problématique     |
|-------------|-------------------|---|---|---------|---------------------------|
| La Tuque    | LT-03             | Du Chemin de l'Usine au Camping La Tuque          | Surface de roulement à corriger à l'Est du Tunnel du chemin Léon-Gervais.   | THSM    | Sécurité                  |
| La Tuque    | LT-03             | Du Chemin de l'Usine au Camping La Tuque          | Perte d'un droit de passage entre le chemin Léon-Gervais et le Motel La Rivière. Se termine en 2010.  | THSM    | Cohabitation              |
| La Tuque    | LT-04             | Du chemin Wayagamac à l'intersection du lac Moose | Plaintes de résidents riverains du sentier sur la Zec de la Bessonne dues à la circulation des quads.   | THSM    | Cohabitation              |
| La Tuque    | LT-05             | Du Lac Moose au Relais du Trappeur                | Sentier étroit et surface de roulement inégale, drainage à améliorer par endroits.  | THSM    | Sécurité<br>Environnement |
| La Tuque    | LT-05             | Du Lac Moose au Relais du Trappeur                | Signalisation directionnelle déficiente.  | THSM    | Sécurité                  |
| Lac Édouard | ED-01             | Du Relais du Trappeur au Lac-Édouard              | Signalisation directionnelle déficiente.  | THSM    | Sécurité                  |
| Lac Édouard | ED-01             | Du Relais du Trappeur au Lac-Édouard              | Surface de roulement à corriger sur 10 km au sud du lac Édouard.  | THSM    | Sécurité<br>Environnement |
| Lac Édouard | ED-01             | Du Relais du Trappeur au Lac-Édouard              | Litige entre le club de motoneige et le club de quad pour l'installation au printemps et le retrait à l'hiver des buttées de ciments pour restreindre l'utilisation du pont de la rivière Batiscan. | THSM    | Cohabitation              |
| Lac Édouard | ED-01             | Du Relais du Trappeur au Lac-Édouard              | Manque d'indication pour se rendre vers le nord.  | THSM    | Sécurité                  |
| Lac Édouard | ED-02             | De Lac-Édouard au chemin Ventadour Nord           | Circulation VHR dans les rues de Lac-Édouard sans réglementation.   | THSM    | Sécurité<br>Cohabitation  |
| Lac Édouard | ED-02             | De Lac-Édouard au chemin Ventadour Nord           | Pont fermé à 27,8 km au nord est de Lac- Édouard.   | THSM    | Sécurité                  |
| Lac Édouard | ED-02             | De Lac-Édouard au chemin Ventadour Nord           | Chaussée abîmée en raison de barrages de castor à au nord est de Lac-Édouard.   | THSM    | Environnement<br>Sécurité |
| Lac Édouard | ED-03             | Chemin Ventadour Nord                             | 10 kilomètres à refaire en raison de la mauvaise surface de roulement et des branches   | THSM    | Sécurité<br>Environnement |

| Secteur     | Numéro du segment | Description du segment                                  | Description problématique   | Origine | Type de problématique     |
|-------------|-------------------|---|---|---------|---------------------------|
| Lac Édouard | ED-03             | Chemin Ventadour Nord                                   | Barrages de castor à défaire et refaire le sentier avec ponceaux et y aménager des pré-barrages.                    | THSM    | Sécurité<br>Environnement |
| Lac Édouard | ED-04             | Du chemin Ventadour Nord au km 16 sur la Zec Kiskissing | Circulation automobile et VHR conjointe sans la signalisation adéquate.   | THSM    | Cohabitation<br>Sécurité  |
| La Tuque    | LT-06             | Du chemin Wayagamac au pont de la rivière du Milieu     | Pont de la petite rivière Bostonnais près du Petit lac Wayagamac – le tablier est abîmé.                            | THSM    | Sécurité                  |
| La Tuque    | LT-06             | Du chemin Wayagamac au pont de la rivière du Milieu     | Circulation sur chemin forestier sinueux sur 5 km.  | THSM    | Sécurité<br>Cohabitation  |
| La Tuque    | LT-06             | Du chemin Wayagamac au pont de la rivière du Milieu     | Sentier étroit et surface de roulement inégale, du gazoduc jusqu'au pont du CN.                                     | THSM    | Sécurité                  |
| La Tuque    | LT-06             | Du chemin Wayagamac au pont de la rivière du Milieu     | Présence de tortue des bois.  | THSM    | Environnement             |
| La Tuque    | LT-07             | Du chemin de l'Usine au Relais Chez Black               | Plusieurs sentiers quads et plusieurs panneaux directionnels mais pas efficace.                                     | THSM    | Sécurité                  |
| La Tuque    | LT-07             | Du chemin de l'Usine au Relais Chez Black               | Des résidents du lac Turcotte se plaignent de la circulation VHR.   | THSM    | Cohabitation              |
| La Tuque    | LT-07             | Du chemin de l'Usine au Relais Chez Black               | Surface de roulement détériorée après les chalets du Lac Turcotte jusqu'à l'intersection vers le Relais Chez Black. | THSM    | Sécurité<br>Environnement |
| La Tuque    | LT-08             | Du Relais Chez Black au Domaine Vignerod                | Manque de signalisation sur chemin forestier.   | THSM    | Sécurité<br>Cohabitation  |
| La Tuque    | LT-08             | Du Relais Chez Black au Domaine Vignerod                | Surface de roulement difficile à 15 km au nord du Domaine Vignerod.   | THSM    | Sécurité                  |
| La Tuque    | LT-08             | Du Relais Chez Black au Domaine Vignerod                | Chemin affaissé en raison d'un barrage de castor à 6,5 km à l'est du Domaine Vignerod.                              | THSM    | Sécurité<br>Environnement |

| Secteur  | Numéro du segment | Description du segment                                | Description problématique  | Origine | Type de problématique       |
|----------|-------------------|---|--|---------|-----------------------------|
| La Tuque | LT-08             | Du Relais Chez Black au Domaine Vignerod              | Sentier barré en raison d'un important barrage de castor à 4 km du Domaine Vignerod.   | THSM    | Sécurité 1<br>Environnement |
| La Tuque | LT-08             | Du Relais Chez Black au Domaine Vignerod              | Manque de signalisation directionnelle lorsqu'on joint la route forestière 125.  | THSM    | Sécurité                    |
| La Tuque | LT-09             | Du pont suspendu au KM 6,5 sur la route 25            | Le sentier passait anciennement dans les lignes d'Hydro, le sentier est abandonné en raison des travaux nécessaires et de deux petits ponts à refaire. | THSM    | Sécurité                    |
| La Tuque | LT-09             | Du Pont Suspendu au KM 6,5 sur la route 25            | Le trajet emprunte le chemin du Parker jusqu'au km 3 sur la route 25, et de là, jusqu'au 6,5 km, 14 km ou 26 km.                                       | THSM    | Cohabitation<br>Sécurité    |
| La Tuque | LT-10             | Du km 6,5 à la route 26                               | Chemin abîmé en raison de deux barrages de castor.   | THSM    | Sécurité<br>Environnement   |
| La Tuque | LT-10             | Du km 6,5 à la route 26                               | Pont de fortune et côte très érodée à 10 km de la route 25 ont forcé la fermeture du sentier en 2009.  | THSM    | Sécurité 1<br>Environnement |
| La Tuque | LT-10             | Du km 6,5 à la route 26                               | Circulation de camions forestiers à surveiller automne 2009 et années suivantes sur le chemin du km 13,5.  | THSM    | Sécurité<br>Cohabitation    |
| La Tuque | LT-10             | Du km 6,5 à la route 26                               | Surface de roulement à améliorer à partir du chemin du 13,5 km jusqu'à l'intersection de la route 26.  | THSM    | Sécurité                    |
| Trenche  | TC-01             | Du pont de la rivière Vermillon au Grand lac à l'Ours | 4 ponceaux et un pont à réparer.   | THSM    | Environnement<br>Sécurité   |
| Trenche  | TC-02             | Du Grand lac à l'Ours jusqu'au Barrage Rapide Blanc   | Ligne d'Hydro-Québec n'est pas signalisée et il y a plusieurs lignes d'Hydro-Québec, il faut donc prendre la bonne...                                  | THSM    | Sécurité                    |

| <b>Secteur</b> | <b>Numéro du segment</b> | <b>Description du segment</b>                             | <b>Description problématique</b>   | <b>Origine</b> | <b>Type de problématique</b> |
|----------------|--------------------------|---|--|----------------|------------------------------|
| Trenche        | TC-02                    | Du Grand lac à l'Ours jusqu'au Barrage Rapide Blanc       | 4 ponceaux à changer dans la ligne d'Hydro.  | THSM           | Sécurité<br>Environnement    |
| Trenche        | TC-02                    | Du Grand lac à l'Ours jusqu'au Barrage Rapide Blanc       | Sur le chemin, l'accotement est très étroit.   | THSM           | Sécurité                     |
| Trenche        | TC-03                    | Du pont de la rivière Trenche au km 38                    | Le sentier emprunte la route 10 au lieu du sentier de motoneige TQ n° 73 qui nécessite peu d'ouvrage.  | THSM           | Sécurité<br>Cohabitation     |
| Trenche        | TC-03                    | Du pont de la rivière Trenche au km 38                    | Plusieurs touristes en direction sud ne tournent pas vers le Rapide-Blanc et continuent sur la route 10. Ils arrivent donc à La Croche et circulent sur la voie publique jusqu'à La Tuque. | THSM           | Cohabitation<br>Sécurité 1   |
| Trenche        | TC-04                    | Du km 38 au deuxième pont de la Trenche                   | Le sentier est étroit et utilisé pour le transport du bois.  | THSM           | Sécurité<br>Cohabitation     |
| Trenche        | TC-04                    | Du km 38 au deuxième pont de la Trenche                   | Sentier vers le Relais 44 et Relais 22 Milles au km 13 est mal indiqué.  | THSM           | Sécurité                     |
| Trenche        | TC-04                    | Du km 38 au deuxième pont de la Trenche                   | Aucune signalisation quad de l'autre côté du deuxième pont de la Trenche et aucun sentier officiel en arrivant à St-Edwidge-de-Roberval.   | THSM           | Sécurité                     |
| Trenche        | TC-05                    | Entre le km 13,5 dans la fourche du 38 km et le Relais 44 | Aucune signalisation et plusieurs traverses de cours d'eau à corriger.   | THSM           | Sécurité<br>Environnement    |
| Trenche        | TC-05                    | Du Relais 44 au Relais 22 Milles                          | Pas de sentier signalisé entre les deux relais oblige les utilisateurs à emprunter la route 10.  | THSM           | Sécurité<br>Cohabitation     |

| Secteur  | Numéro du segment | Description du segment                                 | Description problématique  | Origine | Type de problématique     |
|----------|-------------------|--|--|---------|---------------------------|
| Lareau   | LR-01             | Entre Relais 22 Milles et Wemotaci                     | Pas de sentier officiel oblige les utilisateurs à emprunter la route 10 jusqu'à Parent – Sentier de motoneige TQ n° 83 pourrait être utilisé mais pas de club pour l'entretenir l'été. | THSM    | Sécurité                  |
| Lareau   | LR-01             | Entre Relais 22 Milles et Wemotaci                     | Surface de roulement à corriger sur 25 km et 5 ponceaux – FQCQ prêt à fournir 5000 \$.   | THSM    | Sécurité<br>Environnement |
| Wemotaci | W0-01             | De Wemotaci à l'intersection de Casey                  | Sentier sur la route 25 sans la signalisation adéquate.  | THSM    | Sécurité<br>Cohabitation  |
| Wemotaci | W0-01             | De Wemotaci à l'intersection de Casey                  | Traverse de la voie ferrée sur la route 25 près de Wemotaci n'est pas bien signalisée.   | THSM    | Sécurité 1                |
| Wemotaci | W0-01             | De Wemotaci à l'intersection de Casey                  | Manque de signalisation directionnelle à l'intersection vers Casey.  | THSM    | Sécurité                  |
| Wemotaci | W0-02             | De l'intersection de Casey à la Pourvoirie Haltaparche | Signalisation directionnelle à améliorer.  | THSM    | Sécurité                  |
| Parent   | PT-01             | De la Pourvoirie Haltaparche au km 84 sur la route 400 | Surface de roulement détériorée à plusieurs endroits.  | THSM    | Sécurité<br>Environnement |
| Parent   | PT-01             | De la Pourvoirie Haltaparche au km 84 sur la route 400 | 17 ponceaux et 1 pont à refaire.<br>« RESTE 3 ponceaux »   | THSM    | Sécurité                  |
| Parent   | PT-01             | De la Pourvoirie Haltaparche au km 84 sur la route 400 | Le lac Decelles est un attrait incontournable et il n'est pas développé en raison de revendication territoriales des Premières Nations.  | THSM    | Cohabitation              |
| Parent   | PT-02             | Du km 84 sur la route 400 à Parent                     | Le sentier emprunte la route 400 car le sentier de motoneige n'est pas débroussaillé et la surface de roulement est inégale. Il n'y a pas de signalisation pour l'indiquer.            | THSM    | Sécurité<br>Cohabitation  |

| Secteur  | Numéro du segment | Description du segment                           | Description problématique   | Origine | Type de problématique     |
|----------|-------------------|--|---|---------|---------------------------|
| Parent   | PT-02             | Du km 84 sur la route 400 à Parent               | Aucune affiche directionnelle pour rejoindre les sentiers dans le village de Parent.                  | THSM    | Sécurité                  |
| Parent   | PT-02             | Du km 84 sur la route 400 à Parent               | Pas de règlement ni de signalisation pour permettre la circulation VHR à Parent.                      | THSM    | Sécurité                  |
| Parent   | PT-02             | De Parent vers le traversier de la rivière Bazin | Circulation sur la voie publique sur 11 km sans signalisation pour l'indiquer.                        | THSM    | Sécurité<br>Cohabitation  |
| Parent   | PT-02             | De Parent vers le traversier de la rivière Bazin | Le chemin de la Tour est détérioré et le site du radar est jonché de débris métalliques, entre autre. | THSM    | Environnement<br>Sécurité |
| Parent   | PT-02             | De Parent vers le traversier de la rivière Bazin | Deux ponceaux à réparer.  | THSM    | Sécurité<br>Environnement |
| Parent   | PT-03             | Du chemin Wabash au chemin Lépine                | Surface de roulement à corriger car beaucoup de roches et érosion.                                    | THSM    | Sécurité<br>Environnement |
| Parent   | PT-03             | Du chemin Wabash au chemin Lépine                | Trois barrages de castor rendent la circulation difficile.  | THSM    | Environnement<br>Sécurité |
| Parent   | PT-03             | Du chemin Wabash au chemin Lépine                | Huit ponceaux à réparer.  | THSM    | Sécurité<br>Environnement |
| Parent   | PT-03             | Du chemin Wabash au chemin Lépine                | Signalisation directionnelle déficiente.  | THSM    | Sécurité                  |
| Clova    | CI-01             | Du chemin Lépine à Clova                         | Circulation sur la voie publique sans la signalisation adéquate.                                      | THSM    | Sécurité<br>Cohabitation  |
| La Tuque | LTH-01            | Sentier de quad d'hiver                          | Traverse du chemin Parker sans la signalisation adéquate  | THSM    | Sécurité<br>Cohabitation  |
| La Tuque | LTH-01            | Sentier de quad d'hiver                          | Pont près du lac Kataway est hors d'usage et la circulation se fait dans le ruisseau en amont du pont | THSM    | Sécurité<br>Environnement |
| La Tuque | LTH-01            | Sentier de quad d'hiver                          | Signalisation de prescription et directionnelle est très sommaire.                                    | THSM    | Sécurité                  |

## **Description de certains enjeux locaux**

Cette section présente certaines problématiques qui nécessitent davantage d'informations afin de bien cerner les enjeux qu'elles soulèvent. En fait, chacune des problématiques énoncées dans les tableaux précédents auraient pu faire l'objet d'une telle description, cependant 6 situations ou problématiques ont été retenues.

### **Quiétude des riverains des sentiers**

L'histoire du Petit Train du Nord est bien connue; des résidents de ce secteur ont intenté une poursuite pour la nuisance excessive causée par les motoneiges et la Cour a statué qu'il y avait nuisance excessive à l'intérieur d'une zone de 100 mètres de part et d'autre du sentier. Cette situation menaçait de se reproduire et le Ministère des Transports du Québec a imposé un moratoire empêchant toute poursuite pour nuisance. Il a ensuite mandaté les CRÉ pour gérer et solutionner les problématiques de quiétude des riverains des sentiers. En région, ce mandat a été délégué à l'Unité Régionale des Loisirs et des Sports de la Mauricie (URLSM).

Dans le secteur de La Tuque, deux cas ont été officiellement rapportés, soit au Lac Wayagamac et au Lac Turcotte. De plus, on constate une cohabitation difficile dans le secteur de Lac-Édouard.

Dans le cas du lac Wayagamac, un projet de sentier de quad est en voie de réalisation sur le côté nord du lac. Il permettra d'améliorer la sécurité sur le chemin Wayagamac en été tout en permettant également la création d'un sentier de quad hivernal en direction de la Basse-Mauricie. Le coût du projet est évalué à 412 000\$.

Dans le cas du lac Turcotte, des approches au MRNF ont été effectuées afin de déplacer le sentier dans le chemin forestier situé à l'est du lac. Cependant le MRNF n'autorisera pas de sentier jusqu'à la fin du présent Plan Quinquennal d'Aménagement Forestier, soit en 2013, en raison des exploitations forestières dans le secteur. La prochaine planification forestière permettra d'évaluer si ce déplacement de sentier est possible. L'association des riverains du Lac Turcotte accepte le statu quo pour le moment.

Dans le cas de Lac-Édouard, cette problématique vient du fait que pour traverser le village, les usagers doivent emprunter les rues de la municipalité et certains riverains du sentier n'apprécient guère la situation. **Afin de pallier à cette problématique, une voie de contournement pour les VHR est prévue.** Il faudra faire aménager une nouvelle traverse de la voie ferrée qui aura des avertisseurs sonores, visuels et mécaniques et obtenir les autorisations nécessaires pour traverser des lots privés. Un projet en ce sens a été déposé au MAMROT dans le cadre du « *Programme d'aide à la mise en place de réseaux de sentiers de VHR* ».

## **Sentier VHR à La Tuque**

Une force majeure du réseau de sentiers du Haut-Saint-Maurice est le sentier VHR qui permet aux usagers de traverser légalement la ville tout en ayant accès aux services offerts à La Tuque. D'un point de vue local, l'importance de ce sentier peut sembler anodine, par contre, ce sentier est essentiel afin de maintenir les connexions régionales et interrégionales et ce, autant en quad qu'en motoneige. De plus, plusieurs sections de ce sentier pourraient devenir multidisciplinaires, soit entre le Camping La Tuque et le Club de ski de fond La Tuque Rouge.

Au fil des ans, plusieurs aménagements ont permis d'avoir un sentier de bonne qualité, cependant il est nécessaire de le consolider et de continuer son développement.

Tout d'abord, il faut savoir que c'est le règlement NO 1000-67-2003 qui régie la circulation des véhicules hors route dans les sentiers de Ville de La Tuque et sur certains chemins municipaux. En annexe du règlement, on retrouve les sentiers autorisés et c'est à partir de ces sentiers que l'on vous présente les enjeux.

### **A) Sentier de l'aéroport : Longueur 3.8 km**

- a. Le sentier est mal défini au règlement puisqu'il débute du côté ouest de la route 155 à la hauteur de la côte à Ti-Bert. En fait, le sentier débute au Parc des chutes de la Petite rivière Bostonnais et emprunte les accotements de la route 155 jusqu'à la côte à Ti-Bert.
- b. Dans le stationnement du Motel des 9, les usagers traversent à différents endroits, il faudrait les concentrer à l'emplacement de la traverse officielle du MTQ.
- c. Des membres du Club de Motoneige La Tuque ont signalé leur mécontentement lors de l'assemblée générale annuelle face à la limite de 30 km/h en bordure de l'aéroport. Étant rectiligne et à plus de 100 mètres des habitations, cette limite de vitesse est questionnable.

### **B) Sentier Boulevard Industriel : Longueur 0,3 km**

- a. Il faudra veiller à ce que le sentier soit maintenu lors des travaux d'aménagement de l'accès central de la voie de contournement à l'intersection du boulevard Ducharme. De plus, il faudra s'assurer que les usagers puissent activer facilement les nouveaux feux de circulation qui y seront aménagés.
- b. Auparavant, il y avait des sigles de motoneiges sur les feux de circulation et depuis que les feux ont été modifiés, ce sont des sigles de vélo 12 mois par année. Certains usagers ne comprennent pas que les feux s'adressent également aux VHR et cette situation crée de l'ambiguïté

**C) Sentier Wayagamac/ Chemin du Lac Panneton : Longueur 0,3 km**

- a. Le sentier de motoneige passe présentement dans le chemin Wayagamac entre le boulevard Ducharme et l'intersection du sentier VHR. Une signalisation adéquate a été installée par le MTQ puisque des poteaux d'électricité temporaires ont été installés dans le sentier à l'automne 2009.
- b. Dans le cadre des travaux d'aménagement de l'accès central de la voie de contournement, il y a du transport lourd et à l'été 2009, la signalisation n'était pas adéquate. Il faudra s'assurer que la signalisation sera en place lors de l'ouverture du chantier en 2010.

**D) Sentier Gabriel E. Beaulieu jusqu'à la rue Saint-Zéphirin : Longueur 1,3 km**

- a. Le sentier a été utilisé par l'entrepreneur Construction Yves Boivert pour accéder au « trou à Nadeau », situé derrière la caserne d'incendie, pour effectuer du remplissage avec des matériaux en surplus. Le site a occasionné une problématique grave de sécurité qui a cependant été réglée à la mi-novembre. Aucune signalisation n'indiquait la présence de machinerie lourde sur le sentier. L'entrepreneur compte utiliser le site en 2010 et il faudra vérifier qu'il en assure la sécurité.
- b. Pour accéder au site de remplissage, l'entrepreneur a dû effectuer du remplissage avec de la pierre car la surface de roulement, en sable, ne permettait pas la circulation de la machinerie lourde. La surface de roulement est également en sable jusqu'à la hauteur de la BTAQ. Il faudrait profiter du fait que l'entrepreneur a du matériel en surplus à enfouir et lui demander de l'étendre dans le sentier au lieu de l'enterrer. Cette situation permettrait d'avoir une surface de roulement de meilleure qualité.
- c. Lors des travaux d'aménagement de la conduite d'aqueduc à l'été 2009, le sentier a dû être déplacé vers la voie ferrée pour la portion entre la BTAQ et la station de pompage Laurier. Avant les travaux, il y avait de l'asphalte dans ce secteur et Tourisme Haut-Saint-Maurice avait prévu de rallonger la partie asphaltée pour réduire les inconvénients que subissent trois résidences riveraines du sentier.

Cependant, le conseil en place avait alors décidé de ne pas replacer le sentier car les riverains du sentier en avaient fait la demande. Or, bien que le tracé initial passe sur le terrain du CN et que l'on n'ait pas d'autorisation, le sentier s'exerçait dans l'emprise non-opérationnelle alors que maintenant le sentier est à moins de 20 mètres de la voie ferrée opérationnelle. Ainsi, il est important que le sentier retourne dans son emplacement initial et que l'asphalte enlevé lors des travaux de l'été 2009 soit refaite.

De plus, Ville de La Tuque agit illégalement puisqu'elle incite les usagers du sentier à traverser des terrains privés sans qu'elle n'ait obtenue l'autorisation écrite du propriétaire. Il faut donc que les droits de passage sur les terrains du CN soient obtenus. Enfin, afin de réduire les inconvénients aux riverains du sentier, des haies pourraient être aménagées comme coupe-son.

**E) Sentier multidisciplinaire : De la rue Saint-Zéphirin à la rue Saint-Joseph :**

**Longueur 1,1 km**

- a. À l'été 2009, un résident de la rue Saint-Maurice a installé des barrières de fortunes (avec des bouts de bois et du ruban rose) afin de forcer les usagers du sentier à circuler uniquement sur la piste asphaltée. Cet aménagement temporaire avait été installé car lorsque les VHR circulent sur le gazon, celui-ci se dégrade et les résidents sont incommodés par la poussière. Il serait important d'y réaliser un aménagement qui permettrait à la fois d'arriver à concentrer les usagers sur la piste tout en étant attrayant. Des emplacements avec tables, poubelles et des arbres permettraient aux touristes et aux citoyens de La Tuque d'y faire une pause.
- b. La signalisation commerciale est disparate et crée de la pollution visuelle.
- c. Le restaurant La Brochette a aménagé un stationnement pour les VHR qui dispose d'une surveillance caméra. Bien que ce soit le seul stationnement du genre dans la ville, il n'y a pas de sentier d'accès légal.

**F) Sentier rue Saint-Joseph au chemin de l'Usine : Longueur 0,2 km**

- a. Il y a une multitude d'affiches directionnelles et touristiques qui en plus d'être inefficaces, créent de la pollution visuelle.
- b. Une halte pour VHR avec un abri-table et des cartes de sentiers est prévu par Tourisme Haut-Saint-Maurice afin d'informer les usagers et d'organiser l'affichage dans ce secteur.

**G) Sentier chemin Bourassa : Longueur 2,0 km**

- a. Des glissières métalliques qui étaient installées sur le pont suspendu pour faciliter la traversée et limiter les dommages aux skis des motoneiges ont été enlevées par le Club Motoneige La Tuque qui était responsable de cette infrastructure. C'est suite à la fermeture temporaire du sentier de motoneige n°347, d'une réclamation et du refus de Ville de La Tuque d'assurer l'entretien et l'inspection des glissières que le club a procédé au retrait. Cependant, cela nuisait au développement des commerces situés sur la rive Ouest et la réinstallation de l'infrastructure a été complétée en 2010, par Ville de La Tuque.

**H) Sentier Parc Tessier : Longueur 0,6 km**

**I) Sentier Brown : Longueur 0,5 km**

**J) Sentier Saint-Michel : Longueur 0,1 km**

**K) Sentier Marc Dumont Transport : Longueur 1,0 km**

- a. La surface de roulement étant en sable rend l'entretien de ce sentier difficile.
- b. Entre la voie ferrée et le tunnel du chemin Léon-Gervais, le sentier n'est pas bien défini.

**L) Sentier Léon-Gervais : Longueur 0,4 km**

- a. Plusieurs endroits du sentier sont mal drainés et occasionnent la formation de trous d'eau. Le sentier devrait être rechargé car le sentier est plus bas que les abords de celui-ci.
- b. La descente Est du tunnel est abrupte et doit être adoucie. Des travaux mineurs ont été effectués par des employés des travaux publics sans toutefois être complétés.

**M) Sentier Roberval : Longueur 0,2 km**

- a. Le règlement spécifie que les usagers doivent circuler « dans un sentier aménagé ». Or il n'y a pas de sentier aménagé car d'un côté, il y a le stationnement du Motel de la Rivière et de l'autre côté, il y a la piste cyclable. Il faudrait statuer sur le côté de rue que les usagers doivent emprunter afin d'y installer la signalisation appropriée.

**N) Bretelle d'accès de la rue Scott : Longueur 0,28 km**

- a. La signalisation installée sur les bollards est ambiguë, car on ne sait pas si elle s'adresse aux automobilistes ou aux VHR
- b. Le stationnement de la rue Scott n'est pas clairement identifié et une carte des services offerts au centre-ville permettrait aux touristes de connaître les différents commerces et leur emplacement. Tourisme Haut-Saint-Maurice va remédier à cette situation au cours de l'été 2010.

**O) Bretelle d'accès de la piste cyclable : Longueur : 2,1 km**

- a. La signalisation en début de sentier (Motel des 9) n'indique pas que le sentier est cul-de-sac.
- b. Il faudrait également avoir une carte des commerces situés sur cette bretelle d'accès
- c. Plusieurs panneaux de signalisation ne sont pas conformes. Au lieu d'un panneau de voie partagée vélos-piétons-vhr, c'est un panneau qui indique que prochainement il y aura une voie partagée. Il serait coûteux de remplacer tous ces panneaux, cependant on pourrait les modifier car la différence entre les deux panneaux est mineure.

Enfin, il serait nécessaire d'inclure au règlement une bretelle d'accès pour permettre aux usagers de traverser le pont de la Rivière-au-lait et de joindre le Relais 25 et la Pourvoirie Domaine Sylva situés sur la rive EST du pont.

**En somme, ce sentier a une importance économique non-négligeable et il est donc essentiel de le préserver, de l'améliorer et de le bonifier.** Des milliers d'adeptes circulent chaque année sur ce sentier et ce sentier représente une vitrine pour notre territoire. Par ailleurs, le sentier est de plus en plus utilisé par des adeptes de sport non motorisé et il serait avantageux que ce sentier devienne multidisciplinaire, à l'exception du sentier de l'aéroport. Une voie non-motorisée pourrait être aménagée dans les sentiers de ski de fond pour rejoindre l'entrée sud de la Ville.

## **Le développement d'un sentier de motoneige vers l'Étape**

Depuis le début des années 2000, plusieurs intervenants touristiques visent à mettre en place un sentier permettant de relier la municipalité de Lac-Édouard au relais de l'Étape, dans la Réserve Faunique des Laurentides. Ce sentier vise avant tout à attirer les motoneigistes de la Capitale-Nationale, de Charlevoix, du Saguenay-Lac-Saint-Jean et de Portneuf vers le Haut-Saint-Maurice. Ce sentier ne vise pas à créer un lien de quad vers l'Étape puisque le réseau de chemins forestiers de la Réserve Faunique est utilisé par l'industrie forestière pour le transport de bois et la Sépaq juge ces deux usages incompatibles pour des raisons de sécurité.

Au cours de l'hiver 2009, un sentier vers l'Étape a été surfacé, à contrat, par le Club Motoneige La Tuque. L'ouverture de ce sentier a été un succès et la municipalité a décidé en 2010 de recommencer l'aventure. Il faut savoir que ce lien n'est pas fédéré présentement et que la municipalité doit en assumer les coûts de surfacage et d'aménagement du sentier. Cependant, le tracé actuel ne permet pas de garantir la pérennité de ce sentier puisqu'il faut traverser la rivière Métabetchouane-Est sur la glace et que le pont qui s'y trouvait a été enlevé. Il a été impossible cette année de traverser la rivière avec la surfaceuse en raison des conditions de glace. De plus, le sentier emprunte des chemins qui ne sont pas entretenus par la Réserve Faunique et traverse un ravin d'originaux.

C'est pourquoi un autre tracé, celui via le lac Brûlé, a été étudié et est favorisé. Bien qu'il traverse sur une courte distance l'Aire de biodiversité projetée du Triton, ce sentier permettrait de garantir l'ouverture du sentier tout en limitant ses coûts d'entretien puisque la Réserve Faunique assure l'entretien du chemin entre l'Étape et le lac Brûlé. De plus, les camps situés au lac Brûlé peuvent servir en cas d'urgence et la Réserve Faunique est prête à fournir un autre camp qui servirait de relais pour les motoneigistes et les opérateurs de surfaceuses dans le secteur FX-Lemieux. Afin de faire cheminer le dossier et de préparer la demande d'autorisation de sentier au MDDEP, un comité technique a été formé. Déjà deux rencontres ont eu lieu sur le terrain avec des employés du MRNF de Québec et de la direction du Patrimoine écologique du MDDEP. De plus, un autre comité interrégional sera formé avec des représentants de la MRC de Portneuf dans le but de se préparer aux audiences du BAPE qui devraient avoir lieu en 2012-2013.

### **En résumé, l'ouverture d'un sentier officiel et fédéré est plus que souhaitable.**

- D'un point de vue économique, il permettrait d'augmenter les retombées engendrées par les motoneigistes dans le Haut-Saint-Maurice. Il est donc important de voir ce projet comme en étant un à caractère régional et non seulement local : la municipalité de Lac-Édouard est limitée dans sa capacité d'hébergement et les commerçants de Lac-Édouard s'approvisionnent à La Tuque.
- D'un point de vue environnemental, le sentier projeté concentrera les motoneigistes dans un sentier ce qui limiterait les impacts néfastes sur la faune et la flore. De plus, il faut savoir que le sentier qui traverserait l'Aire de biodiversité projetée serait localisé dans l'extrémité nord-est du territoire et ce secteur n'est pas composé d'écosystèmes forestiers exceptionnels mais plutôt de sapinières et de pessières.

## **Problématiques des sentiers de quad fermés**

Il y a trois des cinq sentiers qui donnent accès à La Tuque qui sont impraticables ou difficiles car ils n'ont pas été réparés ou entretenus. Ces sentiers sont des voies d'accès importantes au territoire puisqu'il s'agit des sentiers en provenance de Lanaudière et du Saguenay-Lac-Saint-Jean.

Dans le premier cas, il s'agit du sentier en provenance de Saint-Michel-des-Saints où un important barrage de castor bloque le chemin à 5 kilomètres à l'Est du Domaine Vignerod. Étant donné qu'aucune signalisation n'indique que le sentier est fermé, quelques quadistes ont eu des accidents mineurs en tentant de traverser l'étang, car un ponceau et des troncs y sont submergés. La réfection de ce tronçon de sentier est prévue pour l'été 2010. En plus de réparer la chaussée et le ponceau, il faudra prévoir l'élaboration d'un plan de gestion du castor et la mise en place d'un pré-barrage afin d'éviter que la situation ne se reproduise, tout en protégeant l'environnement. Enfin, une section de 7 km située au nord du barrage de castor doit également être réaménagée et on y retrouve également un autre barrage de castor qui a endommagé la chaussée.

Du côté nord, le sentier vers le barrage Rapide-Blanc est fermé et détourné sur la route forestière 25 sur 23 kilomètres, car le sentier qui passait dans la ligne d'Hydro-Québec et qui traversait au km 6,5 est fermé à cause de deux ponts désuets et du manque d'entretien de ce sentier. De plus, entre le km 6.5 et Rapide-Blanc-Station, le sentier est impraticable dû à la destruction du sentier sur environ 300 mètres dans une côte, d'un pont à refaire et de deux barrages de castor qui ont abimé la chaussée. La solution envisagée est de relocaliser le sentier de quad vers le Club Odanak via le sentier de motoneige n°347. Un sentier d'environ 6 km devra ensuite être aménagé entre le Club Odanak et le km 13,5 de la route 25, **au sud de celle-ci**. A cet endroit, le sentier traverserait la route 25 pour joindre le chemin forestier **situé au nord de la route 25** à la hauteur du km 13,5 km. Ensuite, le sentier se poursuit jusqu'au sentier de quad actuel en direction de Rapide-Banc Station. Une signalisation adéquate devra être installée dans la fourche du km 13,5 en raison des opérations de transport de bois qui y auront lieu au cours des prochaines années.

Cette solution vise à atteindre trois objectifs :

1. **Améliorer la sécurité** en évitant aux usagers de circuler sur la route 25.
2. **Raccorder un point de service**, le Club Odanak.
3. **Avantages économiques pour le Club Quad** : Cette solution est moins coûteuse que la réfection du sentier fermé. De plus, en ayant des sentiers exclusifs où il est nécessaire d'être membre de la FQCQ, cela augmentera les revenus provenant de la vente de cartes de membre.

Enfin, le sentier en direction de La Dorée, accessible via le Relais 22 Milles a été abandonné au cours des dernières années. Il serait souhaitable pour l'économie des deux régions de continuer à l'entretenir, particulièrement suite aux investissements faits pour reconstruire deux ponts situés sur le territoire de la MRC du Domaine du Roy. L'accès vers La Dorée est celui privilégié par cette MRC afin de se connecter au territoire du Haut-Saint-Maurice.

## **Liaisons de quad manquantes ou mal définies**

Il y a quelques liaisons régionales et interrégionales qui permettraient d'augmenter l'apport de visiteurs.

1. L'axe mauricien nord-sud : Les limites du Club Quad Rive-Nord et du Club quad de La Tuque ne se rejoignent pas encore. Effectivement, le lien entre le pont de la rivière du Milieu et St-Joseph-de-Mékinac n'est pas encore fédéré. La MRC de Mékinac et le Club Quad Rive-Nord ont cependant réalisé un projet permettant ce développement dans un avenir proche.
2. L'axe Relais 22 Milles – Wemotaci : Il n'y a pas de club quad qui exploite le sentier de motoneige TQ n° 83 qui est carrossable en été. Après discussions avec les Clubs quad de La Tuque et de Parent, il semble que c'est le Club de La Tuque qui prendra cette section en charge. La FQCQ est prête à investir 5 000\$ pour l'amélioration du sentier. La surface de roulement et la signalisation doivent être améliorées mais les deux ponts qui étaient fermés ont été reconstruits en 2009 par le Club de Motoneige La Tuque.
3. L'axe La Doré : Il n'est plus entretenu par le club quad de La Tuque qui préfère l'axe Roberval. La situation démontre le manque de communication entre les clubs des régions limitrophes puisque depuis 2002, des sommes importantes ont été investies du côté du Lac-St-Jean dans l'axe La Doré. De plus, l'axe Roberval emprunte un grand chemin forestier sur 90 km et il n'y a pas de sentier officiel lorsque l'on arrive à St-Edwige-de-Roberval.
4. Un sentier en dehors des grands chemins forestiers entre Casey et Lanaudière permettrait d'attirer davantage de touristes tout en étant plus sécuritaire.
5. Certains commerçants sur la rive Ouest du Saint-Maurice aimeraient être mieux desservis par le réseau de sentiers, en été comme en hiver. Un sentier qui relierait le Club Odanak à Sanmaur via l'Auberge Vermillon, l'Auberge McTavish et possiblement d'autres commerces sera étudié en 2010.

## **Communication et plans d'urgences sur le territoire**

La pratique du VHR et la pratique d'activités non-motorisées, particulièrement dans sur notre territoire, fait en sorte que les adeptes se retrouvent souvent et rapidement en régions isolées. Par définition, la région isolée est caractérisée par un délai d'accès à un centre hospitalier de plus d'une heure, des communications difficiles voir impossibles, des ressources humaines et matérielles limitées et l'exposition aux conditions environnementales. Dans ce contexte, il est important que les adeptes soient conscients des risques inhérents à la pratique de leurs sports en régions isolées et soient prêt à faire face à des situations d'urgences. Or on déplore un manque d'information et de formation autant pour les usagers que pour les gestionnaires des réseaux de sentiers, quant aux mesures d'urgences et aux protocoles d'évacuations de blessés.

A cet égard, l'URLSM a reçu comme mandat d'élaborer un plan d'évacuation des blessés pour la Mauricie. Cependant, elle est toujours en attente d'un canevas de base qui doit être élaboré et transmit par le ministère de la Sécurité Civile du Québec.

Par ailleurs, le Laboratoire d'Expertise et de Recherche en Plein-Air (LERPA) de l'Université du Québec à Chicoutimi (UQAC) a développé, en partenariat avec Aventure Écotourisme Québec (AEQ) des outils et des formations afin d'améliorer l'encadrement sécuritaire de la clientèle VHR. Il sera important de considérer ces outils lors de l'élaboration du plan d'évacuation des blessés pour la région de la Mauricie.

En région, les organismes concernées par les interventions d'urgences sont conscient des lacunes et sont ouverts à revoir les pratiques et protocoles en place afin d'optimiser la sécurité des usagers de la forêt. Il faudra donc organiser des rencontres avec ces organismes afin de pallier aux problématiques identifiées.

## Partie 4 - Nouvelles orientations stratégiques

Ces nouvelles orientations ont été définies suite à l'inventaire du réseau et aux nombreuses rencontres avec les intervenants locaux et régionaux. Elles sont regroupées dans le tableau ci-dessous et chaque orientation est ensuite détaillée. C'est dans cette vision qu'on a élaboré les plans d'actions quinquennaux pour chaque discipline.

| N° | <b><i>Orientations stratégiques<br/>pour la consolidation et le développement des sentiers récréotouristiques<br/>du Haut-Saint-Maurice</i></b>         |
|----|---|
| 1  | Développer une image de marque pour le Haut-Saint-Maurice   |
| 2  | Collaborer étroitement à la mise en œuvre et à la mise à jour du Plan Régional de Développement des Terres Publiques (PRDTP) "Volet sentiers motorisés" |
| 3  | Collaborer aux travaux de la table régionale sur les sentiers récréatifs  |
| 4  | Informers les décideurs publics sur l'état des sentiers et documenter les enjeux  |
| 5  | Maintenir à jour les inventaires des réseaux de sentiers récréotouristiques et les plans d'actions prioritaires   |
| 6  | Maintenir, consolider et développer les sentiers de VHR interrégionaux  |
| 7  | Maintenir, consolider et développer les sentiers de VHR régionaux   |
| 8  | Maintenir, consolider et développer les réseaux de sentiers pour les activités non-motorisées   |
| 9  | Optimiser la sécurité des usagers de la forêt et faire connaître les protocoles d'urgence et d'évacuation en place                                      |
| 10 | Assurer le développement harmonieux et intégré des sentiers récréotouristiques  |
| 11 | Réduire et mitiger les impacts de la pratique du VHR sur l'environnement  |
| 12 | Apporter un soutien technique aux clubs d'utilisateurs  |
| 13 | Maintenir et bonifier le sentier VHR et multidisciplinaire au centre-ville de La Tuque  |
| 14 | Augmenter la rétention des touristes sur le territoire du Haut-Saint-Maurice  |
| 15 | Élaborer un plan de signalisation des sentiers récréotouristiques du Haut-Saint-Maurice   |
| 16 | Renforcer les capacités des clubs   |
| 17 | Assurer la communication avec les clubs des régions limitrophes   |
| 18 | Soutenir le développement de l'offre touristique par des intervenants du secteur privé  |

| Orientation stratégique          | Développer une image de marque pour le Haut-Saint-Maurice   |
|----------------------------------|---|
| Enjeux                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Positionner la région du Haut-Saint-Maurice comme territoire d'aventure « structuré » sur la scène provinciale et internationale.</li> <li>• Maintenir et augmenter les retombées économiques pour la région.</li> <li>• Promouvoir l'offre touristique du Haut-Saint-Maurice sur les sentiers de motoneige pour attirer les visiteurs hivernaux en été et vice-versa.</li> <li>• Assurer une consistance dans l'affichage commercial et directionnel.</li> </ul>  |
| Problématiques                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les entrées de territoires ne sont pas identifiées.</li> <li>• Il n'y a pas de carte du territoire aux intersections stratégiques.</li> <li>• La signalisation sur les sentiers est souvent déficiente.</li> <li>• Il n'y a pas de halte d'information sur le territoire.</li> <li>• Il n'y a pas de refuge sur le territoire pour assurer la sécurité des usagers. *(exceptions : KM Zéro (1), Trois-Raquettes (1))</li> <li>• Il n'y a pas de toilettes sèches ni de poubelles aux intersections stratégiques.</li> <li>• Il n'y a pas de réseau de sentier hors-piste reconnu.</li> <li>• Il n'y a pas de carte régionale pour les sentiers de quad.</li> </ul> |
| Contraintes/<br>difficultés      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Monétaire</li> <li>• Contraintes géographiques et éloignement</li> <li>• Ressources humaines pour entretenir les infrastructures</li> </ul>  |
| Éléments de solution<br>proposés | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Participer à l'élaboration et la publication d'une carte régionale des sentiers de quad.</li> <li>• Aménager des haltes d'information qui présentent les sentiers et l'offre touristique.</li> <li>• Aménager et identifier des débarcadères dans les municipalités.</li> <li>• Aménager des cartes, des toilettes et des poubelles aux intersections stratégiques.</li> <li>• Aménager des refuges.</li> <li>• Soutenir le développement de réseaux de sentiers privés.</li> </ul>  |

| <b>Orientation stratégique</b> | <b>Collaborer étroitement à la mise en œuvre et à la mise à jour du Plan Régional de Développement des Terres Publiques (PRDTP) "Volet sentiers motorisés"</b>   |
|--------------------------------|--|
| Enjeux                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Assurer la mise en œuvre du plan.</li> <li>• Assurer un développement régional concerté.</li> <li>• Représenter les enjeux locaux au niveau régional.</li> </ul>  |
| Problématiques                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le PRDTP identifie les clubs d'utilisateur pour la mise en œuvre du plan.</li> <li>• Il est primordial d'arrimer le développement local avec les orientations régionales.</li> <li>• Lorsque des solutions à des problématiques ne sont pas identifiées au PRDTP, il faut assurer l'arrimage avec les acteurs régionaux.</li> </ul> |
| Éléments de solution proposés  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Collaborer avec le MRNF et l'URLSM.</li> <li>• Partager les connaissances sur l'état du réseau.</li> <li>• Partager les informations relatives aux actions posées pour la mise en œuvre du PRDTP.</li> <li>• Partager les résultats des représentations aux clubs locaux.</li> </ul>  |

| <b>Orientation stratégique</b> | <b>Collaborer aux travaux de la table régionale sur les sentiers récréatifs</b>  |
|--------------------------------|--|
| Enjeux                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Assurer un développement régional concerté.</li> <li>• Représenter les enjeux locaux au niveau régional.</li> <li>• Obtenir des appuis régionaux pour la réalisation de projets.</li> </ul>   |
| Problématiques                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• La réalité et les enjeux de la Basse-Mauricie et de la Haute-Mauricie sont très différents.</li> <li>• Les intervenants régionaux connaissent peu les réseaux de sentiers et les problématiques du Haut-Saint-Maurice.</li> </ul>   |
| Éléments de solution proposés  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Participer aux travaux de la table.</li> <li>• Représenter les intérêts du Haut-Saint-Maurice.</li> <li>• Partager les connaissances découlant des inventaires.</li> <li>• Partager les actions posées par les différents acteurs.</li> <li>• Informer et obtenir les appuis pour les projets de développement.</li> <li>• Partager les résultats de la table avec les clubs locaux.</li> </ul> |

| <b>Orientation stratégique</b> | <b>Informers les décideurs publics sur l'état des sentiers et documenter les enjeux</b>   |
|--------------------------------|---|
| Enjeux                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Connaître et comprendre les enjeux et les problématiques des différents réseaux.</li> <li>• Permettre aux élus de prendre des décisions éclairées.</li> <li>• Posséder de l'information vérifiée et à jour.</li> <li>• Optimiser les investissements sur les sentiers.</li> </ul>  |
| Problématiques                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Certaines décisions peuvent affecter la stabilité et la pérennité des réseaux de sentiers : <ul style="list-style-type: none"> <li>-Ex. Les travaux de la voie de contournement,</li> <li>-Les travaux d'aqueduc en 2009</li> <li>-Des pertes de droits de passage stratégiques</li> </ul> </li> <li>• Certaines décisions prises par le passé ont été néfastes pour l'industrie du VHR et ont entraîné des dépenses de fonds publics inutiles.</li> </ul> |
| Éléments de solution proposés  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maintenir à jour l'inventaire des sentiers.</li> <li>• Procéder aux relevés terrains, à la cartographie et à la documentation de problématiques ponctuelles, à la demande des conseils municipaux.</li> <li>• Rendre compte de l'avancement des divers projets.</li> </ul>   |

| <b>Orientation stratégique</b> | <b>Maintenir à jour les inventaires des réseaux de sentiers récréotouristiques et les plans d'actions prioritaires</b>  |
|--------------------------------|---|
| Enjeux                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Posséder les informations nécessaires afin de prioriser les interventions sur le territoire.</li> <li>• Travailler de façon proactive et non réactive.</li> <li>• Procéder aux travaux régulièrement afin de ne pas devoir fermer des sentiers qui sont trop dégradés.</li> <li>• Apporter des correctifs aux situations potentiellement dangereuses.</li> <li>• Permettre aux employés de Tourisme Haut-Saint-Maurice de bien connaître l'état « actuel » du réseau.</li> </ul>                               |
| Problématiques                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Plusieurs sentiers de quad ont dû être fermés ou abandonnés au cours des dernières années.</li> <li>• En l'absence de plan d'action prioritaire il est difficile d'assurer que les sommes investies sont optimisées.</li> <li>• Les coûts pour effectuer des correctifs d'urgences sont parfois importants et doivent souvent être absorbés par les clubs.</li> <li>• Le réseau doit être praticable et entretenu pour que l'on puisse en faire la promotion au niveau provincial et international.</li> </ul> |
| Éléments de solution proposés  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Participer à l'inventaire des réseaux de sentiers récréotouristiques.</li> <li>• Mettre à jour les bases de données géoréférencées.</li> <li>• Prioriser les actions à entreprendre.</li> <li>• Élaborer les plans d'actions pour chaque discipline.</li> <li>• Partager l'information auprès des intervenants concernés.</li> </ul>   |

| <b>Orientation stratégique</b> | <b>Maintenir, consolider et développer les sentiers de VHR interrégionaux</b>  |
|--------------------------------|--|
| Enjeux                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Positionner la région du Haut-Saint-Maurice comme territoire d’aventure « structuré ».</li> <li>• Maintenir les retombées économiques.</li> <li>• Augmenter les retombées économique.</li> <li>• Augmenter l’offre touristique.</li> <li>• Favoriser la rétention des visiteurs.</li> <li>• Offrir des sentiers de haute qualité et sécuritaires.</li> </ul>  |
| Problématiques                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les fonds disponibles à l’entretien des sentiers sont limités.</li> <li>• Les réseaux de sentiers interrégionaux peuvent parfois être bloqués sur de courtes distances et cela entraîne des répercussions sur l’ensemble du réseau provincial.</li> <li>• Des pertes de droits de passage obligent la relocalisation de portions de sentiers.</li> <li>• Plusieurs infrastructures de traverse de cours d’eau doivent être réparées, reconstruites ou aménagées.</li> <li>• Certains tronçons de sentier de motoneige empruntent des plans d’eau aux risques et périls des usagers et des opérateurs de surfaceuses.</li> </ul> |
| Contraintes/<br>difficultés    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Monétaire</li> <li>• Les clubs de bénévoles sont épuisés et les ressources sont limitées.</li> <li>• Cohabitation difficile avec certains résidents riverains des sentiers.</li> <li>• Mauvaises communications entre les différents intervenants.</li> <li>• Contraintes géographiques.</li> <li>• Contraintes de propriété privée.</li> </ul>   |

|                                      |  |
|--------------------------------------|--|
| <p>Éléments de solution proposés</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prioriser le maintien des connections interrégionales.</li> <li>• Appuyer et participer au développement d'un sentier de motoneige fédéré entre Lac-Édouard et l'Étape.</li> <li>• Appuyer et participer aux démarches de relocalisation de sentiers lorsque nécessaire.</li> <li>• Appuyer et participer aux démarches d'obtention de financement pour la réalisation de projets de mise en valeur.</li> <li>• Améliorer l'arrimage et la communication entre les intervenants.</li> </ul> |
|--------------------------------------|--|

| <b>Orientation stratégique</b>   | <b>Maintenir, consolider et développer les sentiers de VHR régionaux</b>   |
|----------------------------------|--|
| Enjeux                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Positionner la région du Haut-Saint-Maurice comme territoire d'aventure « structuré ».</li> <li>• Maintenir les retombées économiques.</li> <li>• Augmenter les retombées économique.</li> <li>• Augmenter l'offre touristique.</li> <li>• Favoriser la rétention des visiteurs.</li> <li>• Offrir des sentiers de haute qualité et sécuritaires.</li> </ul>  |
| Problématiques                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les fonds disponibles à l'entretien des sentiers sont limités.</li> <li>• Les réseaux de sentiers régionaux peuvent parfois être bloqués sur de courtes distances et cela entraîne des répercussions sur l'ensemble du réseau régional et provincial.</li> <li>• Le réseau du Haut-Saint-Maurice est linéaire ce qui ne favorise pas la rétention des visiteurs.</li> <li>• Plusieurs infrastructures de traverse de cours d'eau doivent être réparées, reconstruites ou aménagées.</li> </ul>  |
| Contraintes/<br>difficultés      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Monétaire</li> <li>• Les clubs de bénévoles sont épuisés et les ressources sont limitées.</li> <li>• Cohabitation difficile avec certains résidents riverains des sentiers.</li> <li>• Mauvaises communications entre les différents intervenants.</li> <li>• Contraintes géographiques.</li> <li>• Contraintes de propriété privée (ex. CN).</li> </ul>  |
| Éléments de solution<br>proposés | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prioriser, après le maintien des connections interrégionales, le maintien des connections régionales.</li> <li>• Appuyer le développement de sentiers qui formeraient des boucles afin de retenir les visiteurs.</li> <li>• Appuyer et participer aux démarches de relocalisation de sentiers.</li> <li>• Appuyer et participer aux démarches d'obtention de financement pour la réalisation de projets de mise en valeur des sentiers.</li> <li>• Améliorer l'arrimage et la communication entre les intervenants.</li> <li>• Apporter des correctifs aux situations potentiellement dangereuses.</li> </ul> |

| Orientation stratégique     | Maintenir, consolider et développer les réseaux de sentiers pour les activités non-motorisées   |
|-----------------------------|---|
| Enjeux                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Positionner la région du Haut-Saint-Maurice comme territoire d’aventure « structuré ».</li> <li>• Maintenir et augmenter les retombées économiques pour la région.</li> <li>• Maintenir et augmenter l’offre d’activités de plein-air.</li> <li>• Améliorer la sécurité des usagers qui se rendent en régions isolées.</li> </ul>  |
| Problématiques              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les réseaux de sentiers « non-motorisés » n’ayant pas le même impact économique que les réseaux de sentiers de VHR, beaucoup moins d’argent y a été investi au fil des ans.</li> <li>• Une fois établis, peu de fonds sont disponible pour assurer l’entretien des divers sentiers.</li> <li>• Certains conflits d’usages avec d’autres usagers de la forêt.</li> <li>• Les panneaux synoptiques de départs de sentiers, la signalisation, certaines passerelles et les stationnements doivent être remis en état et mis en valeur.</li> <li>• Les pluies torrentielles des dernières années et des évènements de chablis ont affecté grandement les sentiers de KM Zéro et de Mauricycle, ce qui augmente la tâche des bénévoles.</li> <li>• On constate fréquemment du vandalisme contre les infrastructures de Mauricycle.</li> <li>• Certains sentiers du Club des Trois-Raquettes ne sont pas identifiés car ils traversent des terrains privés sans autorisations.</li> <li>• Circulation illégale de VHR dans les sentiers de ski de fond.</li> <li>• Difficulté d’organiser des corvées d’entretien des sentiers.</li> <li>• Difficulté d’accès pour les équipes de sauvetage et manque de connaissances sur les réseaux de sentiers.</li> </ul> |
| Contraintes/<br>difficultés | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Monétaire</li> <li>• Ressources humaines pour entretenir les infrastructures.</li> <li>• Éloignement et contraintes géographiques.</li> </ul>  |

|                                      |   |
|--------------------------------------|---|
| <p>Éléments de solution proposés</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Effectuer l’inventaire des sentiers et des infrastructures.</li> <li>• Élaborer un plan d’actions prioritaires pour chaque réseau de sentiers en collaboration avec les clubs responsable.</li> <li>• Appuyer et participer à la recherche de financement.</li> <li>• Appuyer les demandes de droits de passage lorsque nécessaire.</li> <li>• Participer à l’organisation et au déroulement des corvées</li> <li>• Promouvoir les réseaux de sentiers non-motorisés.</li> <li>• Arrimer les travaux de KM Zéro et de la Corporation du Parc des trois-sœurs.</li> <li>• Élaborer des plans d’urgence avec les partenaires locaux.</li> <li>• Aménager, identifier et faire connaître les sentiers d’évacuation pour les sentiers de moyenne et longue randonnée.</li> </ul> |
|--------------------------------------|---|

| <b>Orientation stratégique</b> | <b>Optimiser la sécurité des usagers de la forêt et faire connaître les protocoles d'urgence et d'évacuation en place</b>  |
|--------------------------------|--|
| Enjeux                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diminuer les risques et les accidents survenant en région isolée.</li> <li>• Diminuer les délais d'interventions et d'évacuations.</li> <li>• Améliorer les connaissances des usagers de la forêt quand à la gestion des risques et des plans d'urgences et d'évacuations.</li> <li>• Diminuer la mortalité et la morbidité associées aux accidents survenant en régions isolées.</li> </ul>  |
| Problématiques                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le Haut-Saint-Maurice est un vaste territoire avec une faible densité de population.</li> <li>• De nombreux usagers sont présents en forêt.</li> <li>• Les systèmes de communication traditionnels sont peu efficaces.</li> <li>• Peu d'employés des services médicaux d'urgences ont des formations adaptées pour effectuer leur travail de façon sécuritaire en région isolée.</li> <li>• Les usagers ne peuvent pas toujours donner leur position.</li> <li>• Le temps d'intervention est « nécessairement » long, ce qui demande une meilleure préparation de la part des usagers.</li> <li>• La communication n'est pas toujours adéquate entre les différentes agences impliquées.</li> <li>• Il y a un manque de connaissance du territoire et des outils cartographiques disponibles.</li> <li>• L'accessibilité à certains sentiers est difficile.</li> <li>• Il y a peu d'information de disponible pour les usagers.</li> <li>• Il manque des refuges sur le territoire pour assurer la sécurité des usagers.</li> </ul> |
| Contraintes/<br>difficultés    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Collaboration des agences impliquées.</li> <li>• Contraintes géographiques et éloignement.</li> <li>• Ressources humaines, matérielles et financières limitées.</li> </ul>  |

|                                      |  |
|--------------------------------------|--|
| <p>Éléments de solution proposés</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'Université du Québec à Chicoutimi via son « Laboratoire d'expertise et de recherche en plein-air » (LERPA) dispose d'une expertise en termes d'optimisation de la sécurité des usagers et pourrait collaborer avec les agences régionales pour améliorer plusieurs aspects relatifs à la sécurité et à la recherche et sauvetage en forêt.</li> <li>• Afficher sur les cartes du territoire de l'information relative à la préparation de sorties en forêt, aux numéros d'urgences, aux endroits où il est de possible de communiquer avec les services médicaux d'urgence et l'emplacement des traîneaux d'évacuation.</li> <li>• Aménager des refuges le long des sentiers de VHR car les distances entre les points de services sont souvent de plus de 100 km. Une distance maximale de 50 km devrait les séparer.</li> <li>• Définir et identifier des « sorties d'urgences » ainsi que des panneaux « points de repères » en partenariat avec les intervenants de la sécurité publique</li> <li>• Aménager et identifier des sentiers d'évacuation permettant aux équipes d'urgence d'accéder rapidement aux victimes.</li> <li>• Préparer des plans d'urgence pour chacun des sports en collaboration avec les clubs et les faire connaître.</li> <li>• Soutenir la formation des membres des clubs afin qu'ils possèdent un minimum de qualification pour intervenir en région isolée.</li> </ul> |
|--------------------------------------|--|

| Orientation stratégique     | Assurer le développement harmonieux et intégré des sentiers récréotouristiques  |
|-----------------------------|---|
| Enjeux                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maintenir en place les réseaux existants.</li> <li>• Éviter les poursuites et les déplacements de sentiers</li> <li>• Favoriser la collaboration et l'entraide entre les différents clubs</li> <li>• Éviter les malentendus et conflits entre les différents clubs.</li> <li>• Permettre à tous les sports de se développer sans nuire aux autres.</li> <li>• Respecter les obligations légales en ce qui a trait aux consultations avec les Premières Nations.</li> </ul>   |
| Problématiques              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le jugement du Petit Train du Nord a reconnu que les résidents situés à moins de 100 mètres d'un sentier de motoneige subissaient de la nuisance excessive; le moratoire empêchant les poursuites similaires doit se terminer en mai 2011.</li> <li>• La relocalisation de sentier entraîne souvent des coûts importants et plusieurs procédures avec les ministères, ce qui alourdi le fardeau des clubs.</li> <li>• Certains droits et affectations du territoire ne sont pas connus et/ou tenus en compte lors de l'aménagement de sentiers</li> <li>• On constate certains litiges ou tensions entre certains clubs de VHR.</li> <li>• Des conflits sont souvent vécus pendant les périodes de chasse et la période préparatoire à la chasse.</li> <li>• La cohabitation de certains sports n'est pas compatible ou n'est pas toujours compatible pour des raisons de sécurité.</li> <li>• Les sentiers de VHR s'exercent majoritairement dans l'emprise de chemins forestiers et cette cohabitation crée des problématiques de sécurité en été et en hiver, sectionnent parfois des liens importants dans les réseaux de sentiers de motoneiges.</li> </ul> |
| Contraintes/<br>difficultés | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Monétaire</li> <li>• Contraintes géographiques</li> <li>• Bonne foi et bonne volonté des personnes impliquées</li> </ul>   |

|                                      |   |
|--------------------------------------|---|
| <p>Éléments de solution proposés</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Travailler de concert avec les intervenants afin de trouver des solutions aux conflits</li> <li>• Connaître les différents usages et usagers du territoire.</li> <li>• Consulter les plans annuels d'intervention forestiers au nom des clubs afin de prévoir à l'avance les modifications de sentiers.</li> <li>• Documenter les conflits et agir en tant que médiateur lors de conflits.</li> <li>• Reconnaître la nuisance que les résidents permanents peuvent subir lorsque des sentiers créent de la nuisance et trouver des solutions permettant de réduire les inconvénients.</li> <li>• Travailler de concert avec les autorités locales du MRNF pour connaître les droits et affectations du territoire public.</li> <li>• Respecter la hiérarchisation des droits et affectations du territoire</li> <li>• Favoriser la communication entre les clubs de la région et des régions limitrophes.</li> <li>• Favoriser le partage des sentiers entre quad et motoneige lorsque ce sont des sentiers de quad 3 saisons et voir à ce que les clubs s'entendent par résolution quant au partage et à l'entretien des sentiers.</li> <li>• Favoriser la collaboration entre les clubs pour l'entretien de leurs sentiers.</li> </ul> |
|--------------------------------------|---|

| Orientation stratégique       | Réduire et mitiger les impacts de la pratique du VHR sur l'environnement  |
|-------------------------------|---|
| Enjeux                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Protéger les écosystèmes terrestres et aquatiques</li> <li>• Mettre de l'avant des méthodes d'intervention qui limitent les impacts environnementaux tout en assurant la pérennité des ouvrages.</li> <li>• S'assurer que les travaux de réfections de sentiers soient effectués en respectant les différentes législations environnementales et utilisant les meilleures pratiques.</li> <li>• S'assurer que les interventions sur le territoire soient entérinées par les différents ministères concernés.</li> </ul>  |
| Problématiques                | <ul style="list-style-type: none"> <li>• La désuétude des infrastructures de traverse de cours d'eau ou l'absence de telles infrastructures occasionnent de la sédimentation et l'ensablement des habitats aquatiques.</li> <li>• La présence de nombreux barrages de castor endommage les ponceaux et les chaussées, créant à la fois de l'ensablement des cours d'eaux et des situations potentiellement dangereuses pour les usagers des sentiers.</li> <li>• Il y a un manque de connaissance sur les normes d'intervention de la part de bénévoles et de la part des entrepreneurs qui effectuent les travaux.</li> <li>• Les lois applicables peuvent varier selon la provenance du financement, par exemple pour un projet financé par le provincial, le RNI s'applique et lorsque le financement est fédéral, ce sont les normes fédérales qui s'appliquent.</li> </ul> |
| Contraintes/difficultés       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Monétaire</li> <li>• Manque de connaissance des bénévoles et des entrepreneurs</li> <li>• Ressources humaines pour entretenir les infrastructures</li> </ul>   |
| Éléments de solution proposés | <ul style="list-style-type: none"> <li>• A partir des inventaires des sentiers, identifier et corriger les situations causant préjudice à l'environnement.</li> <li>• Offrir de la formation sur le RNI aux intervenants.</li> <li>• Mettre en place des plans de gestion du castor et prévoir l'aménagement de pré-barrage lors du démantèlement de barrages de castor.</li> <li>• Effectuer une caractérisation des habitats aquatiques lors de la réfection ou l'aménagement d'une traverse de cours d'eau.</li> <li>• Appuyer et participer à la recherche de financement pour mitiger les impacts environnements des projets.</li> <li>• Faire évaluer les projets par les agences fédérales, avant de les amorcer, lorsque le financement provient du fédéral afin d'éviter les augmentations de coûts en cours de projet.</li> </ul>                                     |

| <b>Orientation stratégique</b> | <b>Apporter un soutien technique aux clubs d'utilisateurs</b>   |
|--------------------------------|---|
| Enjeux                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Alléger le travail des bénévoles.</li> <li>• Assurer l'exactitude des informations récoltées.</li> <li>• Accélérer l'élaboration de demandes de financement.</li> <li>• Assurer un suivi des projets et des travaux.</li> <li>• Assurer la conformité des travaux.</li> </ul>  |
| Problématiques                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Peu de clubs disposent des ressources nécessaires pour effectuer des relevés, documenter et cartographier les problématiques.</li> <li>• Les bénévoles n'ont pas toujours le temps de suivre le déroulement des travaux et certains entrepreneurs en abusent.</li> <li>• En l'absence d'inventaire sur l'état des sentiers et des infrastructures, il est difficile de prioriser les actions à entreprendre.</li> <li>• Les demandes de financement sont parfois laborieuses et la réalisation des projets exige du suivi et la production de rapports d'étapes et finaux.</li> <li>• Certaines interventions nécessitent des représentations auprès des instances régionales, provinciales et fédérales.</li> <li>• Des travaux d'urgences parfois nécessaires en début de saison pour assurer l'ouverture des sentiers.</li> </ul> |
| Éléments de solution proposés  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Effectuer les inventaires et présenter les résultats aux clubs respectifs. Prioriser les actions à entreprendre avec les clubs.</li> <li>• Rédiger les demandes de financement pour les clubs n'ayant pas de permanence.</li> <li>• Effectuer le suivi terrain des travaux et rédiger les rapports d'étape des projets.</li> <li>• Représenter les intérêts des clubs auprès des instances régionales, provinciales et fédérales.</li> <li>• Effectuer des inventaires de sentiers pré-saison.</li> </ul>  |

| Orientation stratégique     | Maintenir et bonifier le sentier VHR et multidisciplinaire au centre-ville de La Tuque  |
|-----------------------------|---|
| Enjeux                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Assurer le maintien des réseaux de sentiers VHR interrégionaux et régionaux.</li> <li>• Permettre aux usagers des réseaux de sentier VHR d'accéder aux services offerts à La Tuque.</li> <li>• Assurer la sécurité des usagers.</li> <li>• Réduire les inconvénients causés par les VHR</li> <li>• Faire profiter à tous les citoyens la présence de ce sentier</li> </ul>   |
| Problématiques              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Certains travaux effectués par la municipalité ou le MTQ peuvent occasionner des ruptures du sentier « centre-ville » et entraîner la rupture des liens régionaux et interrégionaux.</li> <li>• Certaines portions du sentier sont illégales.</li> <li>• Certaines portions du réseau occasionnent de la nuisance aux résidents.</li> <li>• La vitesse et la conduite de certains usagers sont dangereuses.</li> <li>• La limite de vitesse dans le secteur de l'aéroport semble inappropriée.</li> <li>• La signalisation commerciale sur le sentier cause de la pollution visuelle.</li> <li>• Certaines portions du sentier devraient être améliorées.</li> <li>• Les usagers ont peu d'information sur l'offre de service à La Tuque et de l'emplacement des commerces.</li> <li>• Les usagers ont peu d'informations sur l'offre touristique dans le Haut-Saint-Maurice.</li> </ul> |
| Contraintes/<br>difficultés | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Obtenir une meilleure surveillance de la part des agents de la S.Q.</li> <li>• Obtenir les autorisations nécessaires du CN.</li> <li>• Monétaire</li> </ul>  |

|                                      |  |
|--------------------------------------|--|
| <p>Éléments de solution proposés</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Améliorer la communication entre la Ville et les clubs.</li> <li>• Demander les autorisations de circuler sur les terrains du CN.</li> <li>• S'assurer que les usagers circulent, dans les sections pavées, sur la voie et non sur le gazon en aménageant des infrastructures le long du sentier.</li> <li>• Voir à demander à ce que la SQ surveille l'ensemble du sentier.</li> <li>• Voir s'il est possible de modifier la limite de vitesse à 50 km/h dans le sentier de l'aéroport.</li> <li>• Élaborer une politique d'affichage sur le sentier centre-ville.</li> <li>• Aménager des coupe-sons aux endroits très problématiques.</li> <li>• Modifier la vocation du sentier pour qu'il soit multidisciplinaire entre le Camping La Tuque et le club de Ski de fond.</li> <li>• Améliorer la section entre BTAQ et le chemin Wayagamac.</li> <li>• Aménager des haltes d'information aux extrémités de la ville pour informer les usagers sur les sentiers et sur l'offre touristique.</li> <li>• Aménager des cartes au motel des 9 et au stationnement VHR de la rue Scott afin d'identifier les points de service.</li> </ul> |
|--------------------------------------|--|

| <b>Orientation stratégique</b>      | <b>Augmenter la rétention des touristes sur le territoire du Haut-Saint-Maurice</b>  |
|-------------------------------------|--|
| Enjeux                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maintenir et augmenter les retombées économiques engendrées par l'industrie du VHR et des sentiers récréotouristiques.</li> <li>• Augmenter et diversifier l'offre touristique dans le Haut-Saint-Maurice.</li> </ul>   |
| Problématiques                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le réseau de sentier VHR du Haut-Saint-Maurice est rectiligne.</li> <li>• La Tuque est un endroit de passage pour les usagers des réseaux.</li> </ul>   |
| Contraintes/<br>difficultés         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Contraintes géographiques et monétaires.</li> <li>• Les Fédérations de Quad et de Motoneige ne subventionnent pas les sentiers locaux.</li> <li>• On s'en remet aux initiatives de l'entreprise privée pour développer ces réseaux.</li> <li>• La commercialisation des réseaux « privés » est difficile.</li> </ul>  |
| Éléments de<br>solution<br>proposés | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Soutenir les initiatives des clubs et des promoteurs privés dans la création de « boucles ».</li> <li>• Continuer et augmenter la production d'itinéraires par Tourisme Haut-Saint-Maurice et rendre les tracés GPS disponibles via le site Web de Tourisme Haut-Saint-Maurice.</li> <li>• Soutenir les promoteurs de réseaux privés « sécuritaires ».</li> <li>• Accompagner les promoteurs dans leurs démarches de demandes d'autorisation auprès des ministères concernés.</li> <li>• Aider les promoteurs à faire la promotion de leurs réseaux.</li> <li>• Orienter les promoteurs vers les subventions disponibles et participer aux relevés des sentiers si nécessaire.</li> </ul> |

| <b>Orientation stratégique</b>      | <b>Élaborer un plan de signalisation des sentiers récréotouristiques du Haut-Saint-Maurice</b>   |
|-------------------------------------|--|
| Enjeux                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Assurer une signalisation uniforme, adéquate et harmonisée avec les régions limitrophes.</li> <li>• Assurer la sécurité des usagers.</li> <li>• Permettre aux usagers d’avoir des points de repère sur le territoire.</li> </ul>  |
| Problématiques                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• La signalisation sur les sentiers peut être considérée comme sommaire dans la majorité des sentiers du Haut-Saint-Maurice.</li> <li>• On note que beaucoup de panneaux de signalisation sont volés ou vandalisés à chaque année.</li> <li>• La signalisation directionnelle est déficiente sur l’ensemble du territoire.</li> <li>• La signalisation n’est pas harmonisée avec celle des autres régions.</li> <li>• En l’absence de bornes kilométriques (option non envisageable), les usagers ont peu de repères sur le territoire.</li> </ul>  |
| Contraintes/<br>difficultés         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Entretien et remplacement de la signalisation.</li> <li>• Manque de connaissances de la part des responsables de la signalisation au sein des clubs.</li> <li>• Monétaire</li> <li>• Éloignement</li> </ul>   |
| Éléments de<br>solution<br>proposés | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Augmenter la signalisation et travailler à l’implantation de signalisation permanente ou semi-permanente.</li> <li>• Lors des inventaires des sentiers, noter la signalisation nécessaire et informer les exploitants de sentiers et de chemins des lacunes recensées.</li> <li>• Aménager des cartes de sentiers « Vous êtes Ici » aux intersections stratégiques (environ 10 sur le territoire).</li> <li>• Consulter les régions limitrophes afin d’uniformiser la signalisation.</li> <li>• Installer des panneaux « sortie d’urgence » et « points de repères » avec coordonnées géographiques.</li> </ul> |

| <b>Orientation stratégique</b>      | <b>Renforcer les capacités des clubs</b>   |
|-------------------------------------|--|
| Enjeux                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Améliorer les connaissances des intervenants.</li> <li>• S'assurer que les intervenants connaissent leurs obligations en matière d'environnement, de signalisation et de sécurité.</li> </ul>   |
| Problématiques                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Certaines obligations relatives aux permis d'intervention ne sont pas tenues en compte.</li> <li>• Il y a une multitude de normes d'intervention qui ne sont pas connues des intervenants.</li> <li>• Les intervenants ne connaissent pas toujours les « meilleures pratiques » en ce qui a trait à l'aménagement de sentiers.</li> <li>• En ne connaissant pas ces dispositions, les intervenants ne sont pas toujours en mesure de vérifier la conformité des ouvrages qu'ils donnent à contrat.</li> </ul> |
| Contraintes/<br>difficultés         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Disponibilité des intervenants</li> <li>• Disponibilité des ressources (ex. ministères)</li> </ul>  |
| Éléments de<br>solution<br>proposés | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Organiser des séances d'information et de formation pour les directeurs des clubs, les promoteurs et les entrepreneurs.</li> <li>• Effectuer les demandes de permis au nom des clubs pour les travaux d'aménagement et de réfections de sentiers.</li> <li>• Effectuer le suivi des travaux qui sont effectués.</li> <li>• Mettre en place des mesures de mitigations lorsque nécessaire.</li> </ul>  |

| <b>Orientation stratégique</b> | <b>Soutenir le développement de l'offre touristique par des intervenants du secteur privé</b>  |
|--------------------------------|--|
| Enjeux                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Augmenter l'offre récréotouristique à La Tuque.</li> <li>• Maintenir et augmenter les retombées économiques engendrées par l'industrie récréotouristique.</li> <li>• Favoriser la rétention des visiteurs sur le territoire du Haut-Saint-Maurice.</li> </ul>   |
| Problématiques                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Difficultés des entreprises privées à faire connaître leurs produits.</li> <li>• Il est parfois difficile pour les commerçants d'établir des partenariats.</li> <li>• Certains développements faits par des commerces ne tiennent pas compte des orientations à long terme des clubs.</li> <li>• Certains commerces situés en forêt ne sont pas desservis par un sentier et doivent s'y raccorder.</li> </ul> |
| Éléments de solution proposés  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Organiser des rencontres de réseautage pour les commerçants situés sur le territoire.</li> <li>• Appuyer les démarches visant à améliorer le réseau qui s'inscrivent dans le plan d'action du PRDTP.</li> <li>• Orienter et accompagner les entreprises dans les démarches de recherche de financement et de formation</li> </ul>   |

## **Partie 5 - Plans d'action prioritaires 2010-2014**

L'élaboration des plans d'action a été réalisée en lien avec l'inventaire des sentiers, les nouvelles orientations stratégiques, les plans de développement régionaux et les rencontres avec les dirigeants des clubs qui exploitent les sentiers. Dans le cas des sentiers non-motorisés, l'inventaire qui sera effectué en 2010 permettra de mieux connaître les problématiques et les interventions prioritaires nécessaires.

Ces plans d'action devront faire l'objet d'un suivi de la part du superviseur au développement des sentiers récréotouristiques afin d'en assurer la mise en œuvre. De plus, ils devront être mis à jour annuellement par ce dernier, et ce, en partenariat avec les clubs.

### **Plan d'action pour l'industrie de la motoneige**

| <b>N°</b> | <b>Actions</b>   | <b>Responsables</b>   | <b>Échéancier</b> |
|-----------|--|---|-------------------|
| 1         | Aménager les intersections stratégiques avec cartes, poubelles et toilettes sèches   | THSM/CLD<br>Club motoneige La Tuque<br>Club motoneige Alliance du Nord<br>Club des motoneigistes de Manawan<br>Club motoneige Passe-Partout | 2010-2012         |
| 2         | Améliorer la signalisation directionnelle, de prescription et touristique sur les sentiers   | THSM/CLD<br>Club motoneige La Tuque<br>Club motoneige Alliance du Nord<br>Club des motoneigistes de Manawan<br>Club motoneige Passe-Partout | 2010-2012         |
| 3         | Participer au développement de l'axe Nord-Sud <ul style="list-style-type: none"> <li>- Entre Mékinac et Parent</li> <li>- Entre le secteur de Parent et le Nord-du Québec</li> </ul> | Club motoneige La Tuque<br>Club motoneige Alliance du Nord<br>Fédération des Clubs<br>Motoneigistes du Québec<br>THSM/CLD                   | 2010-2014         |
| 4         | Créer une voie de contournement à Lac-Édouard  | Municipalité de Lac-Édouard<br>CLD/THSM   | 2010-2011         |
| 5         | Aménager des haltes d'informations et des débarcadères dans les municipalités  | CLD/THSM  | 2010-2014         |
| 6         | Installer des panneaux synoptiques aux entrées du territoire du Haut-Saint-Maurice   | CLD/THSM  | 2010-2014         |
| 7         | Créer des liens terrestres lorsque possible pour éviter les plans d'eau  | CLD/THSM<br>Tous les clubs motoneige  | 2010-2012         |
| 8         | Aménager des refuges afin d'assurer la sécurité des usagers  | CLD/THSM<br>Tous les clubs motoneige  | 2010-2014         |

| N° | Actions   | Responsables  | Échéancier |
|----|---|---|------------|
| 9  | Effectuer le suivi des ponts fermés et des infrastructures de traverse de cours d'eau désuètes et procéder à leur réparation            | THSM/CLD  | 2010-2014  |
| 10 | Effectuer le suivi des opérations forestières qui peuvent affecter la stabilité des réseaux de sentiers                                 | THSM/CLD  | 2010-2014  |
| 11 | Effectuer le suivi des travaux de la voie de contournement du MTQ à La Tuque et s'assurer de la sécurité des sentiers qui sont affectés | THSM/CLD  | 2010       |
| 12 | Effectuer le suivi des travaux de la nouvelle route 25 et s'assurer de la sécurité des usagers  | THSM/CLD<br>Club des motoneigistes de Manawan   | 2010-2011  |
| 13 | Procéder aux correctifs lorsqu'il y a formation de glace dans les sentiers et les identifier dans le cas contraire                      | THSM/CLD<br>Club motoneige La Tuque<br>Club motoneige Alliance du Nord<br>Club des motoneigistes de Manawan<br>Club motoneige Passe-Partout | 2010-2014  |
| 14 | Améliorer la signalisation de prescription et directionnelle sur l'ensemble des sentiers  | THSM/CLD<br>Club motoneige Alliance du Nord<br>Club motoneige La Tuque<br>Club des motoneigistes de Manawan<br>Club motoneige Passe-Partout | 2010-2012  |
| 15 | Trouver des alternatives lorsque des sentiers empruntent des plans d'eau  | THSM/CLD<br>Club motoneige La Tuque<br>Club motoneige Alliance du Nord<br>Club des motoneigistes de Manawan<br>Club motoneige Passe-Partout | 2010-2014  |
| 16 | Aménager une voie de contournement VHR à Lac-Édouard  | THSM/CLD<br>Municipalité de Lac-Édouard   | 2010-2011  |

| <b>N°</b> | <b>Actions</b>  | <b>Responsables</b>  | <b>Échéancier</b> |
|-----------|---|--|-------------------|
| 17        | Soutenir le développement du sentier entre Lac-Édouard et l'Étape   | THSM/CLD<br>Municipalité de Lac-Édouard<br>Club motoneige La Tuque   | 2010-2013         |
| 18        | Soutenir le développement d'un axe vers le Nord-du-Québec   | THSM/CLD<br>Club motoneige Alliance du Nord<br>Pourvoiries situées autour du réservoir Gouin<br>Communauté Atikamekw<br>d'Opitciwan                              | 2010-2014         |
| 19        | Déplacer le tronçon près de la côte des Lamentations, entre Parent et Wemotaci  | THSM/CLD<br>Club motoneige Alliance du Nord  | 2010-2011         |
| 20        | Améliorer la sécurité aux traverses de chemins publics et en effectuer le suivi   | THSM/CLD<br>Ville de La Tuque<br>Club motoneige La Tuque<br>Club motoneige Alliance du Nord<br>Club des motoneigistes de Manawan<br>Club motoneige Passe-Partout | 2010-2014         |
| 21        | Améliorer la communication, favoriser la cohabitation harmonieuse et favoriser les partenariats entre les divers clubs d'utilisateurs | THSM/CLD<br>Tous les clubs   | 2010-2014         |
| 22        | Réduire les impacts environnementaux  | THSM/CLD<br>Club motoneige La Tuque<br>Club motoneige Alliance du Nord<br>Club des motoneigistes de Manawan<br>Club motoneige Passe-Partout                      | 2010-2014         |
| 23        | Élaborer des plans de gestion des risques et améliorer la sécurité sur les sentiers   | THSM/CLD<br>Club motoneige La Tuque<br>Club motoneige Alliance du Nord<br>Club des motoneigistes de Manawan<br>Club motoneige Passe-Partout                      | 2011-2014         |

### **Plan d'action pour l'industrie du quad et de la moto hors route**

| <b>N°</b> | <b>Actions</b>   | <b>Responsables</b>   | <b>Échéancier</b> |
|-----------|--|---|-------------------|
| 1         | Aménager les intersections stratégiques avec cartes, poubelles et toilettes sèches                                   | THSM/CLD<br>Adeptes du Tout Terrain Club de La Tuque<br>Club Quad Parent                      | 2010-2012         |
| 2         | Améliorer la signalisation directionnelle, de prescription et touristique sur les sentiers                           | THSM/CLD<br>Ville de La Tuque<br>Adeptes du Tout Terrain Club de La Tuque<br>Club Quad Parent | 2010-2012         |
| 3         | Établir un sentier de quad structuré entre le km 38 de la route 10 et Wemotaci                                       | THSM/CLD<br>Adeptes du Tout Terrain Club de La Tuque  | 2010-2011         |
| 4         | Créer une voie de contournement à Lac-Édouard  | Municipalité de Lac-Édouard<br>CLD/THSM   | 2010-2011         |
| 5         | Aménager des haltes d'informations et des débarcadères dans les municipalités  | CLD/THSM  | 2010-2014         |
| 6         | Installer des panneaux synoptiques aux entrées du territoire du Haut-Saint-Maurice                                   | CLD/THSM  | 2010-2014         |
| 7         | Relocaliser les sentiers qui s'exercent sur les grands axes forestiers   | CLD/THSM<br>Adeptes du Tout Terrain Club de La Tuque<br>Club Quad Parent                      | 2010-2014         |
| 8         | Démanteler les barrages de castors qui affectent la qualité et la sécurité des sentiers et aménager des pré-barrages | CLD/THSM<br>Adeptes du Tout Terrain Club de La Tuque<br>Club Quad Parent                      | 2010-2014         |

| N° | Actions   | Responsables  | Échéancier |
|----|---|---|------------|
| 9  | Effectuer le suivi des ponts fermés et des infrastructures de traverse de cours d'eau désuètes et procéder à leur réparation      | THSM/CLD<br>Adeptes du Tout Terrain Club de La Tuque<br>Club Quad Parent  | 2010-2014  |
| 10 | Effectuer le suivi des opérations forestières qui peuvent affecter la stabilité des réseaux de sentiers                           | THSM/CLD  | 2010-2014  |
| 11 | Améliorer la surface de roulement des sentiers et la signalisation de prescription et directionnelle sur l'ensemble du territoire | THSM/CLD<br>Adeptes du Tout Terrain Club de La Tuque<br>Club Quad Parent  | 2010-2012  |
| 12 | Aménager une voie de contournement VHR à Lac-Édouard  | THSM/CLD<br>Municipalité de Lac-Édouard   | 2010-2011  |
| 13 | Aménager une voie de contournement VHR au nord du Lac Wayagamac   | THSM/CLD/Ville de La Tuque<br>Association Épervier<br>Adeptes du Tout Terrain Club de La Tuque                    | 2010-2011  |
| 14 | Aménager une voie de contournement VHR ou relocalisation du sentier de quad au Lac Turcotte                                       | THSM/CLD<br>Adeptes du Tout Terrain Club de La Tuque  | 2013-2014  |
| 15 | Soutenir le développement d'un sentier de quad structuré vers le Nord-du-Québec et autour du réservoir Gouin                      | THSM/CLD<br>Club Quad Parent<br>Pourvoiries situées autour du réservoir Gouin<br>Communauté Atikamekw d'Opitciwan | 2010-2014  |

| N° | Actions   | Responsables  | Échéancier |
|----|---|---|------------|
| 16 | Créer un sentier de quad d'hiver entre La Tuque et Mékinac                      | THSM/CLD<br>Adeptes du Tout Terrain Club de La Tuque<br>Club Quad Rive-Nord<br>Fédération Québécoise des Clubs Quad | 2010-2011  |
| 17 | Améliorer la sécurité aux traverses de chemins publics et en effectuer le suivi | CLD/THSM<br>Ville de La Tuque<br>Adeptes du Tout Terrain Club de La Tuque<br>Club Quad Parent                       | 2010-2014  |

## **Plan d'action pour les sentiers de vélo de Mauricycle**

| <b>N°</b> | <b>Actions</b>  | <b>Responsables</b>        | <b>Échéancier</b> |
|-----------|---|----------------------------|-------------------|
| 1         | Aménager les intersections stratégiques avec cartes et toilettes sèches   | THSM/CLD<br>Mauricycle     | 2010-2012         |
| 2         | Installer des panneaux synoptiques aux entrées de sentiers  | THSM/CLD<br>Mauricycle     | 2010-2012         |
| 3         | Réaménager le stationnement de la route 25 et en aménager un nouveau à l'intersection des sentiers du Lac Réal et de la Boucle        | THSM/CLD<br>Mauricycle     | 2010-2011         |
| 4         | Améliorer le drainage dans les pentes fortes en aménageant des barres d'eau   | THSM/CLD<br>Mauricycle     | 2010-2014         |
| 5         | Améliorer la signalisation des sentiers   | CLD/THSM<br>Mauricycle     | 2010-2014         |
| 6         | Organiser des corvées biennuelles pour l'entretien des sentiers   | Mauricycle                 | 2010-2014         |
| 7         | Améliorer les infrastructures de traverses de cours d'eau et démanteler les barrages de castors nuisibles                             | THSM/CLD<br>Mauricycle     | 2010-2014         |
| 8         | Effectuer le suivi des travaux de réfection du chemin Parker par Hydro-Québec   | THSM/CLD<br>Mauricycle     | 2010-2011         |
| 9         | Effectuer le suivi des opérations forestières qui peuvent affecter la stabilité des réseaux de sentiers                               | THSM/CLD                   | 2010-2014         |
| 10        | Réduire les impacts environnementaux  | THSM/CLD                   | 2010-2014         |
| 11        | Élaborer des plans de gestion des risques et améliorer la sécurité sur les sentiers   | THSM/CLD<br>Mauricycle     | 2010-2014         |
| 12        | Améliorer la communication, favoriser la cohabitation harmonieuse et favoriser les partenariats entre les divers clubs d'utilisateurs | THSM/CLD<br>Tous les clubs | 2010-2014         |

### **Plans d'action pour le réseau de sentiers des Trois-Raquettes**

| <b>N°</b> | <b>Actions</b>  | <b>Responsables</b>                  | <b>Échéancier</b> |
|-----------|---|--------------------------------------|-------------------|
| 1         | Aménager les intersections stratégiques avec carte et toilettes sèches  | THSM/CLD<br>Club des Trois-Raquettes | 2010-2012         |
| 2         | Installer des panneaux synoptiques aux entrées de sentiers  | THSM/CLD<br>Club des Trois-Raquettes | 2010-2012         |
| 3         | Effectuer le suivi des travaux de la voie de contournement du MTQ qui affecteront les sentiers et assurer la sécurité des usagers     | THSM/CLD<br>Club des Trois-Raquettes | 2010-2011         |
| 4         | Améliorer le drainage dans les pentes fortes en aménageant des barres d'eau pour les sentiers utilisés en été                         | THSM/CLD<br>Club des Trois-Raquettes | 2010-2014         |
| 5         | Améliorer la signalisation des sentiers   | THSM/CLD<br>Club des Trois-Raquettes | 2010-2014         |
| 6         | Aménager des passerelles pour les traverses de cours d'eau  | THSM/CLD                             | 2010-2014         |
| 7         | Organiser des corvées biennuelles pour l'entretien des sentiers   | Club des Trois-Raquettes             | 2010-2014         |
| 8         | Réduire les impacts environnementaux  | THSM/CLD                             | 2010-2014         |
| 9         | Élaborer des plans de gestion des risques et améliorer la sécurité sur les sentiers   | THSM/CLD<br>Mauricycle               | 2010-2014         |
| 10        | Améliorer la communication, favoriser la cohabitation harmonieuse et favoriser les partenariats entre les divers clubs d'utilisateurs | THSM/CLD<br>Tous les clubs           | 2010-2014         |

### **Plan d'action pour les sentiers de Kilomètres Zéro**

| <b>N°</b> | <b>Actions</b>  | <b>Responsables</b>        | <b>Échéancier</b> |
|-----------|---|----------------------------|-------------------|
| 1         | Aménager les intersections stratégiques avec cartes et toilettes sèches   | THSM/CLD<br>Kilomètre Zéro | 2010-2012         |
| 2         | Installer des panneaux synoptiques aux entrées de sentiers  | THSM/CLD<br>Kilomètre Zéro | 2010-2012         |
| 3         | Effectuer le suivi des travaux de la voie de contournement du MTQ qui affecteront les sentiers et assurer la sécurité des usagers     | THSM/CLD<br>Kilomètre Zéro | 2010-2011         |
| 4         | Arrimer les travaux de Kilomètre Zéro dans le développement du Parc des trois sœurs   | THSM/CLD<br>Kilomètre Zéro | 2010-2014         |
| 5         | Améliorer la signalisation des sentiers   | THSM/CLD<br>Kilomètre Zéro | 2010-2014         |
| 6         | Aménager des passerelles pour les traverses de cours d'eau  | THSM/CLD                   | 2010-2014         |
| 7         | Organiser des corvées biennuelles pour l'entretien des sentiers   | Kilomètre Zéro             | 2010-2014         |
| 8         | Réduire les impacts environnementaux  | THSM/CLD                   | 2010-2014         |
| 9         | Élaborer des plans de gestion des risques et améliorer la sécurité sur les sentiers   | THSM/CLD<br>Kilomètre Zéro | 2010-2014         |
| 10        | Consolider les sites de camping sauvage et implanter d'autres refuges   | THSM/CLD<br>Kilomètre Zéro | 2010-2014         |
| 11        | Améliorer la communication, favoriser la cohabitation harmonieuse et favoriser les partenariats entre les divers clubs d'utilisateurs | THSM/CLD<br>Tous les clubs | 2010-2014         |

### **Plan d'action pour les réseaux de canots camping**

| <b>N°</b> | <b>Actions</b>  | <b>Responsables</b>               | <b>Échéancier</b> |
|-----------|---|-----------------------------------|-------------------|
| 1         | Effectuer l'inventaire des réseaux existants et potentiels  | THSM/CLD                          | 2010              |
| 2         | Aménager et identifier les sentiers de portage lorsque nécessaire   | THSM/CLD                          | 2011-2014         |
| 3         | Aménager des sites de camping avec toilettes sèches et support à nourriture   | THSM/CLD                          | 2011-2014         |
| 4         | Identifier les sites de mise à l'eau pour embarcation non-motorisées  | THSM/CLD                          | 2011-2014         |
| 5         | Faire la promotion de réseaux de canot-camping  | THSM                              | 2011-2014         |
| 8         | Réduire les impacts environnementaux  | THSM/CLD                          | 2011-2014         |
| 9         | Élaborer des plans de gestion des risques   | THSM/CLD                          | 2011-2014         |
| 10        | Consolider les sites de camping sauvage existant  | THSM/CLD                          | 2011-2014         |
| 11        | Améliorer la communication, favoriser la cohabitation harmonieuse et favoriser les partenariats entre les divers clubs d'utilisateurs | THSM/CLD<br>Tous les clubs        | 2010-2014         |
| 12        | Arrimer le développement des réseaux de canot-camping avec le projet régional de balisage de la rivière Saint-Maurice                 | THSM/CLD<br>Partenaires régionaux | 2010-2012         |

## Partie 6 - Projets découlant de l'étude sur la consolidation et de développement des sentiers

### En cours de mandat

1. Inventaire des sentiers motoneige et de quad pour connaître l'état général du réseau, les points de services, l'état des infrastructures de traverse de cours d'eau, l'état de la signalisation ainsi que les problématiques de sécurité, environnementales et de cohabitation.
2. Remplacement du pont du lac de la Grosse Ile sur le sentier de motoneige TQ n° 83 entre le Relais 22 Milles et Wemotaci.
3. Remplacement du pont du lac Vic sur le sentier de motoneige TQ n° 83 entre le Relais 22 Milles et Wemotaci.
4. Remplacement du pont du KM 20 sur le sentier de motoneige TQ n°83 entre le Relais 22 Milles et Roberval.
5. Remplacement du pont du KM 29 sur le sentier de motoneige TQ n 83 entre le Relais 22 Milles et Roberval.
6. Remplacement du pont du lac Wakaw sur le sentier de motoneige n° 355 N et de quad 60-70 entre Lac-Édouard et Saint-André-du-Lac-Saint-Jean.
7. Remplacement du pont du lac Trottier par un ponceau de 3,3 m sur le sentier de motoneige n°355 S dans la Zec de la Bessonne.
8. Remplacement du pont du petit lac Trottier par un ponceau de 2,2 m sur le sentier de motoneige n°355 S dans la Zec de la Bessonne.
9. Réfection du sentier n° 355 S sur 8 km dans la Zec de la Bessonne.
10. Réparation d'un ponceau qui occasionnait la formation de glace sur le sentier sur la rive ouest du lac Wayagamac.
11. Remplacement de 11 ponceaux dans le secteur de Parent sur le sentier de motoneige et de quad n° 83 reliant Wemotaci et Clova.
12. Réfection de 52 km de sentiers sur les sentiers de motoneige et de quad n°83 reliant Wemotaci et Clova.
13. Amélioration de la signalisation de prescription dans le secteur de Parent.
14. Amélioration de la signalisation de prescription et directionnelle à La Tuque.
15. Mise en place et démantèlement du sentier VHR alternatif au centre-ville de La Tuque pendant l'installation de la nouvelle conduite d'aqueduc.
16. Mise en place d'une montée temporaire sur le sentier de motoneige n° 73 à la hauteur de la voie de contournement.
17. Mise en place d'une voie temporaire pour la motoneige sur le chemin Wayagamac entre le boulevard Ducharme et l'intersection avec le sentier multidisciplinaire.
18. Fermeture d'un sentier quad trop dangereux et relocalisation du sentier entre La Tuque et Rapide-Blanc Station.

19. Accompagnement du géomaticien de la Fédération Québécoise des Clubs Quad (FQCQ) pour les relevés GPS des sentiers de quad du Haut-Saint-Maurice.
20. Relevés terrain avec le directeur régional de la FQCQ et l'ingénieur forestier de la MRC de Mékinac pour développer l'axe Nord-Sud entre La Tuque et Mékinac.
21. Relevés avec le Club Quad Parent pour développer l'axe Nord-Sud entre Wemotaci et le Relais 22 Milles.
22. Relocalisation du sentier de motoneige n° 355 N dans le même chemin que le sentier de quad n°60-70 entre Lac-Édouard et Lac-Bouchette.
23. Relevés terrain au lac Brûlé avec la Sépaq, le MRNF et le MDDEP, le CMLT et deux représentant du conseil municipal de Lac-Édouard pour le sentier vers l'Étape.
24. Relevés terrain dans le secteur de Lac-Édouard pour aménager une voie de contournement VHR en compagnie du MRNF et des membres du conseil municipal.
25. Relevés terrain ponctuels pour documenter des problématiques, répondre à des questionnements ou évaluer la faisabilité de projets.
26. Contribution à la mise à jour du PRDTP de la Mauricie
27. Recherche de solutions pour la cohabitation harmonieuse avec les riverains des sentiers.
28. Plusieurs rencontres avec les intervenants régionaux et des régions limitrophes afin d'identifier les orientations de développement, de connaître et documenter les enjeux et pour représenter les intérêts locaux au niveau régional et provincial.

## **Projets 2010**

Au cours de l'année 2010, de nombreux projets structurants pour la région devraient se réaliser. Il est à noter que ces projets cadrent avec les orientations régionales et contribueront à consolider les réseaux de sentiers du Haut-Saint-Maurice. Étant donné que le financement pour plusieurs des projets suivants n'est pas encore confirmé, la liste des projets est sujette à changement en cours d'année. Notons que la majorité des projets sont proposés par des organismes à but non-lucratif, cependant on retrouve deux promoteurs privés. Ces promoteurs sont inscrits dans cette liste, puisqu'ils ont des projets structurants pour les réseaux de sentiers VHR.

### **Projets du Club de Motoneige Alliance du Nord**

- Relocalisation du sentier TQ n° 83 dans le secteur de la « Côte des Lamentations ».
- Réfection de ponceaux.
- Vérifier la faisabilité d'un sentier pour éviter d'emprunter le lac Mauser.

### **Projets du Club Motoneige La Tuque**

- Relocalisation du sentier TQ n° 73 entre La Tuque et le Relais 22 Milles.
- Réfection de ponceaux.
- Réouverture possible du sentier de motoneige n° 347.

### **Projets du Club Motoneige Passe-Partout**

- Réfection du sentier n° 60-70 entre la route n° 213 et le chemin du lac Aberdeen.

### **Projet du Club Quad Parent**

- Réfection du sentier n° 83 entre Parent et le km 84 de la route n° 400.
- Réfection de ponceaux sur le sentier TQ n°13.
- Réfection de sentier dans le secteur de la pourvoirie Haltaparche.
- Réfection/modification du traversier de la rivière Bazin.
- Débroussaillage des sentiers.
- Aménagement des haltes avec tables à pique-nique.

### **Projets du Club Quad La Tuque**

- Acquisition d'un système de traction pour surfacer les sentiers en hiver.
- Réfection du sentier dans le secteur du Vignerod.
- Réfection du sentier dans le secteur Cressman.
- Réfection et relocalisation du sentier dans le secteur Odanak.
- Réfection du sentier dans le secteur de Lac-Édouard.
- Réfection du sentier dans le secteur de la Rivière-du-Milieu.
- Réfection du sentier dans le secteur Trenche.
- Réfection de ponceaux.
- Faire fédérer et signaler le sentier entre le Relais 22 Milles et Wemotaci.
- Publication d'une nouvelle édition de la carte des sentiers.
- Amélioration de la signalisation sur l'ensemble du territoire qu'il entretient.

### **Projet de la pourvoirie Odanak**

- Construction d'un sentier de quad 3 saisons et de motoneige entre la pourvoirie et le km 13,5 de la route 25.

### **Projet de la Pourvoirie du Barrage Gouin et Magnan**

- Réfection de chemins pour la création de sentiers de quad et de motoneige pour relier les sentiers Trans-Québec.
- Développement d'un axe structuré quatre saisons vers le Nord-du-Québec.
- Développement d'un sentier reliant les pourvoyeurs situés autour du réservoir Gouin.

### **Sentiers de randonnée pédestre KM Zéro**

- Caractérisation du sentier et priorisation des travaux à effectuer pour consolider le sentier.
- Installation de panneaux synoptiques aux entrées de sentiers.
- Réparation et construction de passerelles sur le sentier de longue randonnée.
- Amélioration du balisage des sentiers.
- Débroussaillage des sentiers.
- Nettoyage où il y a des chablis.
- Consolidation les sites de camping.

### **Sentiers de randonnée pédestre A.D.E.L.E. (Association pour le développement écologique du lac Édouard)**

- Caractérisation des sentiers et priorisation des travaux à effectuer pour consolider le sentier.

### **Sentier de randonnée du mont Louis-George Morin, situé à 50 km à l'est de Parent**

- Obtenir les autorisations requises du MRNF.
- Débroussaillage et mise en valeur du sentier menant au sommet.

### **Sentiers du Club des Trois-Raquettes**

- Caractérisation des sentiers et priorisation des travaux à effectuer pour consolider et développer le sentier.
- Aménagement des passerelles pour franchir les cours d'eau.
- Amélioration des panneaux synoptiques d'entrée de sentiers.

### **Sentiers de Mauricycle**

- Caractérisation des sentiers et priorisation des travaux à effectuer pour consolider le réseau de sentiers.
- Installation de panneaux synoptiques aux entrées de sentiers.
- Aménagement des barres d'eau pour assurer le drainage dans les pentes fortes.
- Réparation de ponceaux et démantèlement de barrages de castors nuisibles.
- Amélioration de la surface de roulement des sentiers.
- Amélioration de la signalisation des sentiers.
- Réfection de ponts.
- Réaménagement du stationnement de la route 25 et aménagement d'un autre stationnement à l'entrée du sentier « La Boucle ».

## Conclusions et recommandations

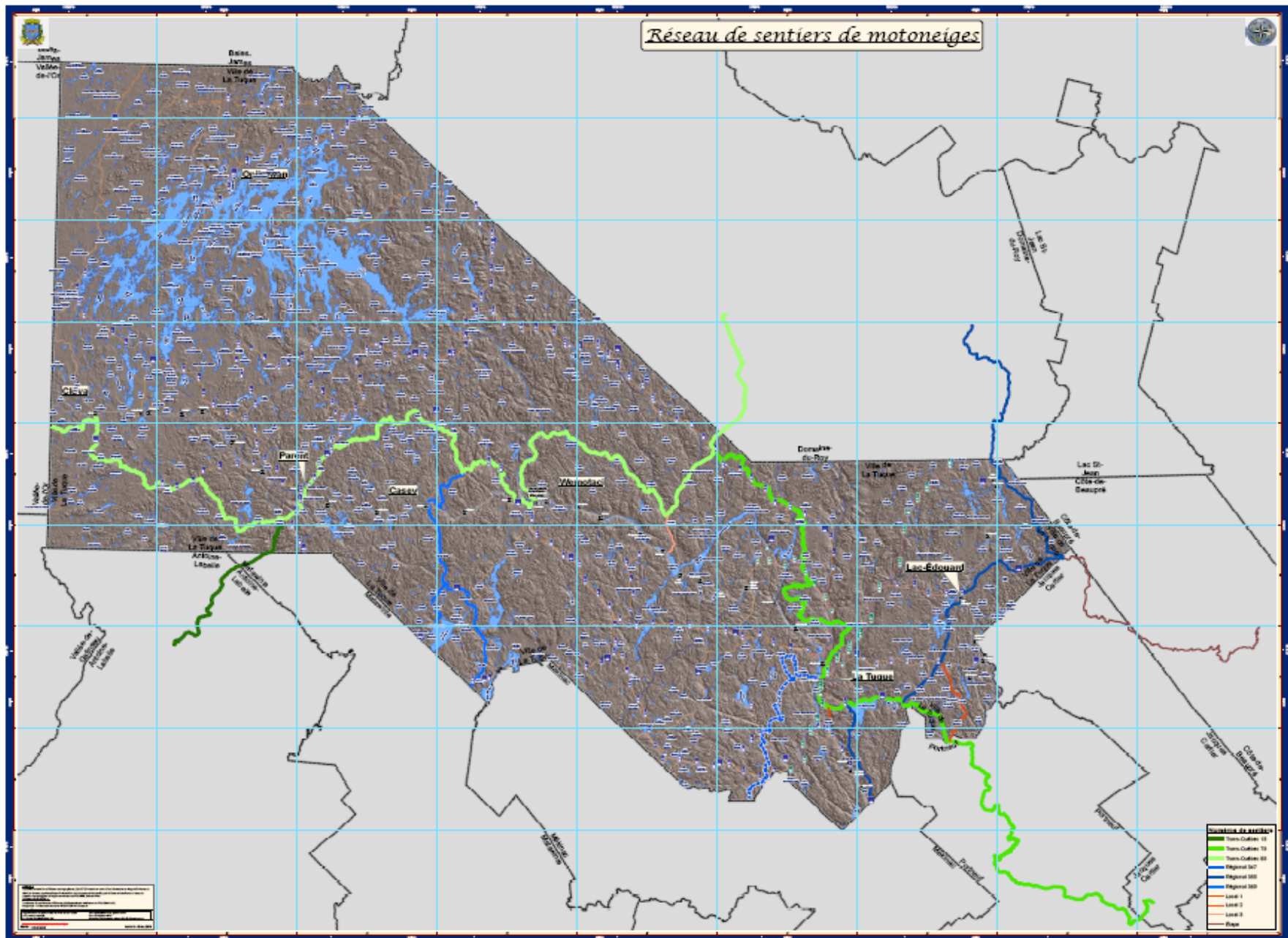
- Les retombées économiques engendrées par la pratique du VHR sont très importantes pour la région. Il faut donc les maintenir et les augmenter.
- Le réseau de sentiers de la région étant vaste et peu de sommes sont disponibles pour en effectuer la réfection. Il est donc essentiel de prioriser les interventions et d'éviter l'investissement inutile de fonds publics.
- Une économie substantielle est réalisée lorsque la motoneige et le quad partagent les mêmes sentiers dans des plages saisonnières différentes. Cependant la cohabitation en hiver doit se faire sur chaussées séparées.
- Le nombre de bénévoles diminue et ceux qui restent s'essoufflent.
- Les clubs ont besoin d'un support technique et administratif pour remplir leur mission et leurs obligations.
- Les infrastructures aménagées par les clubs bénéficient aux autres utilisateurs de la forêt.
- Très peu d'interventions sont faites pour limiter les impacts néfastes sur l'environnement.
- Il faut aménager des panneaux d'accueil aux entrées de territoire et des haltes d'information touristiques au centre-ville des municipalités.
- Il faut améliorer la sécurité sur le territoire (Gestion des risques, communication, signalisation, plans et protocoles d'urgences, refuges, etc.).
- Il faut rendre le sentier VHR multidisciplinaire et l'améliorer.
- Il faut officialiser le droits de passage avec le CN entre les rues Saint-Zéphirin et Wayagamac.
- Il faut aménager ou aider des promoteurs à aménager des débarcadères pour VHR.
- Il faut soutenir le développement du quad d'hiver vers Mékinac.
- Il faut soutenir le développement du sentier de motoneige vers l'Étape.
- Il faut créer davantage de boucles locales afin de favoriser la rétention des visiteurs.
- Il faut soutenir les pourvoyeurs qui veulent développer des sentiers locaux.
- Il faut augmenter le nombre de membre dans les clubs car cela représente une part importante des revenus d'un club.

**E**n somme, il est clair que le Haut-Saint-Maurice dispose d'un immense potentiel pour le développement de sentiers récréatifs autant pour le volet motorisé que pour le volet non-motorisé et l'écotourisme et qu'il est encore très peu exploité. Toutefois, l'état général du réseau de sentiers tant VHR que non-motorisé doit être amélioré afin de consolider et de promouvoir l'industrie des sentiers récréotouristique. Ses retombées économiques sont non-négligeables, voir indispensables à la diversification économique du Haut-Saint-Maurice.

Quant aux clubs bénévoles de la région, ils supportent depuis des années le développement de ces réseaux. Partis de simples sentiers, ces organismes soutiennent maintenant une industrie touristique importante. Cependant, ils ont besoin de soutien pour l'entretien et le développement du réseau de sentiers. Ce support est particulièrement important au niveau de la recherche de financement, du suivi et de la réalisation des projets.

L'étude sur la consolidation et le développement de l'industrie du VHR réalisée en 2009 démontre qu'une coordination est nécessaire entre les intervenants locaux, régionaux et provinciaux pour assurer un développement harmonieux et intégré de l'industrie. D'ailleurs, le diagnostic des réseaux de sentiers a permis d'établir de nouvelles orientations stratégiques qui ont menées à l'élaboration de plans d'action prioritaire pour les cinq prochaines années. Cet état de situation fait en sorte qu'il devient possible de mieux orienter et d'optimiser les sommes investis dans le développement de l'industrie des sentiers récréotouristiques. Enfin, cette optimisation des investissements fera en sorte que la qualité des réseaux de sentiers sera rehaussée et la stabilité des sentiers renforcée.

## Annexe 1 – Réseau de sentiers de motoneige





## **Annexe 3 – Modèle de résolution**

*Nous invitons votre organisme à appuyer et à entériner le plan quinquennal sur la consolidation et le développement des sentiers récréotouristiques du Haut-Saint-Maurice.*

**ATTENDU QUE**, Tourisme Haut-Saint-Maurice et le Centre Local de Développement du Haut-Saint-Maurice ont réalisé une étude sur la consolidation et le développement des sentiers VHR du Haut-Saint-Maurice.

**ATTENDU QUE**, Tourisme Haut-Saint-Maurice et le Centre Local de Développement du Haut-Saint-Maurice ont élaboré un plan quinquennal pour la consolidation et le développement des sentiers récréotouristiques du Haut-Saint-Maurice, et ce, en partenariat avec les clubs d'utilisateurs et les intervenants régionaux.

**ATTENDU QUE**, le Centre Local de Développement du Haut-Saint-Maurice a embauché une ressource pour mettre en œuvre et assurer le suivi de ce plan quinquennal.

**ATTENDU QUE**, le Haut-Saint-Maurice se doit de diversifier son économie et mise entre autre sur le développement du secteur récréotouristique pour y parvenir.

**ATTENDU QUE**, les orientations en matière de développement récréotouristique dans le Haut-Saint-Maurice répondent et cadrent avec les orientations régionales.

### **EN CONSÉQUENCE IL EST RÉSOLU**

**QUE**, *(nom de l'organisme)* \_\_\_\_\_, entérine et appui le Centre Local de Développement du Haut-Saint-Maurice dans la mise en œuvre du plan quinquennal afin de consolider et de développer les sentiers récréotouristiques du Haut-Saint-Maurice.