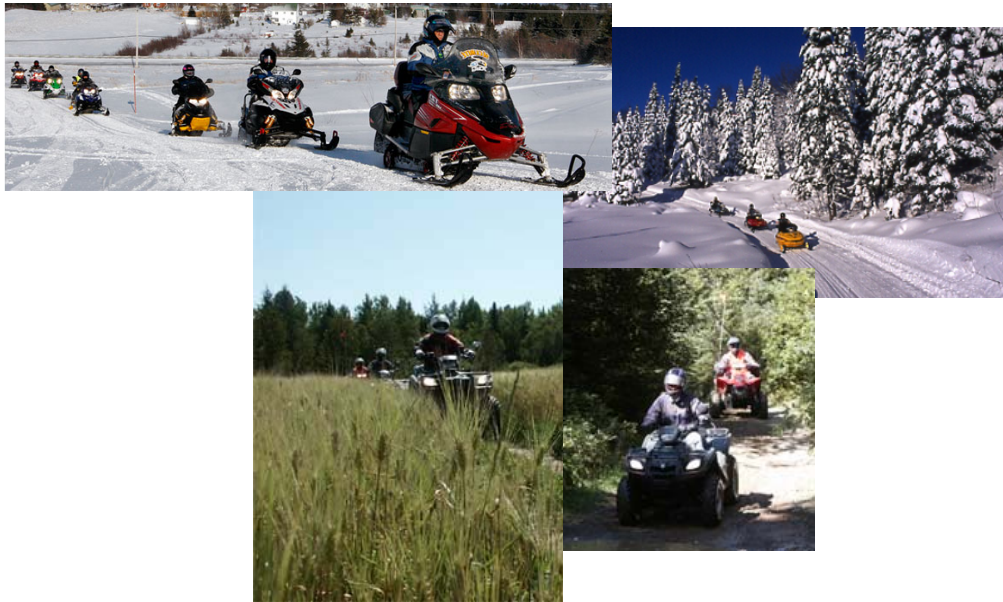


Direction des affaires régionales de la Mauricie et du Centre-du-Québec

**PLAN DIRECTEUR
DES SENTIERS RÉCRÉATIFS MAURICIENS
VOLET « Activités motorisées »
RAPPORT FINAL**



Ministère des Ressources naturelles et de la Faune

1^{er} juin 2009

La présente publication est accessible dans le site Internet
du Ministère des Ressources naturelles et de la Faune
à l'adresse suivante : www.mrnf.gouv.qc.ca

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2009

ISBN : 978-2-550-56366-2 (imprimé)

ISBN : 978-2-550-56367-9 (PDF)

Nous remercions les partenaires suivants de leur collaboration :



Équipe de réalisation

Coordination :

Chargé de projet et rédaction : Pierre Jutras, Direction des affaires régionales Mauricie/Centre-du-Québec, MRNF

Responsable de la concertation : Claude Gauvin, Direction des affaires régionales Mauricie/Centre-du-Québec, MRNF

Soutien à la consultation : Mireille Côté, Direction des affaires régionales Mauricie/Centre-du-Québec, MRNF

Cartographie et géomatique : Judith Loubier, Direction de l'expertise Énergie-Faune-Forêts-Mines-Territoire Mauricie/Centre-du-Québec, MRNF

Traitement de texte et relecture : Diane Béliveau, Direction des affaires régionales Mauricie/Centre-du-Québec, MRNF

Révision linguistique : Direction des communications, MRNF

Partenaires de concertation :

Pierre Boudreau, AbitibiBowater

Julie-Anne Bourret, ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP)

Mathieu Brunet, SEPAQ (réserve faunique Mastigouche)

Pierre Charbonneau, Fédération québécoise des clubs quad, région Mauricie

Isabelle Charest, Direction des opérations intégrées Mauricie/Centre-du-Québec, MRNF

Catherine Cournoyer, Tourisme Mauricie (ATR)

Charles Côté, SEPAQ (réserve faunique Saint-Maurice)

Viviane Dauphinais, Association des pourvoiries de la Mauricie

Luc Désaulniers, CRE de la Mauricie

Pascale Dombrowski, Direction de l'expertise Énergie-Faune-Forêts-Mines-Territoire Mauricie/Centre-du-Québec, MRNF

Louis Filteau, MRC de Mékinac

Pierre Lefebvre, Association régionale des gestionnaires de zecs de la Mauricie (ARGZM)

Isabelle Lessard, MRC de Maskinongé

Jean-Guy Morand, Unité régionale de loisirs et de sports de la Mauricie (URLSM)

Richard Paquin, ministère des Transports du Québec (MTQ)

Justin Proulx, Ville de La Tuque

Jean-Claude Tessier, Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (FCMQ), régions Mauricie et Centre-du-Québec

Roger Trudel, Unité régionale de loisirs et de sports de la Mauricie (URLSM)

Crédits photographiques de la page couverture :

Fédération québécoise des clubs quad (FQCQ)

Magazine *Motoneige Québec*

Corporation de développement du lac Sacacomie inc.

Table des matières

	PAGE
LISTE DES TABLEAUX.....	VII
LISTE DES FIGURES.....	VII
LISTE DES CARTES.....	VII
LISTE DES ANNEXES.....	VII
INTRODUCTION.....	9
1. TERRITOIRES D'ÉTUDE ET D'INTERVENTION.....	11
1.1 TERRITOIRE D'ÉTUDE.....	11
1.2 TERRITOIRE D'INTERVENTION.....	11
2. CONSTAT TERRITORIAL.....	13
2.1 CADRE LÉGAL ET CONTEXTE DE PLANIFICATION.....	13
2.1.1 Cadre légal.....	13
2.1.2 Contexte de planification.....	14
2.2 SITUATION DE LA DEMANDE.....	17
2.2.1 Évolution de l'immatriculation.....	17
2.2.2 Évolution des droits d'accès.....	20
2.2.3 Retombées directes récurrentes associées aux dépenses des motoneigistes.....	21
2.3 SITUATION DE L'OFFRE.....	22
2.3.1 Réseau de sentiers de motoneige.....	22
2.3.2 Réseau de sentiers de motoquad.....	23
2.4 DIAGNOSTIC DES RÉSEAUX DE MOTONEIGE ET DE MOTOQUAD.....	24
2.4.1 Organisation spatiale des sentiers de motoneige : constat.....	24
2.4.2 Organisation spatiale des sentiers de motoquad : constat.....	25
2.4.3 Principales problématiques.....	31
2.4.4 Synthèse des forces et faiblesses des réseaux.....	33
3. ENJEUX ET ORIENTATIONS.....	37
4. CONCEPT DE DÉVELOPPEMENT.....	41
4.1 DÉFINITION D'UN RÉSEAU STRATÉGIQUE.....	41
4.1.1 Notion de réseau stratégique.....	41
4.1.2 Définition de réseau stratégique.....	42
4.1.3 Critères de définition d'un réseau stratégique.....	42
4.2 CONCEPT DE DÉVELOPPEMENT « MOTONEIGE ».....	43
4.2.1 Réseau stratégique actuel.....	43
4.2.1.1 Le réseau interrégional.....	43
4.2.1.2 Le réseau régional.....	44
4.2.2 Réseau stratégique projeté.....	47
4.3 CONCEPT DE DÉVELOPPEMENT « MOTOQUAD ».....	47
4.3.1 Le réseau stratégique existant.....	48
4.3.1.1 Le réseau interrégional.....	48
4.3.1.2 Le réseau régional.....	51
4.3.2 Le réseau stratégique projeté.....	52
4.3.2.1 Le réseau interrégional.....	52
4.3.2.1 Le réseau régional.....	53
4.3.2.2 Le réseau collecteur.....	53

5.	SCÉNARIO DE DÉVELOPPEMENT.....	55
6.	PLAN D'ACTION	59
6.1	PRÉMISSES NÉCESSAIRES À LA RÉALISATION DU PLAN D'ACTION	59
6.2	PRINCIPALES INTERVENTIONS À EFFECTUER	60
6.3	PRINCIPALES MESURES D'HARMONISATION	60
6.4	TABLEAU QUANTITATIF DU PLAN D'ACTION.....	61
7.	CADRE D'ANALYSE	63
	CONCLUSION	71
	BIBLIOGRAPHIE	73

Liste des tableaux

TABLEAU 2.1	PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DES CLUBS DE MOTONEIGISTES EN MAURICIE	23
TABLEAU 2.2	PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DES CLUBS MOTOQUAD EN MAURICIE	24
TABLEAU 2.3	SYNTHÈSE DES FORCES ET FAIBLESSES DES RÉSEAUX EN TERRITOIRE PUBLIC.....	35
TABLEAU 5.1	MÉTHODE D'ÉTABLISSEMENT DES PRIORITÉS DE DÉVELOPPEMENT ET D'AMÉLIORATION	57
TABLEAU 6.1	NOMBRE DE CORRECTIFS PRÉVUS PAR TYPE D'INTERVENTION SUR LE RÉSEAU STRATÉGIQUE	62
TABLEAU 7.1	GRILLE D'ANALYSE DES PROJETS DE SENTIERS VHR	65

Liste des figures

FIGURE 2.1	ÉVOLUTION DE L'IMMATRICULATION DES MOTONEIGES AU QUÉBEC.....	18
FIGURE 2.2	ÉVOLUTION DE L'IMMATRICULATION DES MOTONEIGES EN MAURICIE	19
FIGURE 2.3	ÉVOLUTION DE L'IMMATRICULATION DES MOTOQUAD AU QUÉBEC	19
FIGURE 2.4	ÉVOLUTION DE L'IMMATRICULATION DES MOTOQUAD EN MAURICIE.....	19

Liste des cartes

CARTE 1 : SENTIERS DE MOTONEIGE : CONSTAT	27
CARTE 2 : SENTIERS DE MOTOQUAD : CONSTAT	29
CARTE 3 : CONCEPT DE DÉVELOPPEMENT « MOTONEIGE »	45
CARTE 4 : CONCEPT DE DÉVELOPPEMENT « MOTOQUAD »	49

Liste des annexes

ANNEXE A - INVENTAIRE DES CORRECTIFS À APPORTER SUR LE RÉSEAU STRATÉGIQUE	A-1
ANNEXE B - LISTE DES PARTENAIRES DE CONSULTATION	B-1

Introduction

En août 2004, le ministre des Ressources naturelles et de la Faune approuvait le volet « récréotourisme » du Plan régional de développement du territoire public de la Mauricie (PRDTP)¹. Cet outil de planification, dont les résultats furent validés par une table de concertation régionale, accordait une place importante aux sentiers récréatifs.

Le PRDTP soulève le besoin de concrétiser une vision d'ensemble du développement dont l'objectif consiste à établir un réseau structuré et permanent reconnu des partenaires régionaux et des principaux gestionnaires de sentiers. Le plan d'action du PRDTP à l'égard des sentiers récréatifs met l'accent sur la caractérisation d'un réseau de base constitué de corridors prioritaires et la mise en place d'un cadre d'analyse des projets subséquents.

Les travaux d'élaboration du Plan directeur ont débuté en avril 2005. Afin de s'assurer d'un développement à la fois intégré et structuré des sentiers en Mauricie, la table de concertation du PRDTP de la région de la Mauricie a été élargie afin d'intégrer un plus grand nombre de partenaires concernés par l'aménagement des sentiers récréatifs en territoire public. Le Plan directeur comporte sept chapitres distincts et deux phases de consultation.

Dans un premier temps, une description succincte du territoire à l'étude est présentée. Par la suite, au chapitre 2, un état de l'évolution de la demande et une description du réseau actuel sont exposés. La description de la situation actuelle est suivie d'un diagnostic des sentiers. Cet exercice comporte une évaluation de l'organisation spatiale des réseaux, une description des principales problématiques ainsi qu'un résumé des forces et des faiblesses des réseaux de sentiers. Le chapitre 3 présente les enjeux et les orientations de développement qui viennent appuyer le concept décrit au chapitre 4. Ce dernier décrit les principaux axes actuels et projetés pour lesquels des efforts de développement et d'amélioration devraient être consentis. Ensuite, le scénario de développement présenté au chapitre 5 définit les priorités de développement et d'amélioration sur les axes principaux exposés dans le concept de développement. Pour terminer, le chapitre 6 propose un plan d'action tandis que le chapitre 7 présente un cadre d'analyse des projets afin de guider leur admissibilité à des

¹ Ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs, *Plan régional de développement du territoire public*, 2004, 183 pages.

programmes de subvention ainsi que leur reconnaissance par le ministère des Ressources naturelles et de la Faune et ses partenaires.

1. TERRITOIRES D'ÉTUDE ET D'INTERVENTION

1.1 TERRITOIRE D'ÉTUDE

Le territoire d'étude couvre la région administrative de la Mauricie. Celle-ci représente 39 924 km², dont plus de 80 % sont constitués de terres publiques. La région englobe les municipalités régionales de comté (MRC) de Maskinongé, des Chenaux et de Mékinac, les villes de La Tuque, Trois-Rivières et Shawinigan, qui exercent certaines compétences dévolues aux MRC, ainsi que quatre territoires non organisés (TNO), tous situés dans la MRC de Mékinac. On y retrouve aussi trois terres de réserves indiennes, à savoir Obedjiwan Wemotaci et Coucoucache. Par ailleurs, on y retrouve aussi un parc national du Canada, celui de la Mauricie. Le territoire public mauricien est principalement concentré sur les territoires de Ville de La Tuque, de la MRC de Mékinac et dans la portion nord de la MRC de Maskinongé.

1.2 TERRITOIRE D'INTERVENTION

Le territoire d'intervention visé par le présent plan directeur est le territoire public qui est sous l'autorité du ministère des Ressources naturelles et de la Faune. Ce dernier représente plus de 80 % de la superficie de la région. Plusieurs usages du territoire cohabitent et de nombreux droits et statuts s'y côtoient. Parmi les principaux, il faut mentionner les 40 contrats d'approvisionnement et d'aménagement forestiers (CAAF) répartis dans cinq unités d'aménagement forestier (UAF). Ces CAAF représentent 87 % du territoire public mauricien, ce qui témoigne de la prépondérance de cette activité économique sur le territoire². Cette particularité fait en sorte que le territoire public est bien desservi par un réseau ramifié de chemins publics dont plusieurs sont utilisés, entre autres, comme sentiers de motoneige et de motoquad. À ces droits forestiers s'ajoutent des territoires fauniques structurés qui regroupent 11 zecs, 3 réserves fauniques et 22 pourvoiries avec droits exclusifs, dont certaines constituent des relais de motoneigistes.

² Ministère des Ressources naturelles et de la Faune, *Portrait territorial de la Mauricie*, 2005.

Le territoire public comporte aussi de nombreuses zones de villégiature privée et commerciale, des territoires de piégeage et des baux miniers. Quelques hameaux localisés au nord de La Tuque sont situés principalement le long des voies ferrées du Canadien National. Celles-ci assurent une liaison vers les régions de l'Abitibi-Témiscamingue et du Saguenay–Lac-Saint-Jean. Il faut aussi considérer la présence des autochtones et plus particulièrement des Attikameks sur le territoire public. Rappelons que la Nation Attikamek est composée de trois communautés, soit Wemotaci, Obedjiwan et Manawan. Il existe aussi une quatrième terre de réserve indienne située près de Wemotaci appelée Coucoucache, mais cette dernière n'est habitée que de manière sporadique par des Attikameks de Wemotaci. Par ailleurs, il faut aussi considérer d'autres sites dispersés sur le territoire et qui comportent un intérêt historique ou patrimonial pour les Attikameks. Spécifions également que la présence autochtone la plus remarquée sur le territoire public est celle associée à la pratique d'activités de prélèvement des ressources fauniques et floristiques selon les saisons.

En plus du parc national du Canada de la Mauricie, les espaces voués à la protection comprennent neuf réserves de biodiversité projetées et six réserves écologiques placées sous la responsabilité du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP). Les réserves écologiques de Bog à Lanières et Judith de Brésoles, dans le secteur du lac Édouard, et celle du Lac à La Tortue sont situées à proximité des réseaux actuels de motoneige et de motoquad. Plusieurs habitats fauniques décrétés en vertu de la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune font partie des espaces protégés.

Les réseaux de sentiers aménagés en territoire public, toutes catégories confondues, sont surtout destinés à la pratique de la motoneige et de la motoquad. Plusieurs sentiers tels que les Trans-Québec ainsi que certains sentiers à caractère régional desservent la portion nord de la région et assurent des liaisons interrégionales.

2. CONSTAT TERRITORIAL

Le présent chapitre a pour objectif de donner, dans un premier temps, une brève description du cadre légal et du contexte de planification dans lequel s'inscrit ce plan directeur. Ensuite, une description de la demande et de son évolution est présentée, suivi d'une description des réseaux qui desservent le territoire. Finalement, un diagnostic portant sur l'organisation spatiale des réseaux, les principales problématiques ainsi que sur leurs forces et leurs faiblesses est présenté. Cette analyse vise à alimenter les enjeux et les orientations ainsi que le concept de développement qui sont présentés dans les sections ultérieures du présent rapport.

2.1 CADRE LÉGAL ET CONTEXTE DE PLANIFICATION

La pratique de la motoneige et de la motoquad est régie selon un cadre légal visant le transport hors route, lequel englobe une loi et trois règlements. Ces derniers sont brièvement résumés au point 2.1.1. Par la suite, cette section s'attarde au contexte de planification dans lequel s'inscrit l'aménagement des sentiers en région. Il s'agit notamment des principaux objectifs et des principales orientations définis dans des plans de développement et de marketing réalisés par des organismes impliqués dans le développement régional ou la promotion et le développement touristique. Également, les schémas d'aménagement et de développement des municipalités régionales de comté proposent des orientations à l'égard des sentiers récréatifs.

2.1.1 Cadre légal

Le ministère des Transports du Québec est responsable de la loi et des règlements qui encadrent la pratique de la motoquad et de la motoneige. L'utilisation de ces deux types de véhicules motorisés est encadrée par la Loi sur les véhicules hors route³, adoptée en 1996, et par trois règlements : le Règlement sur la motoneige, adopté en 1972; le Règlement sur les véhicules tout terrain, adopté en 1988; et le Règlement sur les véhicules hors route, adopté en 2004.

³ L.R.Q., chapitre V-1.2.

La Loi sur les véhicules hors route encadre l'utilisation des motoquads et des motoneiges 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 les utilisateurs et les véhicules ainsi que les obligations des clubs qui exploitent les sentiers. Le Règlement sur les véhicules hors route, le Règlement sur la motoneige et le Règlement sur les véhicules tout terrain complètent et précisent certaines dispositions de la Loi sur les véhicules hors route adoptée en 1996⁴.

2.1.2 Contexte de planification

Il existe plusieurs outils de planification, issus de compétences nationales ou régionales, énonçant des orientations qui soulignent l'importance à accorder à un développement structuré et intégré des réseaux de sentiers récréatifs en Mauricie. Voici les principaux.

➤ La Politique touristique du ministère du Tourisme

La Politique touristique du Québec (2005)⁵ intitulée « vers un tourisme durable » vise à établir un nouveau partenariat entre le gouvernement et l'industrie. Elle met de l'avant une approche de promotion sur les marchés internationaux basée sur quatre regroupements d'expériences touristiques. Ces derniers servent de fondement aux initiatives et aux propositions de partenariat faites à l'industrie par le ministère du Tourisme. Il s'agit du « Québec des grandes villes », le « Québec du Saint-Laurent », le « Québec de villégiature » et le « Québec grande nature ». Ces quatre regroupements d'expériences touristiques sont intégrés à l'intérieur d'une stratégie de marketing où les interventions du ministère du Tourisme sont dirigées en priorité sur 14 produits touristiques porteurs dont la motoneige fait partie.

➤ Le Plan de développement et de marketing touristique de Tourisme Mauricie

Le Plan de développement et de marketing touristique de Tourisme Mauricie désigne la motoneige et la motoquad en tant que produits d'appel à promouvoir⁶. Les marchés qui

⁴ Ministère des Transports du Québec, *Consultation publique sur les véhicules hors route*, document de réflexion, 2005.

⁵ <http://www.bonjourquebec.com/mto/publications/media/document/publications-administratives/politiqueTouristique.pdf>

⁶ Tourisme Mauricie, *Plan de développement et de marketing touristique de la Mauricie*, Le Groupe DBSF, novembre 2000.

ont été ciblés en priorité sont les régions de Québec et de Montréal, la Nouvelle-Angleterre et la France.

➤ **Les schémas d'aménagement et de développement des municipalités régionales de comté**

Les schémas d'aménagement et de développement des MRC de la Mauricie prévoient certaines orientations visant l'aménagement ou la consolidation des sentiers récréatifs.

Le schéma d'aménagement révisé (SAR, novembre 1999) de la MRC du Haut-Saint-Maurice propose l'orientation suivante :

Structurer des sentiers motoneige et VTT permanents et sécuritaires.

Le premier schéma d'aménagement révisé (PSAR) de la MRC de Mékinac propose l'orientation suivante :

Reconnaître le tracé des sentiers récréatifs pour assurer la protection des investissements selon leurs statuts prioritaires ou temporaires.

Le schéma d'aménagement révisé de la MRC de Maskinongé, dans sa section sur le récréotourisme, propose l'orientation et les deux objectifs suivants :

Améliorer les liens à l'intérieur du territoire de la MRC ainsi qu'avec les régions adjacentes :

- *Favoriser la continuité des liens (routiers, réseaux de sentiers motorisés et non motorisés) avec les MRC adjacentes;*
- *Assurer la reconnaissance des réseaux de sentiers récréatifs motorisés et non motorisés dont le tracé serait permanent.*

Dans sa section sur l'organisation du transport, le SAR de la MRC de Maskinongé propose l'orientation et l'objectif suivants :

Développer les infrastructures et équipements de transport mettant en valeur les attraits et pôles touristiques :

- *Créer des liens régionaux et interrégionaux sécuritaires pour les réseaux de sentiers récréatifs motorisés et non motorisés.*

➤ **Le Plan quinquennal de développement régional de la Mauricie 2005-2010 adopté par la conférence régionale des élus (CRE) en août 2005**

Parmi les quatre enjeux retenus dans le plan quinquennal de développement régional de la Mauricie figure le suivant :

La dévitalisation sociodémographique et l'urgence d'agir.

De cet enjeu découlent l'orientation et les deux stratégies suivantes :

Maintenir et améliorer la qualité de la vie :

- *Assurer le maintien et l'amélioration des infrastructures et des services publics de santé, de culture et d'éducation, y compris les services de garde, et ce, pour l'ensemble du territoire;*
- *S'assurer de l'accessibilité à la pratique du loisir, du sport et des activités de plein air à la grandeur du territoire.*

➤ **Le ministère des Ressources naturelles et de la Faune**

Le Plan régional de développement du territoire public de la Mauricie, section récréotourisme (2004), définit, à l'égard des sentiers récréatifs, les principales orientations régionales suivantes :

Développer une vision globale afin de favoriser le caractère permanent des sentiers;

Réaliser une planification intégrée des sentiers sur le territoire public de la Mauricie;

Favoriser dans un premier temps le développement et la consolidation des axes nationaux et régionaux.

Le Plan régional de développement du territoire public de la Mauricie met de l'avant les principaux objectifs régionaux suivants qui découlent des orientations mentionnées précédemment :

Déterminer des corridors prioritaires pour la consolidation et l'aménagement de sentiers;

Assurer la pérennité des sentiers existants et projetés, jugés prioritaires, en procédant à l'arrimage des différents outils de planification du développement du territoire;

Accorder une attention particulière aux connexions interrégionales.

2.2 SITUATION DE LA DEMANDE

Depuis quelques années, la demande pour des activités récréatives et de plein air, incluant la motoneige et la motoquad, est en nette croissance. Les activités de plein air seraient, parmi toutes les activités liées à la faune et à la nature, les plus populaires auprès de la population québécoise⁷. Celles-ci regroupaient 3,9 millions d'adeptes en 2004 pour la pratique de diverses activités. Dans l'ordre, les régions des Laurentides, de la Montérégie, de la Capitale-Nationale, de l'Outaouais et de la Mauricie sont celles qui ont le plus bénéficié de la présence des adeptes du plein air. Pour ces cinq régions, le nombre d'amateurs se situait entre 233 699 et 655 273.

Le Québec serait la destination la plus courue au monde pour la pratique de la motoneige, celle-ci étant encouragée par l'abondance des précipitations et l'importance du réseau de sentiers qui comprend 33 650 km de pistes aménagées.

2.2.1 Évolution de l'immatriculation

Selon la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), le nombre de motoneiges immatriculées au Québec est passé de 149 915 véhicules en 2001 à 161 868 en 2007, ce qui représente une augmentation de 8 %.

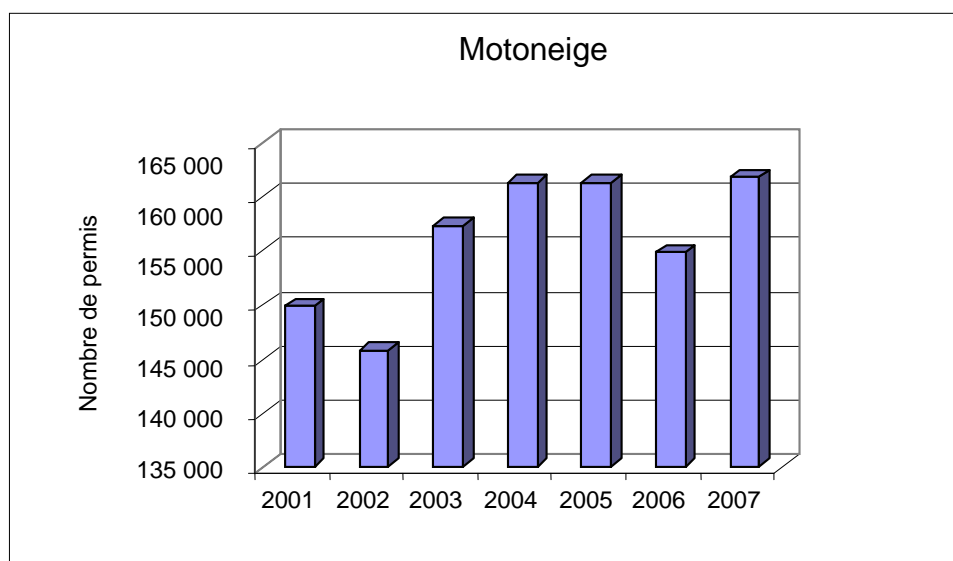
Pour la période comprise entre 2001 et 2002, l'examen de la figure 2.1 permet de constater une diminution du nombre de motoneiges immatriculées au Québec, passant de 149 915 à 145 843 véhicules, soit une baisse de 2,7 % par rapport à l'année antérieure. Par la suite, l'année 2003 connut une remontée significative de 7,9 %. Les deux années subséquentes, soit 2004 et 2005, connurent une certaine stabilité, l'immatriculation se situant autour de 161 000 motoneiges immatriculées. L'année 2006 se caractérisa par une diminution, suivie d'une augmentation de 4,5 % en 2007.

En Mauricie, l'évolution de l'immatriculation des motoneiges a connu des tendances similaires à celles du Québec au cours de ces sept années, à l'exception d'une augmentation plus marquée de 2006 à 2007. La figure 2.2 illustre l'état de l'évolution de l'immatriculation des motoneiges en Mauricie.

⁷ La faune et la nature Ça compte, [en ligne] www.faunenatureenchiffres.gouv.qc.ca.

Selon la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec, certains facteurs peuvent influencer la pratique de cette activité. La fluctuation de l'immatriculation observée au cours des sept dernières années peut être expliquée par l'abondance relative des précipitations qui varie d'un hiver à l'autre. Le nombre de membres dans les clubs a aussi tendance à fluctuer en fonction du couvert neigeux sur leur territoire respectif. Toutefois, les redoux fréquents observés au cours des dernières années n'influenceraient pas la durée de la saison. Par ailleurs, l'augmentation des coûts de l'essence peut avoir un effet à la baisse sur la pratique de l'activité.

Figure 2.1 Évolution de l'immatriculation des motoneiges au Québec



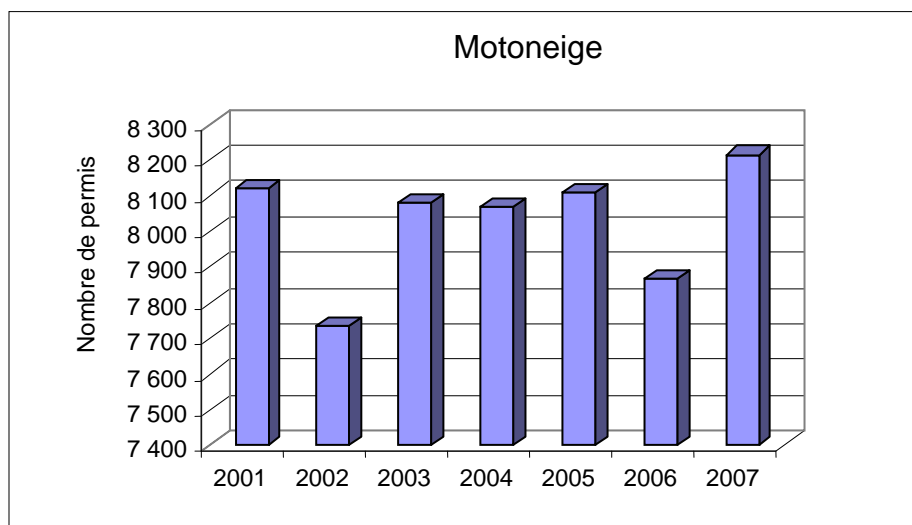
Source : Société de l'assurance automobile du Québec, Bilan 2007, Accidents, parc automobile, permis de conduire, dossier statistique, mai 2008.

L'évolution à la hausse de l'immatriculation pour la motoquad est beaucoup plus importante que pour celle de la motoneige. Les données de la Société de l'assurance automobile du Québec montrent que la motoquad au Québec a connu une augmentation constante de son immatriculation de 2001 à 2007, passant de 238 151 véhicules immatriculés à 335 569, ce qui représente une augmentation de 40,9 %. La figure 2.3 illustre cette constatation.

Pour sa part, la région de la Mauricie a, toutes proportions gardées, suivi la même tendance que le Québec au cours de la même période, quoiqu'elle ait été moins marquée en regard du pourcentage. En 2001, on pouvait compter 14 461 motoquads immatriculées, alors qu'en

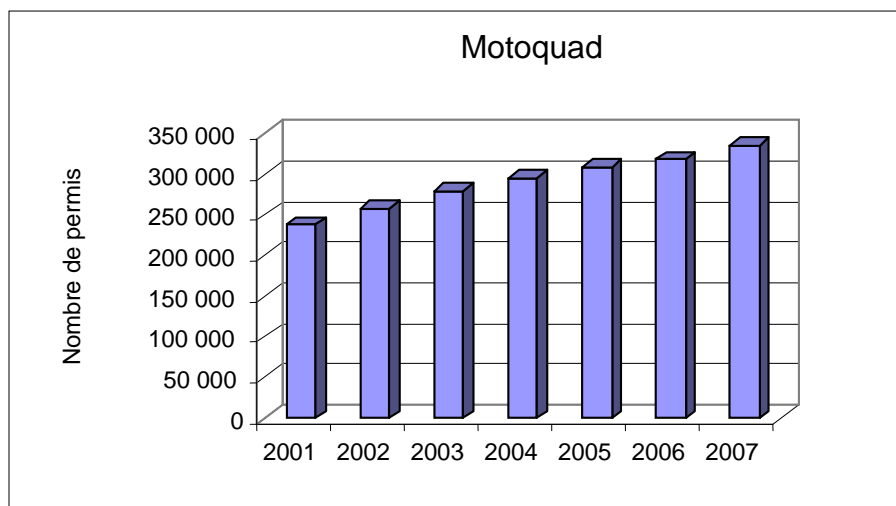
2007 ce chiffre atteignait 19 214, soit une augmentation de 32,9 %. La figure 2.4 illustre cette progression.

Figure 2.2 Évolution de l'immatriculation des motoneiges en Mauricie



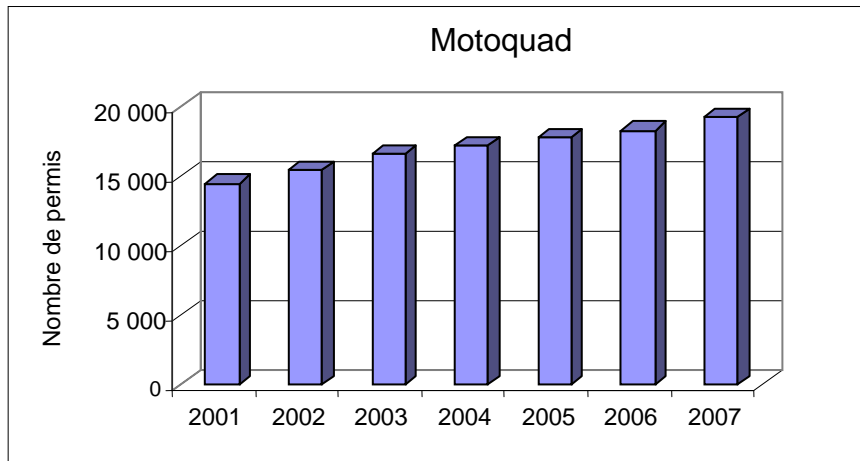
Source : Société de l'assurance automobile du Québec, Bilan 2007, Accidents, parc automobile, permis de conduire, dossier statistique, mai 2008.

Figure 2.3 Évolution de l'immatriculation des motoquad au Québec



Source : Société de l'assurance automobile du Québec, Bilan 2007, Accidents, parc automobile, permis de conduire, dossier statistique, mai 2008.

Figure 2.4 Évolution de l'immatriculation des motoquad en Mauricie



Source : Société de l'assurance automobile du Québec, Bilan 2007, Accidents, parc automobile, permis de conduire, dossier statistique, mai 2008.

2.2.2 Évolution des droits d'accès

Sur la plupart des marchés, et surtout sur le marché nord-américain, le nombre d'adeptes de la motoneige augmente, et ce, tant sur le plan touristique que récréatif. Le nombre de droits d'accès vendus par la Fédération québécoise des clubs de motoneigistes du Québec en 1998-1999 s'élevait à 113 964, en hausse de 6,4 % depuis 1996-1997⁸.

Par ailleurs, quelque 93 000 motoneiges étaient louées chaque saison, dont 25 % étaient attribuables aux clientèles outre-mer.

Selon Tourisme Québec, le Québec est devenu au fil des années une destination par excellence pour la pratique de la motoneige, notamment auprès de clientèles étrangères. Les principaux facteurs expliquant ce succès sont l'étendue et la qualité du réseau, l'enneigement exceptionnel, la durée de la saison, la beauté des paysages et l'importance grandissante du réseau de locateurs⁹.

Les acheteurs de droits d'accès hebdomadaires ou quotidiens seraient des locateurs de motoneiges ou des propriétaires de motoneiges qui viennent de marchés éloignés. En effet, 64 % des détenteurs de droits d'accès hebdomadaires ou quotidiens proviendraient des marchés de l'extérieur du Québec.

⁸ Tourisme Québec, *Stratégie de marketing touristique 2004-2005*, Performance de la destination québécoise.

⁹ Idem.

Les données relatives aux droits d'accès ne permettent pas d'évaluer la proportion attribuable aux touristes d'autres pays que les États-Unis. Il est toutefois raisonnable de penser que cette clientèle prend de plus en plus d'importance. Les données disponibles permettent de constater que la pratique de la motoneige par la clientèle européenne représenterait 9 % des retombées économiques générées par cette activité.

Par ailleurs, l'estimation de la demande des touristes d'agrément pour le produit motoneige indiquerait que plus des trois quarts des visites-province sont attribuables au marché québécois. Les touristes américains continuent de dominer en ce qui a trait à la demande provenant de l'extérieur du Québec, bien que la demande de la clientèle européenne soit en hausse.

D'un autre point de vue, la Mauricie serait la région la plus visitée du Québec par les motoquadistes après celles de Lanaudière et des Laurentides¹⁰.

Selon une étude produite par Desjardins marketing stratégique sur la commercialisation touristique de la motoquad, la Mauricie serait la troisième région préférée des motoquadistes, arrivant *ex æquo* avec la région des Cantons de l'Est. La principale motivation mentionnée par les adeptes de la motoquad quant à la préférence d'une région est la beauté, la largeur et la diversité des sentiers. La beauté du paysage et des sites arrive en deuxième position.

Selon la même étude, les principales améliorations qui seraient à apporter au réseau de sentiers de motoquad sont l'interrelation des clubs, des municipalités et des régions, l'amélioration de la signalisation, l'ajout de sentiers en été et l'amélioration de l'état des sentiers.

2.2.3 Retombées directes récurrentes associées aux dépenses des motoneigistes

En 2000, le taux de pratique de la motoneige à des fins utilitaires, récréatives et touristiques s'élevait à 13,3 % de la population des 15 ans et plus. Les propriétaires de motoneiges à des fins utilitaires, récréatives et touristiques représentent 343 000 personnes, soit 42,6 % des

¹⁰ Desjardins marketing stratégique en collaboration avec Pluram et Léger Marketing, *Étude sur le développement et la commercialisation touristique du quad au Québec*, juin 2002. Cette enquête a été réalisée auprès des adeptes de motoquad de la région de Lanaudière.

adeptes. Les motoneigistes propriétaires québécois injectent 415 millions de dollars annuellement dans l'économie québécoise¹¹.

2.3 SITUATION DE L'OFFRE

2.3.1 Réseau de sentiers de motoneige

Le réseau de sentiers de motoneige mauricien est généralement bien développé et bien structuré. Celui-ci comprend trois types de sentiers, soit les Trans-Québec, les sentiers régionaux et les sentiers locaux. En territoire public, la grande majorité de ces sentiers sont des Trans-Québec et des sentiers régionaux situés la plupart du temps dans l'emprise de chemins forestiers publics. Certains de ces sentiers assurent une liaison avec cinq régions limitrophes de la Mauricie.

La portion nord du territoire public est principalement desservie par le sentier Trans-Québec n° 13 qui assure une liaison avec la région de Lanaudière, le Trans-Québec n° 83 qui relie l'Abitibi-Témiscamingue, le Haut-Saint-Maurice et le Saguenay-Lac-Saint-Jean ainsi que le Trans-Québec n° 73 qui assure la liaison avec la région de la Capitale-Nationale. Le Haut-Saint-Maurice est également desservi par deux sentiers régionaux, le n° 347 et le n° 355, qui relie La Tuque à la région du Lac-Saint-Jean ainsi qu'aux municipalités situées plus au sud. La portion sud du territoire public est majoritairement desservie par un réseau de sentiers régionaux, soit les sentiers n^{os} 347, 355, 360 et 318. Ces derniers s'intègrent à un réseau plus dense et ramifié situé plus au sud et en territoire privé.

Le réseau de sentiers de motoneige mauricien compte plus de 1 896 km de sentiers entretenus par six clubs de motoneigistes. De ce nombre, 1 282 km sont localisés en territoire public, soit 68 % du réseau. Ces derniers sont principalement entretenus par le Club motoneige La Tuque qui est responsable de l'entretien de plus de la moitié du réseau en territoire public. Le Club de motoneige Matawin et le Club de motoneige et tout-terrain Alliance du Nord de Parent se partagent le reste du territoire public. Le tableau 2.1 présente les principales caractéristiques des clubs et la longueur des sentiers entretenus par ceux-ci.

¹¹ Zins Beauduchesne et associés, *Évaluation des impacts économiques directs de la pratique récréotouristique de la motoneige au Québec, 2000-2001*, janvier 2002.

Tableau 2.1 Principales caractéristiques des clubs de motoneigistes en Mauricie

<i>Nom du club</i>	<i>Localité</i>	<i>Nombre de membres</i>	<i>Longueur des sentiers (km)</i>
Club motoneige du comté de Champlain	Cap-de-la-Madeleine	1 003	240,2
Club motoneige La Tuque inc.	La Tuque	429	551,5
Club de motoneige Matawin inc.	Rivière-Matawin	311	266,3
Club de motoneige et tout-terrain Alliance du Nord inc.	Parent	57	315,5
Club de moto-neige de la Mauricie inc.	Shawinigan-Sud	1 199	298,7
Club auto-Neige Armony inc.	Yamachiche	729	224,7
Total		3 728	1 896,9

Source : Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (FCMQ), 31 mai 2008.

2.3.2 Réseau de sentiers de motoquad

Selon la Fédération québécoise des clubs quad (FQCQ), la région de la Mauricie compte plus de 1 059 km de sentiers de motoquad. De ce nombre, 842 km sont localisés en territoire public, ce qui représente 80 % du réseau. À l'instar de la motoneige, la plupart de ces sentiers sont situés dans l'emprise de chemins forestiers publics. Les sentiers sont gérés par quatre clubs qui font partie de la Fédération québécoise des clubs quad. Le tableau 2.2 en présente les principales caractéristiques ainsi que le nombre de kilomètres entretenus par ceux-ci.

En Mauricie, le club Les Adeptes du tout-terrain de La Tuque inc. entretient durant l'été la portion nord de la région. Cette dernière est majoritairement située en territoire public. L'examen du tableau 2.2 permet de constater que ce club entretient près de 50 % de tout le réseau mauricien. Plus au sud, le Club quad Mauricie 2006 entretient à longueur d'année la portion mitoyenne du territoire tandis que le Club Quad Rive Nord inc. entretient, durant l'hiver, la portion sud du réseau, laquelle est majoritairement située en territoire privé. Finalement, le Club quad Parent, qui regroupe 50 membres, couvre la portion nord-ouest du territoire qui est aussi concentrée en territoire privé.

Tableau 2.2 Principales caractéristiques des clubs motoquad en Mauricie

<i>Nom du club</i>	<i>Localité</i>	<i>Nombre de membres</i>	<i>Longueur des sentiers (km été)</i>	<i>Longueur des sentiers (km hiver)</i>	<i>Longueur des sentiers (km 4 saisons)</i>	<i>Total (km)</i>
Adeptes tout terrain La Tuque inc.	La Tuque	250	500	25		525
Club quad Mauricie 2006	Trois-Rivières	2 500	70	283	104	457
Club quad rive nord	Saint-Alban	400		7	70	77
Club quad Parent	Parent	50	ND	ND	ND	ND
Total		3 200	570	315	174	1 059

Source : Fédération québécoise des clubs quads (FQCQ), 2008.

2.4 DIAGNOSTIC DES RÉSEAUX DE MOTONEIGE ET DE MOTOQUAD

2.4.1 Organisation spatiale des sentiers de motoneige : constat

De façon générale, le réseau de sentiers de motoneige dessert bien la région de la Mauricie et son territoire public. Du point de vue de son organisation spatiale, l'examen du réseau décrit précédemment au point 2.3 permet de faire le constat préliminaire suivant :

➤ **Un réseau de sentiers bien ramifié dans la portion sud du territoire**

La portion sud du territoire est dotée d'un réseau à la fois bien développé et bien structuré. Dans la portion nord, en territoire public, le réseau est peu dense, mais les communautés comprenant les hameaux et la réserve indienne de Wemotaci ainsi que certaines pourvoies sont bien desservies par des sentiers Trans-Québec ainsi que des sentiers régionaux.

➤ **Un manque de liaisons structurées dans la portion nord-ouest de la région**

La communauté attikamek d'Obedjiwan n'est pas reliée par un réseau structuré de sentiers de motoneige. L'importance des communautés autochtones dans l'offre récréotouristique mauricienne a été retenue à titre d'orientation régionale dans le PRDTP. On peut aussi mentionner l'axe compris entre le secteur de Casey et le réservoir

Manouane, qui permettrait un bouclage avec la région voisine de Lanaudière en rejoignant le sentier régional n° 345.

➤ **Un manque de liaisons structurées avec certaines régions limitrophes**

Certaines liaisons avec trois régions limitrophes offriraient une meilleure cohésion sur l'ensemble du réseau. C'est le cas notamment des régions de la Capitale-Nationale, en direction de l'Étape dans la réserve faunique des Laurentides, et de la région de Lanaudière, en direction de la réserve attikamek de Manawan, et de la municipalité de Saint-Michel-des-Saints. Finalement, une liaison avec la région du Nord-du-Québec, en direction de Chibougamau, pourrait être souhaitable afin d'optimiser le réseau.

La carte 1 illustre le constat relatif au réseau de sentiers de motoneige, soit une représentation des sentiers ainsi que les principales problématiques de développement.

2.4.2 Organisation spatiale des sentiers de motoquad : constat

De façon générale, le réseau de sentiers de motoquad reconnu par la FQCQ dessert bien la partie est de la Mauricie. Du point de vue de son organisation spatiale, l'examen du réseau décrit précédemment au point 2.3 permet de faire le constat préliminaire suivant :

➤ **Un réseau structuré absent de la portion nord-ouest du territoire public**

Le réseau structuré et reconnu est surtout développé à l'est du territoire, mais une vaste superficie située dans la partie nord-ouest est exempte de liaison reconnue. Cette absence de réseau structuré dans la portion nord-ouest du territoire peut entraîner des problèmes de sécurité pour les utilisateurs qui empruntent divers chemins forestiers non balisés et entretenus à cette fin.

➤ **Certaines liaisons interrégionales mal définies**

Le plan directeur des sentiers de la région de Lanaudière a signalé des liaisons interrégionales mal définies avec certaines régions limitrophes, dont la Mauricie. C'est le cas notamment du sentier qui établit la liaison entre la zec des Nymphes, dans Lanaudière, et la réserve faunique Mastigouche en Mauricie. Ce segment compris dans la région de Lanaudière poserait des problèmes de normes d'aménagement non conformes ainsi que des problèmes de signalisation.

➤ **Un manque de liaison structurée et reconnue entre le nord et le sud de la région**

Présentement, le sentier de motoquad qui assure une liaison entre le nord et le sud de la région emprunte l'emprise du gazoduc gérée par Gaz Métropolitain. Or, le parcours de cette emprise présente des problèmes de sécurité pour les adeptes de motoquad à cause notamment de la topographie et de la qualité de la surface de roulement.

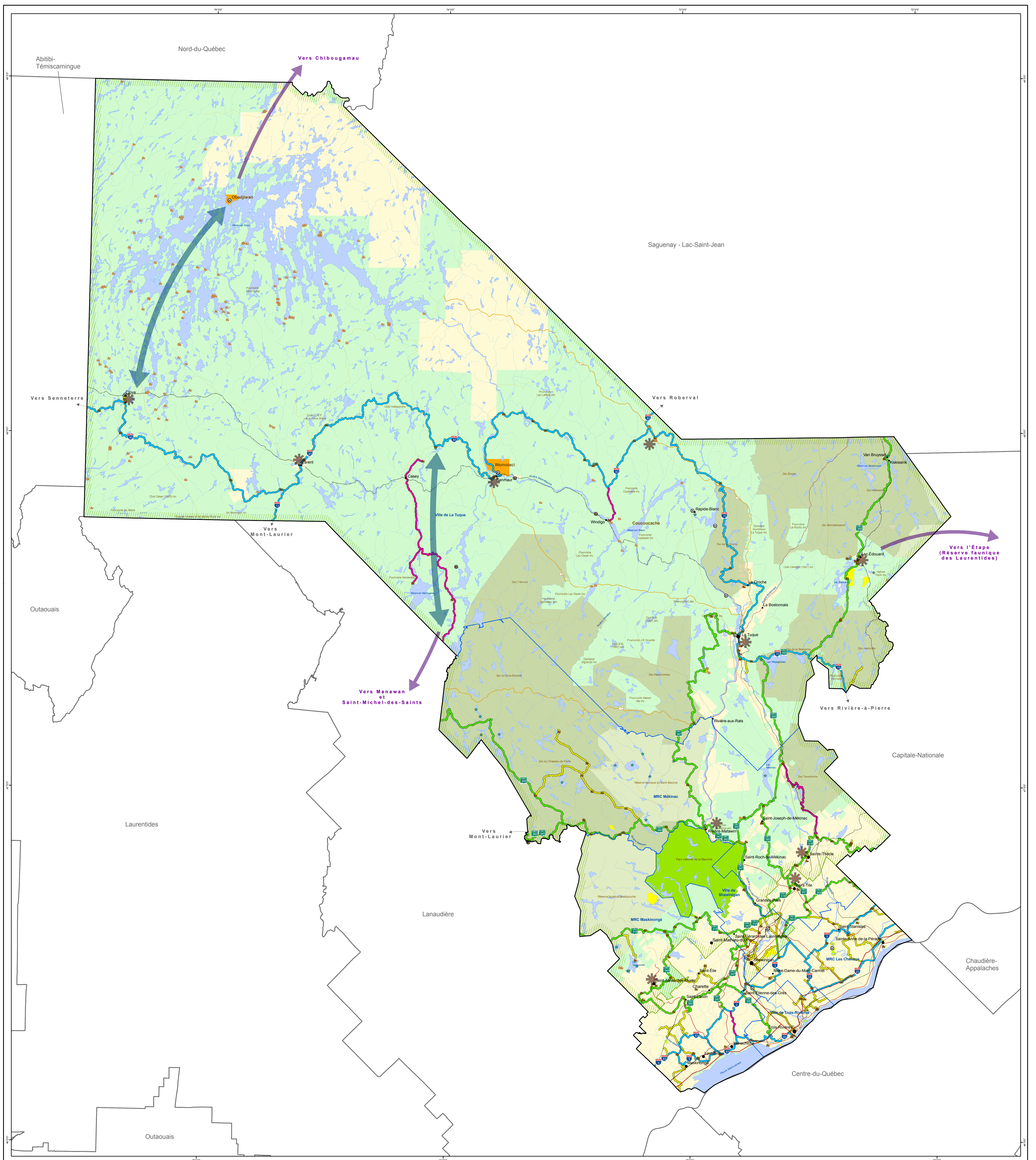
➤ **Certaines liaisons interrégionales à établir**

À l'instar de la motoneige, ces liaisons interrégionales favoriseraient une meilleure cohérence du réseau. On peut mentionner notamment une absence de liens interrégionaux entre Parent et Mont-Laurier, entre Casey, la réserve indienne de Manawan et Saint-Michel-des-Saints, entre le lac Édouard et la région de la Capitale-Nationale, en direction de l'Étape dans la réserve faunique des Laurentides.

Des liaisons structurées absentes entre territoires public et privé dans la portion sud du territoire

Dans la portion sud du territoire, caractérisée par une forte utilisation et la présence de plusieurs usages diversifiés, certains liens sont absents entre le secteur de la réserve faunique de Mastigouche et les municipalités avoisinantes telles que Saint-Alexis-des-Monts et Saint-Mathieu-du-Parc.

La carte 2 illustre le constat relatif au réseau de sentiers de motoquad, soit une représentation des sentiers ainsi que les principales problématiques de développement.



Carte 1: Sentiers de motoneige Constat

- ★ Site d'intérêt historique ou patrimonial
- Population**
- 1 - 1000
- 1001 - 10 000
- 10 001 et plus
- Hébergement**
- Pourvoirie sans droits exclusifs
- ★ Autre établissement d'hébergement commercial
- Infrastructure de production d'énergie**
- Centrale hydroélectrique existante
- Centrale hydroélectrique projetée
- Ligne de transport d'énergie électrique

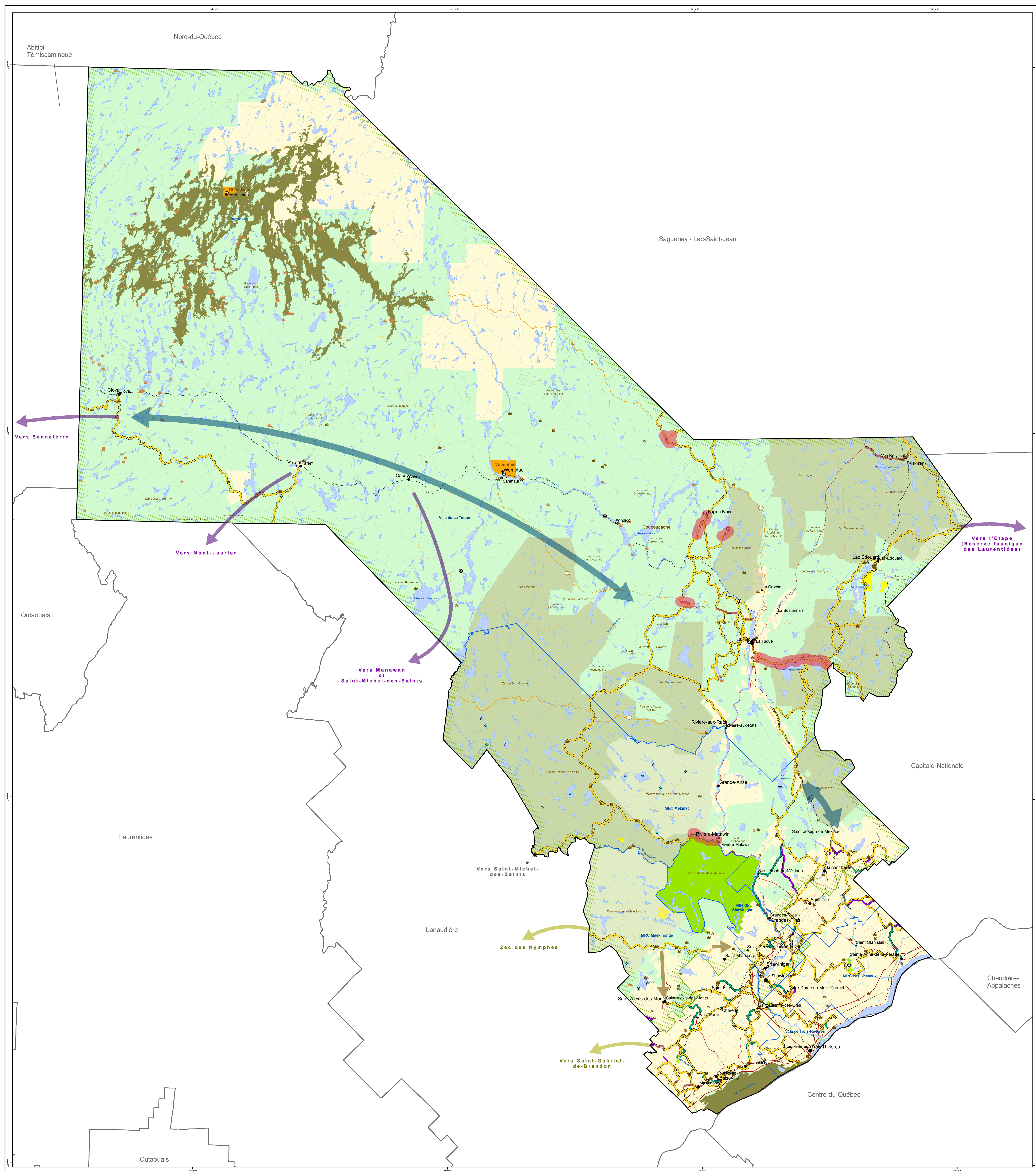
- Sentier de motoneige**
- Trans-Québec
- Régional
- Non-fédéré
- Local
- Voie de communication**
- Autoroute
- Route principale
- Chemin forestier principal
- Chemin forestier
- Voie ferrée

- Territoire d'intervention**
- Région de la Mauricie
- Autre région
- MRC
- Réserve indienne
- Territoire faunique structuré**
- Aire faunique communautaire
- Pourvoirie avec droits exclusifs
- Réserve faunique
- Zec

- Territoire de conservation**
- Parc national du Canada
- Réserve écologique
- Territoire de récréation**
- Parc récréotouristique
- Tenure**
- Publique
- Privée

- ★ Pôle principal de l'activité motoneige
- ↔ Absence de liaison intrarégionale structurée
- Absence de liaison interrégionale structurée

Projection cartographique
 Mercator transverse modifiée (MTM), zone de 3°
 Système de coordonnées planes du Québec (SCQP), fuseau 8
 1 : 1350 000
 Sources
 Base de données topographiques et administratives (DOTA) MRNF 2005
 Base géographique régionale MRNF 2005
 Sentiers de motoneige MRNF et FCAG 2005
 Tenure BAGQ 2005
 Réalisation
 Ministère des Ressources naturelles et de la Faune
 Direction de l'énergie, des mines et du territoire public de la Mauricie et du Centre-du-Québec
 Note : Le présent document n'a aucune portée légale.
 © Gouvernement du Québec, 2^e trimestre 2007



Carte 2 : Sentiers de motoquad Constat

- ★ Site d'intérêt historique ou patrimonial
- Population**
- 1 - 1000
 - 1001 - 10 000
 - 10 001 et plus
- Hébergement**
- Pourvoirie sans droits exclusifs
 - ★ Autre établissement d'hébergement commercial
- Infrastructure de production d'énergie**
- Centrale hydroélectrique existante
 - Centrale hydroélectrique projetée
 - Ligne de transport d'énergie électrique

- Sentier de motoquad**
- 4 saisons
 - Été
 - Hiver
 - Chemin public balisé
- Voie de communication**
- Autoroute
 - Route principale
 - Chemin forestier principal
 - Chemin forestier
 - Voie ferrée

- Limite administrative**
- Région de la Mauricie
 - Autre région
 - MRC
 - Réserve indienne
- Territoire faunique structuré**
- Aire faunique communautaire
 - Pourvoirie avec droits exclusifs
 - Réserve faunique
 - Zec

- Territoire de conservation**
- Parc national du Canada
 - Réserve écologique
- Territoire de récréation**
- Parc récréotouristique
- Tenure**
- Publique
 - Privée

- ↔ Absence de liaison intrarégionale structurée
- ➔ Absence de liaison interrégionale structurée
- ➔ Absence de liaison structurée entre territoires public et privé
- ➔ Liaison interrégionale mal définie
- Secteur pouvant présenter des problèmes de sécurité

Projection cartographique
Mercator transverse modifiée (MTM), zone de 3°
Système de coordonnées planes du Québec (SCQPP), fuseau 8
0 5 10 20 km
1:250 000

Sources
Base de données topographiques et administratives (SDTA) MRNF 2005
Bases géographiques régionales MRNF 2005
Sentiers de motoquad FOCQ 2005
Tenure BAGQ 2005

Réalisation
Direction régionale de la gestion du territoire public de la Mauricie et du Centre-du-Québec
Ministère des Ressources naturelles et de la Faune
Note : Le présent document n'a aucune portée légale.
© Gouvernement du Québec, 3^e trimestre 2005

2.4.3 Principales problématiques

En plus du constat effectué précédemment quant à l'organisation générale des réseaux, certaines problématiques qui sont décrites ci-dessous peuvent être mentionnées. Ces dernières peuvent, selon le cas, concerner soit la motoneige, la motoquad ou encore les deux activités.

➤ **Une cohabitation de plus en plus difficile entre divers types d'utilisateurs qui utilisent les mêmes réseaux**

Des conflits d'usage en émergence s'observent entre motoneigistes et motoquadistes, particulièrement dans les secteurs périurbains très fréquentés de Saint-Alexis-des-Monts, Saint-Mathieu-du-Parc, Saint-Tite et Sainte-Thècle. C'est le cas également dans certaines zones d'exploitation contrôlée telles que la zec du Chapeau-de-Paille. Certains problèmes potentiels de cohabitation sont aussi observés entre motoquadistes et adeptes du vélo de montagne dans le secteur de La Tuque.

➤ **Une fragilisation des réseaux causée par le caractère public des chemins forestiers**

La grande majorité des sentiers de motoneige, soit plus de 90 %, sont localisés dans l'emprise de chemins forestiers. Il en va de même pour la motoquad. Ces chemins forestiers sont publics et peuvent servir à plusieurs usages tels que les opérations forestières ou encore l'accès des villégiateurs à certains plans d'eau. Cette situation de non-exclusivité des chemins forestiers publics pour l'usage des véhicules hors route fait en sorte que les sentiers situés dans leur emprise peuvent être déplacés, notamment lors des opérations forestières pour lesquelles ils ont été conçus au départ. Ces opérations forestières obligent souvent les gestionnaires des sentiers, qui sont la plupart du temps des bénévoles, à changer les parcours, ce qui occasionne des désagréments en plus des investissements en ressources humaines et financières.

La Loi sur les forêts¹² touchant certains aspects liés à l'utilisation des chemins forestiers en territoire public prévoit que ces derniers doivent conserver leur caractère public accessible à tous, et ce, gratuitement.

¹² L.R.Q., chapitre F-4.1.

➤ **Des problèmes de sécurité observés sur certains segments du réseau de motoquad**

Quelques segments du réseau de motoquad semblent poser certains problèmes de sécurité. Ceux-ci se trouvent notamment sur des portions de chemins forestiers principaux telles que les routes forestières n^{os} 1, 10 et 25 ainsi que le chemin forestier qui longe le lac Wayagamac. Ce dernier secteur présenterait aussi un problème de conflit d'usage avec les villégiateurs installés aux abords de ce tronçon. La carte 2 en indique la localisation.

➤ **L'absence de signalisation, particulièrement observée sur les territoires qui ne sont pas desservis et entretenus par les clubs de motoquad**

Les portions de territoires non desservies par les clubs de motoquad constituent des zones problématiques dépourvues de signalisation, ce qui engendre des problèmes de cohésion du réseau et des lacunes au chapitre de la sécurité.

➤ **Le manque d'harmonisation dans la signalisation et la numérotation des sentiers de motoquad**

La signalisation et la numérotation sur le réseau à l'échelle de la région ne sont pas homogènes. Cela cause un problème de cohérence et d'harmonisation quant à l'identification des sentiers sur le terrain.

➤ **Des problèmes de détérioration des chemins sur le territoire de plusieurs zones d'exploitation contrôlée**

En plusieurs endroits dans les zones d'exploitation contrôlée, ainsi que sur plusieurs tronçons de chemin forestier empruntés par les motoquads en territoire libre de droits fauniques, l'importante circulation de divers types de véhicules motorisés a entraîné une détérioration des surfaces de roulement des chemins forestiers.

➤ **Une stratégie de marketing touristique bien orchestrée pour la motoneige, mais encore timide dans le cas de la motoquad**

Les réseaux de sentiers de motoneige bénéficient d'une bonne mise en marché touristique, tant sur le plan national grâce à la stratégie de marketing touristique du ministère du Tourisme que sur le plan régional grâce à Tourisme Mauricie qui publie annuellement une carte thématique du réseau. Le réseau de motoquad ne bénéficie pas pour le moment d'une mise en marché aussi développée que celui de la motoneige.

➤ **Des différences observées dans la gestion du territoire selon la tenure des terres (publique ou privée)**

La tenure des terres, selon qu'elle est publique ou privée, implique des moyens de gestion différents qui peuvent avoir des conséquences sur la permanence des sentiers. Cette problématique convie à une harmonisation des moyens d'action à envisager sur le plan régional, pour les territoires public et privé.

2.4.4 Synthèse des forces et faiblesses des réseaux

Le tableau 2.3 présente une synthèse des principales forces et faiblesses des réseaux de sentiers de motoneige et de motoquad.

Tableau 2.3 Synthèse des forces et faiblesses des réseaux en territoire public

Force	Faiblesse
Motoneige — Haut-Saint-Maurice	
Présence d'un axe majeur est-ouest et deux axes principaux nord-sud	Communauté attikamek d'Obedjiwan non desservie
Bonne desserte des communautés locales (La Tuque, Parent, Clova, Wemotaci, Lac-Édouard) et plusieurs pourvoies	Absence de liaison vers le nord du Québec (Chibougamau)
Qualité généralisée de l'entretien du réseau	Fragilisation du réseau en raison du caractère public des chemins forestiers
Liaisons opérationnelles avec les régions de l'Abitibi-Témiscamingue, Lanaudière, Saguenay-Lac-Saint-Jean et Capitale-Nationale	Absence de liaison Casey-Manawan-Saint-Michel-des-Saints
Motoneige — Sud de la Mauricie	
Bonnes liaisons intermunicipales	Problèmes de cohabitation en émergence entre motoquadistes et motoneigistes dans les secteurs périurbains (Saint-Alexis, Sainte-Thècle, Saint-Mathieu, etc.) et certaines zecs (Chapeau-de-Paille)
	Problème d'exclusivité dans l'utilisation des chemins à titre de sentiers
Motoquad — Haut-Saint-Maurice	
Une grande proportion du réseau de chemins publics utilisés pour la pratique de la motoquad durant l'été est la même que pour la motoneige en période hivernale, ce qui évite des coûts d'aménagement	Problème d'exclusivité dans l'utilisation des chemins forestiers publics à titre de sentiers
	Problèmes de sécurité sur certains tronçons de chemins forestiers principaux très fréquentés tels que les routes 1, 10 et 25
	Portion nord-ouest du territoire : absence de réseau reconnu et structuré
	Absence de liaison structurée vers la réserve faunique des Laurentides et l'Étape Absence de liaison structurée avec Senneterre Absence de liaison structurée avec Mont-Laurier Absence de liaison structurée avec Manawan et Saint-Michel-des-Saints
Motoquad — Sud de la Mauricie	
De nombreuses municipalités desservies	Absence de liaisons structurées entre les territoires public et privé
	Liaisons interrégionales mal définies avec la région de Lanaudière
	Détérioration du réseau routier dans certains secteurs, notamment dans les zones d'exploitation contrôlée
	Cohabitation difficile entre motoneigistes et motoquadistes dans les zones habitées
	Problème d'exclusivité dans l'utilisation des chemins forestiers publics à titre de sentiers

3. ENJEUX ET ORIENTATIONS

Le chapitre 3 présente les principaux enjeux et les principales orientations liés au développement ou à la consolidation des sentiers récréatifs destinés aux véhicules hors route de la Mauricie. Ces enjeux et orientations s'appuient sur l'objectif principal poursuivi dans le cadre du présent mandat, soit la nécessité d'un réseau structuré et permanent de sentiers récréatifs en Mauricie. Ces enjeux et orientations s'appuient également sur les résultats du constat territorial présenté précédemment dans ce rapport.

Le présent chapitre présente 7 enjeux et 15 orientations de développement. En voici la description.

Enjeu 1 : La permanence d'un réseau stratégique de corridors¹³ de motoneige et de motoquad

La permanence et la stabilité d'un réseau de base constitué d'axes prioritaires, notamment sur chemins forestiers, constituent l'enjeu principal du présent mandat. La reconnaissance régionale d'un tel réseau peut contribuer de façon importante à une industrie touristique performante et de qualité. Actuellement, la permanence des sentiers de motoneige et de motoquad se trouve fragilisée par leur localisation à l'intérieur de l'emprise des chemins publics forestiers ou non forestiers qui peuvent servir à divers types d'utilisateurs. Par ailleurs, la permanence des corridors pour véhicules motorisés constitue un enjeu important quant au taux de satisfaction des visiteurs qui viennent en région ainsi qu'à celui des organismes qui sont à l'œuvre dans ce secteur de l'industrie touristique.

Le plan directeur retient quatre orientations associées à cet enjeu :

- Établir et reconnaître régionalement un réseau stratégique composé d'axes prioritaires;
- Augmenter le niveau de permanence des corridors jugés prioritaires;
- Intégrer les différentes planifications touchant l'aménagement ou la consolidation des sentiers récréatifs;

¹³ Espace territorial linéaire de largeur variable dont le tracé est continu et qui permet l'aménagement ou le déplacement si nécessaire d'un sentier à des fins récréotouristiques à l'intérieur de cet espace linéaire.

- Reconnaître le réseau stratégique dans les diverses planifications régionales.

Enjeu 2 : L'importance des liaisons intrarégionales de motoneige et de motoquad

Le maintien et l'amélioration des liaisons intrarégionales représentent un enjeu important puisqu'ils assurent une desserte des principaux centres de services régionaux ainsi que des pôles de l'activité « motoneige » décrits dans le constat territorial. En ce sens, il importe de maintenir ou d'améliorer la qualité des liaisons intrarégionales en s'assurant qu'elles sont non interrompues et efficaces. Ces considérations contribuent de façon importante au dynamisme d'une industrie touristique performante et à la satisfaction de la clientèle.

On retient quatre orientations liées à cet enjeu.

Pour la motoneige :

- Maintenir et améliorer la qualité de la desserte des principaux pôles de l'activité « motoneige » en Mauricie.

Pour la motoquad :

- Maintenir et améliorer une liaison motoquad avec les principaux centres de services de la région;
- Établir une liaison motoquad avec le nord-ouest de la région;
- Établir une liaison motoquad nord-sud entre les secteurs de La Tuque et de Saint-Tite et Sainte-Thècle ou Saint-Joseph de Mékinac.

Enjeu 3 : L'importance des liaisons interrégionales de motoneige et de motoquad

La situation géographique stratégique de la Mauricie qui jouxte les limites de huit régions administratives rend incontournable la question de l'importance des liaisons interrégionales.

Le constat territorial présenté au chapitre précédent a révélé l'absence de liaisons avec certaines régions limitrophes de la Mauricie. Dans certains cas, ces liaisons sont mal définies, non reconnues ou ne répondent pas aux normes d'aménagement des fédérations nationales. L'importance d'établir et de maintenir des liaisons interrégionales de qualité peut avoir un effet positif direct sur la clientèle touristique qui fréquente le territoire et sur l'industrie touristique en général.

Les deux orientations retenues pour cet enjeu sont les suivantes :

Pour la motoneige :

- Établir des liaisons reconnues vers les régions de Lanaudière, de la Capitale-Nationale et du Nord-du-Québec.

Pour la motoquad :

- Établir ou améliorer des liaisons reconnues avec les régions de la Capitale-Nationale, des Laurentides, de Lanaudière et de l'Abitibi-Témiscamingue.

Enjeu 4 : L'amélioration générale du réseau de sentiers de motoquad et de motoneige

Les réseaux de sentiers de motoquad et de motoneige comportent certaines déficiences sur le plan des caractéristiques techniques des réseaux. C'est le cas notamment de la signalisation et de la sécurité des utilisateurs sur certains tronçons du réseau. Quelques parcours présentent des problèmes de détérioration des chemins forestiers ou passent à proximité de zones d'habitations. Cet enjeu pourrait impliquer le déplacement de certains axes pour les cas présentant des problèmes de conflits d'usage récurrents.

On retient deux orientations associées à cet enjeu, soit :

- Améliorer les axes présentant des problèmes de sécurité et de signalisation sur les sentiers existants;
- Améliorer les axes présentant des problèmes concernant la qualité de la vie des citoyens et des villégiateurs ainsi que l'environnement.

Enjeu 5 : La cohabitation harmonieuse de divers types d'utilisateurs

Dans certains secteurs du territoire, plusieurs types d'utilisateurs empruntent les mêmes sentiers ou des parcours qui peuvent être utilisés par d'autres usagers, ce qui entraîne des difficultés de cohabitation. Ainsi, des conflits d'usage sont observés à des points d'intersection de certains réseaux, entre deux types d'utilisateurs. Par ailleurs, le cadre légal qui s'applique à l'utilisation des chemins publics, notamment la Loi sur les terres du domaine de l'État et la Loi sur les Forêts, fait en sorte que plusieurs utilisateurs peuvent emprunter les mêmes sentiers ou parcours.

L'orientation liée à cet enjeu est la suivante :

- Établir et maintenir des mécanismes de résolution des conflits entre partenaires.

Enjeu 6 : L'interconnexion des réseaux sur les domaines public et privé

Dans plusieurs municipalités situées au sud de la région où se côtoient les domaines public et privé, on observe des problèmes d'arrimage ou de continuité dans les réseaux, notamment en ce qui concerne la motoquad. Le type de gestion du territoire, public ou privé, explique en partie cette observation. En effet, sur les terres du domaine de l'État, plusieurs ministères interviennent selon leur champ de compétence respectif, même si le ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF) a la responsabilité de la gestion foncière. En territoire privé, c'est le nombre élevé de propriétaires fonciers et la question des droits de passage qui ne facilitent pas l'harmonisation des réseaux. C'est pourquoi il importe de s'assurer de la mise en place de mécanismes qui favorisent une meilleure intégration des réseaux qui chevauchent les deux types de tenure.

L'orientation retenue pour cet enjeu est la suivante :

- Renforcer la collaboration entre partenaires des territoires public et privé.

Enjeu 7 : Le développement de la motoquad dans l'industrie touristique mauricienne

La motoquad en est à ses débuts en tant que produit de l'offre touristique régionale. La publication d'une carte des réseaux en mai 2005, réalisée par l'Association régionale des clubs quad, constitue un pas intéressant dans la bonne direction. Mais la mise en marché de la motoquad en tant que produit touristique nécessite des efforts supplémentaires afin de s'assurer d'un meilleur positionnement, notamment d'une plus grande structuration du réseau et de la création de forfaits. Par ailleurs, la plus grande partie du réseau de sentiers de motoquad en territoire public est aménagée en fonction de la saison estivale (sentiers d'été seulement), ce qui limite les retombées de cette activité sur une base annuelle. L'orientation retenue pour cet enjeu est la suivante :

- Augmenter les retombées économiques de la motoquad en Mauricie.

4. CONCEPT DE DÉVELOPPEMENT

Le concept de développement traduit sur le plan spatial les enjeux et les orientations présentés au chapitre précédent. Il s'appuie également sur la notion de permanence d'un réseau de corridors reconnus à l'échelle régionale et vise à améliorer l'organisation générale du réseau. Pour ce faire, il propose de nouvelles liaisons à l'intérieur de la région tout en maintenant le raccordement des principaux pôles d'activités. Le concept suggère également l'amélioration et la création de nouvelles liaisons interrégionales.

La notion de permanence véhiculée au sein du concept de développement engendre une autre notion fondamentale décrite plus en détail dans la section 4.1 du présent chapitre : celle de réseau stratégique.

Le réseau stratégique constitue un rouage important du concept proposé. Celui-ci repose sur des critères d'identification convenus entre les membres de la table de concertation élargie du PRDTP. Le présent chapitre présente, dans un premier temps, une définition du réseau stratégique pour le volet « activités motorisées ». Dans un deuxième temps, il expose les critères d'identification du réseau et décrit le concept de développement.

4.1 DÉFINITION D'UN RÉSEAU STRATÉGIQUE

4.1.1 Notion de réseau stratégique

La notion de réseau stratégique repose sur deux prémisses conditionnelles à la reconnaissance de sa permanence. Ces prémisses sont les suivantes :

- La conception et l'aménagement de sentiers impliquent des investissements importants en ressources humaines et financières, d'où la nécessité de spécifier les sentiers qui doivent devenir permanents;
- Tous les sentiers ne peuvent être permanents et n'ont pas une égale importance dans une perspective touristique.

4.1.2 Définition de réseau stratégique

Le réseau stratégique proposé est composé de corridors¹⁴ régionaux et interrégionaux qui sont essentiels pour offrir un produit touristique régional pour les touristes résidents de la Mauricie, ceux provenant des autres régions du Québec ainsi que pour la clientèle hors Québec. Ces corridors stratégiques sont reconnus régionalement et les partenaires concernés sont disposés à y investir des ressources humaines et financières pour en assurer la permanence.

La reconnaissance du réseau stratégique repose sur les enjeux et les orientations présentés dans le constat territorial ainsi que sur des critères approuvés par les membres de la table de concertation élargie du PRDTP. Ces critères sont décrits dans la section 4.1.3. présentée ci-dessous.

4.1.3 Critères de définition d'un réseau stratégique

La table de concertation élargie du PRDTP retient trois grandes catégories de sentiers qui composeraient un réseau de corridors stratégiques :

- Les sentiers interrégionaux :
Un sentier aménagé et entretenu pour permettre la circulation en motoneige et en motoquad dans au moins trois régions administratives, telles qu'elles sont définies par le Décret sur la division administrative du Québec, en utilisant une partie du réseau de sentiers de plusieurs exploitants.
- Les sentiers régionaux :
Un sentier aménagé et entretenu pour permettre la circulation en motoneige et en motoquad dans au moins une région administrative, telle qu'elle est définie par le Décret sur la division administrative du Québec, en utilisant une partie du réseau de sentiers de plusieurs exploitants.
- Les sentiers dits « collecteurs » :
 - Un sentier d'envergure régionale qui assure une liaison :
 - Entre deux sentiers interrégionaux ou deux sentiers régionaux;
 - Entre un sentier interrégional et un sentier régional.
 - Un sentier d'envergure locale qui assure une liaison avec :
 - Un noyau villageois ou un centre urbain.

¹⁴ Corridor : Espace territorial linéaire de largeur variable dont le tracé est continu et qui permet le réaménagement ou le déplacement, si nécessaire, d'un sentier à des fins récréotouristiques à l'intérieur de cet espace linéaire.

4.2 CONCEPT DE DÉVELOPPEMENT « MOTONEIGE »

Sur le plan spatial, le réseau de sentiers de motoneige en Mauricie a atteint un certain niveau de maturité. Globalement, le réseau est relativement bien développé et bien structuré et répond adéquatement aux normes fixées par la Fédération de clubs de motoneigistes du Québec. Le réseau couvre la majorité des secteurs stratégiques de la région et offre plusieurs liaisons interrégionales reconnues.

Le concept de développement propose des solutions visant à assurer une meilleure cohésion du réseau. Il intègre plusieurs corridors interrégionaux et régionaux existants et projetés à l'intérieur du réseau stratégique, tout en maintenant un raccordement entre les principaux pôles de l'activité « motoneige » décrits dans le constat territorial. Il propose également l'établissement et l'amélioration de plusieurs liaisons avec les régions limitrophes de la Mauricie. La carte 3 illustre le concept de développement proposé pour la motoneige.

4.2.1 Réseau stratégique actuel

Le concept proposé pour la motoneige intègre au réseau stratégique quatre corridors interrégionaux et quatre corridors régionaux.

4.2.1.1 Le réseau interrégional

Un premier corridor interrégional orienté est-ouest traverse la portion sud du territoire. Il inclut le sentier régional n^o 318 qui relie la réserve faunique de Mastigouche, le secteur de Saint-Gérard-des-Laurentides, de Saint-Tite ainsi que Sainte-Thècle. Ce corridor revêt une importance stratégique pour deux raisons principales : il dessert une portion de territoire fortement utilisée à des fins récréotouristiques et représente une liaison interrégionale avec deux régions limitrophes de la Mauricie : celle de Lanaudière à l'ouest et de la Capitale-Nationale à l'est.

Un deuxième corridor orienté est-ouest dessert le nord de la région. Celui-ci inclut les sentiers Trans-Québec n^{os} 83 et 73 qui relient le noyau de la ville de La Tuque, le noyau du village de La Croche, la zec de la Croche et les pôles principaux de l'activité « motoneige » de Sanmaur, Parent et Clova de même que le Relais 22 Milles inc. Ce corridor dessert aussi la réserve indienne de Wemotaci et plusieurs pourvoiries avec et sans droits exclusifs. À l'est de La Tuque, le corridor traverse les zecs de la Bessonne et Jeannotte. Au cours des

dernières années, plusieurs segments de ces deux sentiers Trans-Québec ont fait l'objet de subventions accordées dans le cadre du volet 2 du Programme de mise en valeur des ressources du milieu forestier. L'importance stratégique de ce corridor se traduit par le fait qu'il constitue la seule liaison reconnue dans le Haut-Saint-Maurice avec la région de l'Abitibi-Témiscamingue à l'ouest, celle de la Capitale-Nationale à l'est et celle de la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean au nord.

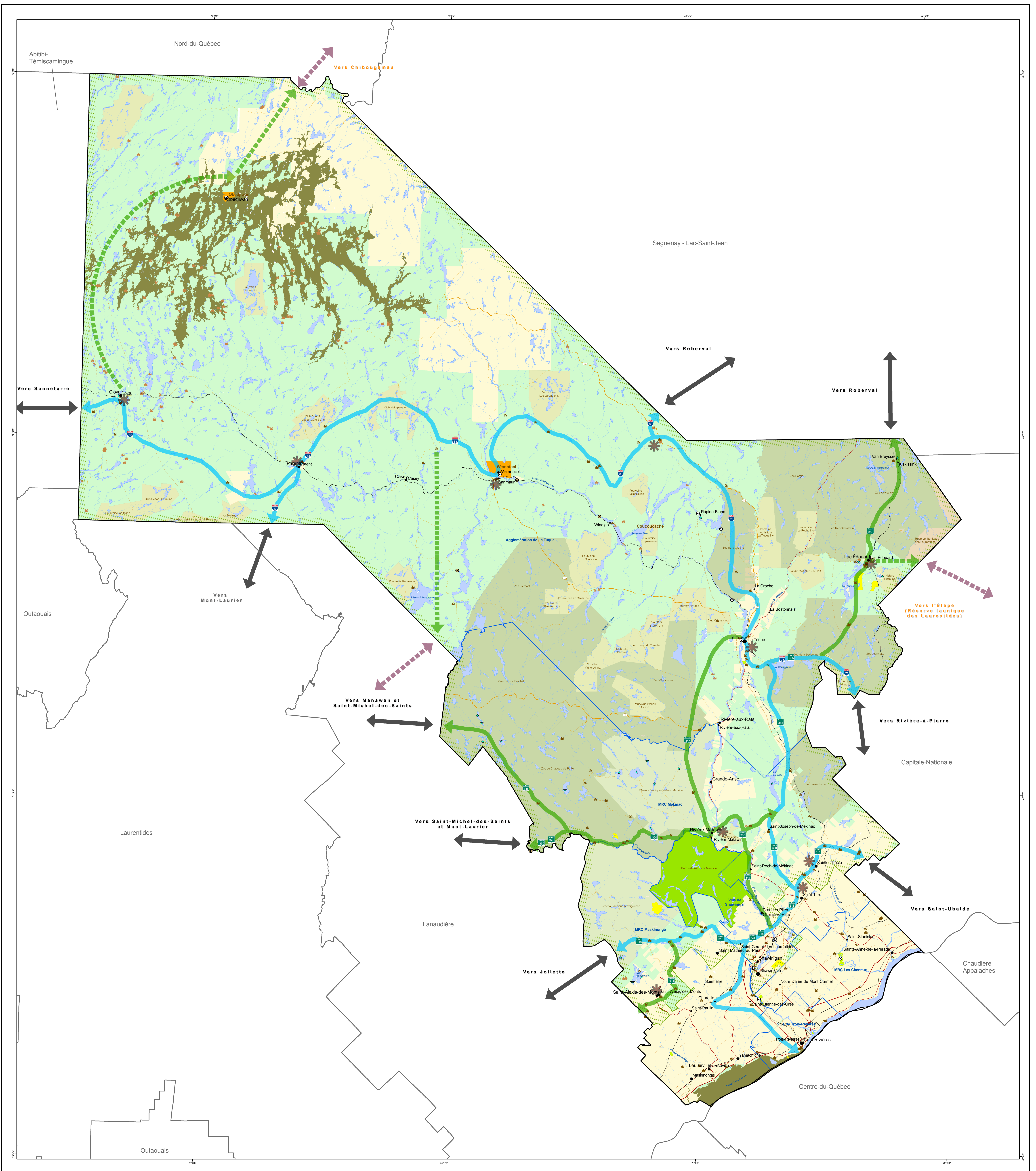
Un troisième corridor stratégique interrégional orienté nord-sud est constitué des sentiers Trans-Québec n^{os} 83 et 73 ainsi que des sentiers régionaux n^{os} 355 et 360. Ce dernier assure une liaison entre Roberval, au Saguenay–Lac-Saint-Jean, et les pôles principaux de l'activité « motoneige » du Relais 22 Milles, de La Tuque et de Saint-Tite. Ce corridor permet aussi de desservir la ville de Trois-Rivières et, plus au sud, les régions administratives du Centre-du-Québec et de l'Estrie, jusqu'aux États de la Nouvelle-Angleterre.

Un quatrième corridor stratégique interrégional constitué du sentier Trans-Québec n^o 13 assure une liaison entre Parent et les régions administratives de Lanaudière et des Laurentides, en direction de Mont-Laurier.

4.2.1.2 Le réseau régional

Par ailleurs, quatre corridors régionaux se greffent aux axes interrégionaux décrits ci-dessus et assurent une cohésion d'ensemble au réseau.

- Le corridor du sentier régional n^o 349 fait la liaison avec la partie sud du territoire de la MRC de Maskinongé, le secteur de Saint-Alexis-des-Monts et d'autres sentiers localisés en territoire privé qui permettent de desservir le lac à l'Eau Claire et plusieurs noyaux villageois tels que Saint-Élie-de-Caxton, Saint-Paulin et Charrette. Le corridor régional du sentier n^o 349 permet aussi de relier la région administrative de Lanaudière, en direction de Saint-Didace.
- Le corridor régional orienté nord-sud du sentier n^o 347 assure une liaison entre le corridor interrégional du sentier n^o 318 et les pôles d'activité « motoneige » de Rivière-Matawin et de La Tuque. Ce corridor dessert aussi la réserve faunique du Saint-Maurice ainsi que la portion sud-est de la zec Wessonneau.



Carte 3 : Concept de développement «motoneige»

<p>★ Site d'intérêt historique ou patrimonial</p> <p>Population</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 - 1000 • 1001 - 10 000 • 10 001 et plus <p>Hébergement</p> <ul style="list-style-type: none"> 🏠 Pourvoirie sans droits exclusifs 🏡 Autre établissement d'hébergement commercial <p>Infrastructure de production d'énergie</p> <ul style="list-style-type: none"> ⊙ Centrale hydroélectrique existante ⊙ Centrale hydroélectrique projetée — Ligne de transport d'énergie électrique 	<p>Sentier de motoneige</p> <ul style="list-style-type: none"> ➡ Corridor stratégique interrégional existant ➡ Corridor stratégique régional existant ➡ Corridor stratégique régional projeté ↔ Liaison interrégionale à maintenir ou à améliorer ↔ Liaison interrégionale à développer <p>Voie de communication</p> <ul style="list-style-type: none"> — Autoroute — Route principale — Chemin forestier principal — Chemin forestier — Voie ferrée 	<p>▭ Territoire d'intervention</p> <p>Limite administrative</p> <ul style="list-style-type: none"> ▭ Région de la Mauricie ▭ Autre région ▭ MRC ▭ Réserve indienne <p>Territoire faunique structuré</p> <ul style="list-style-type: none"> ▭ Aire faunique communautaire ▭ Pourvoirie avec droits exclusifs ▭ Réserve faunique ▭ Zec 	<p>Territoire de conservation</p> <ul style="list-style-type: none"> ▭ Parc national du Canada ▭ Réserve écologique <p>Territoire de récréation</p> <ul style="list-style-type: none"> ▭ Parc récréotouristique <p>Tenure</p> <ul style="list-style-type: none"> ▭ Publique ▭ Privée <p>✳️ Pôle principal de l'activité motoneige</p>	<p>Projection cartographique Mercator transverse modifiée (MTM), zone de 3° Système de coordonnées planes du Québec (SCQPP), fuseau 8 0 2,5 5 10 15 20 1:975 000</p> <p>Sources</p> <table border="0"> <tr> <td>Base de données topographiques et administratives (DOTA)</td> <td>MRNF</td> <td>2005</td> </tr> <tr> <td>Base géographique régionale</td> <td>MRNF</td> <td>2005</td> </tr> <tr> <td>Sentiers de motoneige</td> <td>MRNF et FCMQ</td> <td>2005</td> </tr> <tr> <td>Tenure</td> <td>BAGQ</td> <td>2005</td> </tr> </table> <p>Réalisation : Ministère des Ressources naturelles et de la Faune Production : Direction de l'énergie, des mines et du territoire public de la Mauricie et Centre-du-Québec Note : Le présent document n'a aucune portée légale. © Gouvernement du Québec Dépôt légal - Bibliothèque nationale du Québec, 1^{er} trimestre 2008</p>	Base de données topographiques et administratives (DOTA)	MRNF	2005	Base géographique régionale	MRNF	2005	Sentiers de motoneige	MRNF et FCMQ	2005	Tenure	BAGQ	2005	<p>Ressources naturelles et Faune</p> <p>Québec</p>
Base de données topographiques et administratives (DOTA)	MRNF	2005															
Base géographique régionale	MRNF	2005															
Sentiers de motoneige	MRNF et FCMQ	2005															
Tenure	BAGQ	2005															

Finalement, le concept retient les corridors régionaux qui incluent les sentiers n^{os} 360 et 345. Ces derniers forment deux axes est-ouest qui assurent des liaisons stratégiques entre le pôle de l'activité motoneige Rivière-Matawin, la zec du Chapeau-de-Paille et la région administrative de Lanaudière.

Pour terminer, un troisième et dernier corridor régional englobe le sentier n^o 355. Ce dernier permet d'assurer une liaison entre le corridor interrégional du sentier Trans-Québec n^o 73, le pôle de l'activité « motoneige » de Lac-Édouard et la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean.

4.2.2 Réseau stratégique projeté

Afin d'améliorer la cohésion d'ensemble du réseau et d'assurer une optimisation des liaisons avec les régions limitrophes de la Mauricie, le concept de développement propose de reconnaître le corridor qui relie le sentier Trans-Québec n^o 83 au hameau de Casey et à la région de Lanaudière, en direction de Manawan et de Saint-Michel-des-Saints. Ce sentier est actuellement entretenu par le Club des motoneigistes Manawan inc. Il n'est toutefois pas encore officiellement reconnu par la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec.

À plus long terme, le corridor compris entre le hameau de Clova, la réserve indienne d'Obedjiwan et la région administrative du Nord-du-Québec pourrait être créé de façon permanente si le contexte du marché et les conditions socioéconomiques s'y prêtent.

Finalement, dans le nord-est du territoire public, une liaison permanente entre la municipalité de Lac-Édouard et la région de la Capitale-Nationale, en direction de l'Étape dans la réserve faunique des Laurentides, s'avère nécessaire afin d'optimiser le réseau dans cette portion du territoire et accroître les retombées économiques dans la municipalité de Lac-Édouard et de l'agglomération de La Tuque.

4.3 CONCEPT DE DÉVELOPPEMENT « MOTOQUAD »

Le réseau de sentiers de motoquad est à un stade de développement moins avancé que celui de la motoneige. Le concept de développement porte une attention particulière au maintien et à l'établissement de liaisons intrarégionales de façon à combler certaines lacunes structurelles du réseau, notamment entre le nord et le sud de la région. Il suggère

également la reconnaissance et l'établissement de plusieurs liaisons interrégionales¹⁵. La carte 4 illustre le concept de développement retenu pour la motoquad.

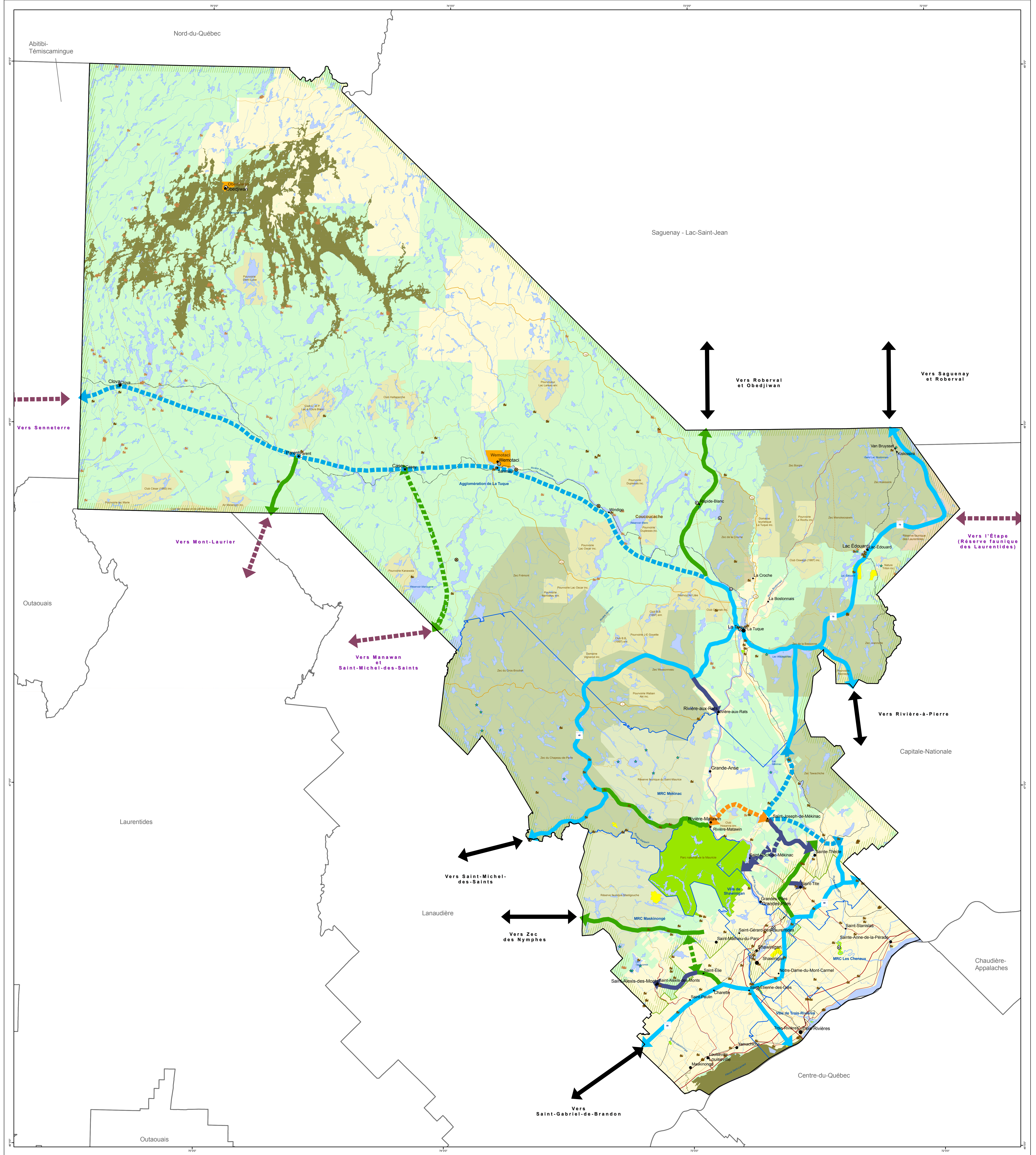
4.3.1 Le réseau stratégique existant

Le réseau stratégique existant retenu dans le présent concept de développement comprend quatre corridors interrégionaux qui en forment l'armature. À ces derniers s'ajoutent six axes régionaux et trois collecteurs.

4.3.1.1 Le réseau interrégional

- Un premier corridor stratégique interrégional orienté est-ouest est composé du sentier n° 50. Bien que localisé en territoire privé, ce dernier constitue un axe charnière du réseau à partir duquel viennent se greffer des liaisons régionales en direction du territoire public, au nord, et vers la ville de Trois-Rivières et la région du Centre-du-Québec, au sud. Cet axe relie d'ouest en est la région administrative de Lanaudière, les municipalités de Saint-Paulin, Charrette, Saint-Étienne-des-Grès, Notre-Dame-du-Mont-Carmel, Saint-Adelphe et la région administrative de la Capitale-Nationale.
- Un deuxième corridor stratégique interrégional orienté nord-sud est composé principalement des sentiers n^{os} 60 et 70. Ce dernier relie, du nord au sud, la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean, la zec Kiskissink, la municipalité de Lac-Édouard, les zecs Jeannotte et de la Bessonne ainsi que le lac Wayagamac. À partir de ce dernier, le corridor se prolonge vers le sud par l'intermédiaire du sentier n° 67, en direction du noyau de la municipalité de Saint-Joseph-de-Mékinac et du hameau de Doheny. Au-delà de ce lieu, le prolongement projeté de ce corridor vers le sud s'avère nécessaire afin de raccorder la portion sud du réseau ainsi que les municipalités de Saint-Joseph-de-Mékinac et Lac-aux-Sables (voir réseau stratégique projeté, section 4.3.2).

¹⁵ Plusieurs segments retenus au sein du concept de développement ainsi que dans le constat territorial présentent des problèmes de sécurité en raison du fait que ceux-ci empruntent des chemins publics utilisés par d'autres usagers, dont notamment l'industrie forestière, où une cohabitation avec les camions lourds n'est pas acceptable. Il s'agit entre autres des routes forestières n^{os} 1, 10 et 25. Ces segments de corridor demeurent problématiques et leur maintien au sein d'un réseau stratégique est conditionnel à la mise en place de solutions à définir dans le plan d'action.



Carte 4 : Concept de développement motoquads

* Site d'intérêt historique ou patrimonial

Population
 • 1 - 1000
 • 1001 - 10 000
 • 10 001 et plus

Hébergement
 • Pourvoirie sans droits exclusifs
 • Autre établissement d'hébergement commercial

Infrastructure de production d'énergie
 • Centrale hydroélectrique existante
 • Centrale hydroélectrique projetée
 • Ligne de transport d'énergie électrique

Sentier de motoquads

- Corridor stratégique interrégional existant
- Corridor stratégique régional existant
- Corridor stratégique interrégional projeté
- Corridor stratégique régional projeté
- Liaison interrégionale à maintenir ou à améliorer
- Liaison interrégionale à développer
- Liaison intrarégionale à développer
- Corridor collecteur
- Corridor collecteur projeté

Voie de communication

- Autoroute
- Route principale
- Chemin forestier principal
- Chemin forestier
- Voie ferrée

Limite administrative

- Territoire d'intervention
- Région de la Mauricie
- Autre région
- MRC
- Réserve indienne

Territoire faunique structuré

- Aire faunique communautaire
- Pourvoirie avec droits exclusifs
- Réserve faunique
- Zec

Territoire de conservation

- Parc national du Canada
- Réserve écologique

Territoire de récréation

- Parc récréotouristique

Tenure

- Publique
- Privée

Projection cartographique
 Mercator transverse modifiée (MTM), zone de 3°
 Système de coordonnées planes du Québec (SCOPE), fuseau 8

1/375 000
 Sources
 Base de données topographiques et administratives (BDTA) MRNF 2005
 Base géographique régionale MRNF 2005
 Sentiers de motoquads FCQ 2006
 Tenure BAGQ 2005

Production : Ministère des Ressources naturelles et de la Faune
 Direction de l'énergie, des mines et du territoire public de la Mauricie et Centre-du-Québec
 Note : Le présent document n'a aucune portée légale.
 © Gouvernement du Québec
 Dépot légal - Bibliothèque nationale du Québec, 1^{er} trimestre 2008

- Un troisième corridor interrégional orienté est-ouest, composé des sentiers n^{os} 60 et 70, relie le noyau de la ville de La Tuque, la zec Jeannotte et la municipalité de Rivière-à-Pierre dans la région administrative voisine de la Capitale-Nationale. Le prolongement projeté de cet axe à l'ouest de La Tuque, en direction de Parent et de la région de l'Abitibi-Témiscamingue, est prévu dans le présent concept de développement (voir réseau stratégique projeté, section 4.3.2.)
- Un quatrième et dernier corridor stratégique interrégional englobe le sentier n^o 40. Ce dernier relie le noyau de la ville de La Tuque à la région de Lanaudière, en traversant la pourvoirie Waban-Aki (2008) inc. ainsi que les zecs Wessonneau et du Chapeau-de-Paille.

4.3.1.2 Le réseau régional

Le concept vise six corridors régionaux qui viennent renforcer l'articulation générale du réseau. Ces corridors représentent aussi des liaisons interrégionales avec au moins une région administrative limitrophe de la Mauricie :

➤ **Le corridor Parent–Mont-Laurier**

Ce corridor orienté nord-sud établit une liaison interrégionale avec les régions voisines de Lanaudière et des Laurentides.

➤ **Le corridor reliant le sentier n^o 40 dans la zec du Chapeau-de-Paille au hameau de Rivière-Matawin**

➤ **Le corridor du sentier de la réserve faunique de Mastigouche**

Ce corridor orienté est-ouest traverse la réserve faunique de Mastigouche, en provenance de la région de Lanaudière dans le secteur de la zec des Nymphes. Ce corridor assure une liaison avec la région voisine de Lanaudière dans le secteur de la zec des Nymphes. Cette liaison avec la région de Lanaudière devrait être améliorée afin de respecter les normes de signalisation et d'entretien reconnues par la FQCQ. La portion de ce sentier situé dans la réserve faunique de Mastigouche a été aménagée pour l'usage exclusif de la motoquad.

➤ **Le corridor La Tuque-Roberval**

Ce dernier corridor régional permet d'assurer une liaison entre le noyau de la ville de La Tuque et Roberval, en passant par la centrale de Rapide-Blanc.

➤ **Le corridor reliant le sentier n° 50, Sainte-Thècle et Hervey-Jonction**

➤ **Le corridor reliant le sentier n° 50 à la hauteur de la municipalité de Charette à Saint-Élie-de-Caxton**

4.3.2 Le réseau stratégique projeté

Le réseau stratégique projeté propose des solutions pour remédier aux lacunes observées dans l'articulation générale du réseau actuel. Il propose l'établissement et la reconnaissance de deux corridors interrégionaux ainsi que l'aménagement de trois axes régionaux qui permettront d'optimiser la cohésion d'ensemble du réseau.

4.3.2.1 Le réseau interrégional

Un premier corridor projeté, orienté nord-sud, constitue le prolongement, en direction sud, du sentier existant qui débute à l'intersection du corridor n° 70 (lac Wayagamac), jusqu'au hameau de Doheny. Cette liaison projetée présente l'avantage stratégique de résoudre un problème majeur de discontinuité du réseau entre le nord et le sud de la région ainsi qu'avec la région administrative du Centre-du-Québec.

Un deuxième corridor consiste à prolonger l'axe du corridor n° 70 vers l'ouest, en direction de Casey, Parent et Clova. Cet axe favoriserait le développement du réseau dans la portion nord-ouest de la Mauricie et permettrait d'établir une nouvelle liaison avec la région voisine de l'Abitibi-Témiscamingue. La création de ce corridor serait toutefois conditionnelle à un contexte où les conditions socioéconomiques justifieraient les investissements importants qui seraient requis.

Au nord-est de la région, une nouvelle liaison interrégionale est envisagée entre la municipalité de Lac-Édouard et la réserve faunique des Laurentides, en direction de l'Étape. Il s'agit du prolongement du corridor n° 70 en direction est, sur le territoire de la région administrative voisine de la Capitale-Nationale.

4.3.2.1 Le réseau régional

Une première liaison intrarégionale consiste à créer une liaison nord-sud permettant de relier le sentier de la réserve faunique de Mastigouche avec le noyau de la municipalité de Saint-Élie-de-Caxton. Cette liaison s'avère nécessaire afin de s'assurer d'une meilleure cohésion du réseau, particulièrement entre le corridor interrégional n° 50 et la région voisine de Lanaudière, en direction de la zec des Nymphes.

La deuxième liaison intrarégionale projetée consiste à relier Rivière-Matawin et Saint-Joseph-de-Mékinac au reste du réseau régional et interrégional en contournant, par le nord, la pourvoirie Hosanna et le lac Caribou.

4.3.2.2 Le réseau collecteur

Le présent concept de développement retient quatre corridors collecteurs au sein du réseau stratégique. Un premier axe relie le corridor du sentier n° 40 au hameau de Rivière-aux-Rats. Un second permet de raccorder le sentier régional de Saint-Élie-de-Caxton à Saint-Alexis-des-Monts. Un troisième axe localisé en territoire privé favorise la liaison entre le corridor régional de Sainte-Thècle et le noyau de Saint-Tite. Pour terminer, un quatrième corridor relie le noyau de Saint-Roch-de-Mékinac au corridor interrégional nord-sud qui relie La Tuque à Trois-Rivières.

5. SCÉNARIO DE DÉVELOPPEMENT

Le scénario de développement vise à définir les priorités de développement et d'amélioration sur le réseau stratégique, lequel a fait l'objet du chapitre précédent. L'objectif principal consiste à détecter les principaux problèmes afin de déterminer où il est essentiel d'intervenir et d'investir dans les corridors existants et projetés retenus dans le concept de développement.

Cet exercice a nécessité la réalisation d'un inventaire exhaustif des contraintes et des problèmes présents sur le réseau. Ces derniers sont regroupés en trois grandes catégories, soit les contraintes liées à la sécurité, à la cohabitation et à l'environnement.

Afin de réaliser cette étape, une méthode d'inventaire et d'évaluation des contraintes a été élaborée par la table de concertation élargie du PRDTP. Dans un premier temps, une grille contenant les principales caractéristiques à analyser sur le réseau a été construite par l'Unité régionale de loisir et de sport de la Mauricie (URLSM), le MRNF et les clubs de véhicules hors route (VHR). Il s'agit d'une fiche descriptive qui contient une description du milieu traversé par le sentier ainsi que des principaux paramètres à étudier selon les trois grandes catégories de correctifs à considérer. Pour faciliter l'analyse, chacun des sentiers a été divisé par numéro et par segment auquel se rapporte une cartographie tirée du concept de développement.

Par la suite, les clubs de VHR, l'Association des gestionnaires de zecs de la Mauricie, l'Association des pourvoiries de la Mauricie et Ville de La Tuque ont été mis à contribution pour dresser un inventaire détaillé des contraintes sur le réseau. Celles-ci ont été consignées dans des fiches de travail appelées « Inventaire des correctifs » pour chacun des sentiers visés dans le concept de développement.

Les résultats finaux de cet exercice sont présentés dans les deux tableaux synthèses figurant à l'annexe A du présent rapport. Ceux-ci décrivent dans l'ordre les correctifs liés en premier au développement du réseau puis à l'amélioration de celui-ci. Ces tableaux mettent aussi en relief le type de correctif à apporter selon la catégorie, soit la sécurité, la cohabitation et l'environnement.

Le scénario de développement accorde, dans l'ordre, la priorité aux correctifs à envisager sur le réseau interrégional puis sur le réseau régional et, en dernier lieu, sur le réseau collecteur.

Par ailleurs, le tableau 5.1 présenté ci-après décrit les principaux types de correctifs à considérer sur le réseau stratégique et développe un argumentaire s'y rapportant. Il constitue un outil de référence pouvant guider la prise de décision quant aux interventions à envisager à court, moyen et long termes sur le réseau.

Tableau 5.1 Méthode d'établissement des priorités de développement et d'amélioration¹⁶

	PRIORITÉ	ARGUMENTAIRE
1.	RÉSEAU STRATÉGIQUE INTERRÉGIONAL	
1.1	Développement du réseau	
	Liaisons manquantes	La cohésion d'ensemble du réseau par l'établissement de liaisons inter- et intrarégionales doit être privilégiée afin d'assurer une continuité permanente sur les parcours. Le réseau interrégional fait l'objet d'un mandat de planification commandé par le MTQ et confié à la CRE de la Mauricie. Un budget est alloué pour la réalisation de ce mandat.
	Déplacement nécessaire de segments de sentiers	
1.2	Amélioration du réseau	
	Sécurité	
	Partage de l'emprise entre VHR et d'autres utilisateurs tels que camions, camionnettes, etc.	La cohabitation entre VHR et camions sur certains tronçons de la voirie forestière représente un réel danger pour les utilisateurs.
	Surface de roulement, pont, ponceaux, signalisation	Ces éléments constituent des problèmes importants à corriger afin d'assurer la sécurité des utilisateurs du réseau.
	Cohabitation risquée entre motoneigistes et motoquadistes dans les mêmes emprises	Cette problématique est de plus en plus présente sur le réseau. Elle tend à se développer en fonction de la nouvelle tendance de la pratique hivernale de la motoquad dans les sentiers de motoneige. Elle met en évidence le besoin relatif aux autorisations qu'aura à donner le MRNF pour la pratique de ces deux activités.
	Cohabitation	
	Cohabitation VHR-riverains	La quiétude des riverains constitue une préoccupation importante.
	Cohabitation VHR avec l'industrie forestière	Les opérations forestières peuvent fragiliser la stabilité des tronçons du réseau stratégique qui empruntent les chemins forestiers.
	Cohabitation nécessaire entre motoneigistes et motoquadistes ainsi qu'avec les utilisateurs motorisés	Cette problématique englobe les situations où le partage de certains tronçons de sentiers ou des infrastructures, telles que certains ponts, devient nécessaire et devrait être envisagé.
	Environnement	
	Habitats fauniques Sites fauniques d'intérêt (SFI) Aires protégées Réserves de biodiversité Respect du RNI (ponts, ponceaux)	Les habitats fauniques, les sites fauniques d'intérêt et les aires protégées constituent des éléments sensibles dont il faut tenir compte dans la planification des sentiers. Le MRNF, Direction de l'expertise, et le MDDEP vérifieront cette problématique et des correctifs devront être apportés aux tracés des sentiers, s'il y a lieu.
2.	RÉSEAU STRATÉGIQUE RÉGIONAL	
2.1	Développement du réseau	
	Liaisons manquantes	Ces corrections sont jugées nécessaires pour rendre le réseau viable et efficient.
	Déplacement nécessaire de segments de sentiers	Note : Le réseau stratégique régional ne fait pas partie du mandat « VHR » confié par le MTQ à la CRE de la Mauricie. Cela ne diminue en rien son importance dans le concept et le scénario de développement du présent mandat.
2.2	Amélioration du réseau	
	Sécurité	
	Partage de l'emprise entre VHR et d'autres utilisateurs tels que camions, camionnettes, etc.	Même argumentaire que pour le réseau interrégional
	Surface de roulement, pont, ponceaux, signalisation	Même argumentaire que pour le réseau interrégional
	Cohabitation risquée entre motoneigistes et motoquadistes dans les mêmes emprises	Même argumentaire que pour le réseau interrégional
	Cohabitation	
	Cohabitation VHR-riverains	Même argumentaire que pour le réseau interrégional
	Cohabitation VHR avec l'industrie forestière	Même argumentaire que pour le réseau interrégional
	Cohabitation nécessaire entre motoneigistes et motoquadistes ainsi qu'avec les utilisateurs motorisés	Même argumentaire que pour le réseau interrégional
	Environnement	Même argumentaire que pour le réseau interrégional
3.	RÉSEAU COLLECTEUR	
3.1	Amélioration des axes collecteurs	
	Sécurité	Même argumentaire que pour le réseau interrégional
	Cohabitation	Même argumentaire que pour le réseau interrégional
	Environnement	Même argumentaire que pour le réseau interrégional

¹⁶ La détermination des priorités de développement et d'amélioration sur le réseau stratégique devra tenir compte du réalisme financier des interventions. Des cas d'exception pour répondre à des urgences ou à des situations particulières pourraient être envisagés malgré les niveaux de priorités établis.

6. PLAN D'ACTION

Le présent plan directeur prévoit un plan d'action triennal qui couvrira la période comprise de 2009 à 2012. Il est conçu à partir des priorités définies dans les deux grilles du scénario de développement présentées dans l'annexe 1 du présent rapport. On y trouve une colonne portant le titre « Plan d'action triennal », qui indique les priorités retenues dans le plan d'action. Les chiffres indiqués dans chacune des cases du tableau font référence à un des neuf types d'intervention retenus. Ces derniers sont décrits au point 6.2 et repris dans le tableau 6.1 présenté ci-dessous.

La colonne intitulée « Plan d'action triennal » propose également neuf mesures d'harmonisation indiquées par un chiffre précédé de la lettre « H ». Les mesures d'harmonisation proposées sont décrites dans les sections 6.2 et 6.3.

6.1 PRÉMISSSES NÉCESSAIRES À LA RÉALISATION DU PLAN D'ACTION

Le plan d'action s'appuie sur les prémisses suivantes qui constituent des conditions fondamentales à la réalisation du plan directeur :

- Un financement adéquat pour la mise en œuvre du plan triennal;
- Un suivi des activités de la Table de concertation élargie du plan directeur des sentiers récréatifs, associées aux activités du Comité régional sur les sentiers récréatifs de la Mauricie;
- La disponibilité d'une ressource régionale affectée au suivi du plan directeur des sentiers;
- L'obtention des autorisations nécessaires sur les terres publiques et les droits de passage sur les terres privées;
- Le soutien aux bénévoles des clubs et l'appui et le renforcement des clubs de VHR.

6.2 PRINCIPALES INTERVENTIONS À EFFECTUER

Le plan d'action comprend neuf types d'interventions principales à envisager au cours des trois prochaines années :

1. Concrétiser les axes nord-sud des réseaux de sentiers de VHR;
2. Élaborer un plan de balisage et de signalisation standardisé permettant un bon repérage ainsi qu'une sécurité adéquate et qui fournit une information touristique claire;
3. Assurer les connexions régionales et intrarégionales;
4. Assurer les connexions interrégionales;
5. Modifier la vocation régionale du sentier de motoneige n° 318 pour lui donner une vocation interrégionale;
6. Rendre le sentier interrégional de motoquad n° 50 praticable en toute saison à partir du barrage de La Gabelle;
7. Établir le lien de motoquad entre La Tuque et Parent;
8. Établir le lien régional de motoneige entre Lac-Édouard et l'Étape;
9. Établir le lien régional des sentiers de motoquad entre la municipalité de Saint-Élie-de-Caxton et le sentier régional qui traverse la réserve faunique Mastigouche.

6.3 PRINCIPALES MESURES D'HARMONISATION

Le plan d'action prévoit neuf mesures d'harmonisation à prendre en compte par les partenaires et les intervenants du milieu afin :

1. De s'assurer d'un meilleur arrimage entre les clubs de VHR et les responsables des opérations forestières sur les terres publiques;

2. D'établir une meilleure communication entre les clubs de VHR et les responsables des zecs et des pourvoiries en Mauricie;
3. De se préoccuper davantage de la sécurité dans les sentiers;
4. De s'assurer de protéger les habitats fauniques et l'environnement;
5. De prendre en compte les problématiques liées à la quiétude des citoyens;
6. D'améliorer la cohabitation dans les sentiers de VHR, en hiver;
7. De s'assurer d'obtenir des surfaces de roulement des sentiers de VHR qui répondent aux attentes des utilisateurs et qui permettent d'entreprendre, tôt en saison, le surfacage des sentiers d'hiver;
8. De tenir compte des autres projets de développement;
9. De prévoir une liaison avec les régions administratives limitrophes.

6.4 TABLEAU QUANTITATIF DU PLAN D'ACTION

Le plan d'action propose au total 187 correctifs, dont 157 sont des améliorations du réseau stratégique et 30, des mesures de développement ou d'aménagement. Les actions visant la sécurité représentent 64 % de l'ensemble de correctifs à apporter tandis que les solutions envisagées pour remédier à des problèmes de cohabitation concernent 22 % des actions prévues. Pour leur part, les problématiques liées à l'environnement sont visées par 10 % des actions ciblées sur le réseau.

Le tableau 6.1 présente le nombre de correctifs prévus pour chacun des neuf types d'intervention à envisager sur le réseau.

Tableau 6.1 Nombre de correctifs prévus par type d'intervention sur le réseau stratégique

	<i>Type d'interventions prévues Plan d'action triennal 2009-2012</i>	<i>Nombre de correctifs</i>	<i>%</i>
1	Concrétiser les axes nord-sud des réseaux de sentiers de VHR.	44	24 %
2	Élaborer un plan de balisage et de signalisation standardisé permettant un bon repérage ainsi qu'une bonne sécurité et qui fournit une information touristique claire.	25	13 %
3	Assurer les connections régionales et intrarégionales.	32	17 %
4	Assurer les connections interrégionales.	88	47 %
5	Modifier la vocation régionale du sentier de motoneige n° 318 pour lui donner une vocation interrégionale.	11	6 %
6	Rendre le sentier interrégional de motoquad n° 50 praticable en toute saison, à partir du barrage de La Gabelle.	6	3 %
7	Établir le lien de motoquad entre La Tuque et Parent.	3	2 %
8	Établir le lien régional de motoneige entre Lac-Édouard et l'Étape.	2	1 %
9	Établir le lien régional des sentiers de motoquad entre la municipalité de Saint-Élie-de-Caxton et le sentier régional qui traverse la réserve faunique Mastigouche.	1	1 %

7. CADRE D'ANALYSE

Pour faire suite aux étapes précédentes, ce chapitre présente un cadre d'analyse des projets de sentiers pour les véhicules hors route. Son objectif principal consiste à faciliter l'évaluation de la recevabilité des projets dans le contexte de délivrance d'autorisations de sentiers par le MRNF ainsi qu'à définir des priorités en matière d'octroi de subventions prévues dans les différents programmes de financement. Parmi ceux-ci, on peut mentionner le volet II du Programme de mise en valeur des ressources du milieu forestier, le Pacte rural ainsi que les budgets prévus par le ministère des Transports du Québec dans le cadre de la reconnaissance des axes interrégionaux à l'échelle du Québec. Le cadre d'analyse constitue également un outil d'aide à la décision qui a pour but d'assurer le respect des principes, des orientations et des actions prévues dans le Plan directeur. Cet outil peut servir de référence aux clubs de VHR ainsi qu'aux promoteurs de sentiers afin que ceux-ci puissent évaluer eux-mêmes les conditions dans lesquelles leur projet pourrait être reçu favorablement. Pour sa part, le MRNF pourra l'utiliser en tant qu'outil de référence dans son évaluation des projets.

Le tableau 7.1 présenté ci-dessous décrit en détail les principaux paramètres et éléments à considérer dans l'évaluation des projets de sentiers.

Tableau 7.1 Grille d'analyse des projets de sentiers de VHR

	Élément descriptif/critère	Information complémentaire ou élément d'analyse	Oui	Non	Commentaires
1	Nom et coordonnées du promoteur				
2	Structure de l'organisme ou de l'entreprise	Indiquer s'il s'agit d'une personne physique ou d'une personne morale ainsi que le nom du représentant habilité à signer les documents de l'organisme.			Une résolution du club ou de l'organisme promoteur du projet est requise.
3	Présentation des dirigeants (personne morale)	Propriétaires, gestionnaires, président, vice-président, secrétaire-trésorier de l'organisme.			
4	Expérience du promoteur ou du demandeur à l'égard du projet	Présentation sommaire des expériences de gestion, de travail, d'activités d'aménagement ou de développement relatives au projet.			
5	Description générale du projet	Description des aménagements et des constructions projetées (ex. : sentiers, ponceaux, signalisation), la longueur et la largeur du tracé, des points de service, des attraits ou des localités desservies.			Documentation du projet et argumentaire démontrant le sérieux de l'entreprise.
		Échéancier de réalisation.			Idem
		Principales étapes et ventilation des coûts. Démonstration que la description des travaux et les coûts reflètent la conformité au RNI.			Idem
		Moyens de financement envisagés.			Idem
6	Localisation du projet	Carte de localisation du projet (échelle minimale 1:20 000) indiquant la topographie et l'hydrographie ainsi que les principaux chemins. Les noms des rivières et des plans d'eau devraient y figurer. Spécifier le cadastre, si applicable (numéros de lots, canton, paroisse, etc.), le nom de la MRC et la municipalité où se situe le projet.			Utiliser des cartes cadastrales en territoire municipalisé.

	Élément descriptif/critère	Information complémentaire ou élément d'analyse	Oui	Non	Commentaires
6	Localisation du projet (suite)	Relevé GPS du tracé.			Format Shapefile requis incluant les fichiers SHX, SHP, DBF et PRJ. Si le fichier PRJ manque, mentionner la projection cartographique.
7	Conformité aux orientations du Plan directeur des sentiers récréatifs du MRNF ¹⁷	Développement ou consolidation d'un axe interrégional reconnu au <i>Plan directeur des sentiers</i> du MRNF.			Préalable pour être retenu en priorité à des fins d'aménagement.
		Développement ou consolidation d'un axe régional reconnu au <i>Plan directeur des sentiers</i> du MRNF.			Préalable pour être retenu en priorité à des fins d'aménagement.
		Développement ou consolidation d'un axe collecteur reconnu au <i>Plan directeur des sentiers</i> du MRNF.			Préalable pour être retenu en priorité à des fins d'aménagement.
		Contribution significative à l'offre récréotouristique régionale.			Préalable pour être retenu en priorité à des fins d'aménagement.
8	Utilisation de l'emprise d'un chemin forestier existant	Classe hors-norme.			Conditionnel à l'achalandage.
		Classe 1.			Aucune autorisation sur la surface de roulement du chemin pour des raisons de sécurité.
		Classe 2.			Idem
		Classe 3.			Conditionnel à l'achalandage.
		Classe 4.			Conditionnel à l'achalandage.
		Chemin d'hiver.			Conditionnel à l'achalandage.

¹⁷ Disponible au bureau du MRNF, Direction des affaires régionales à Trois-Rivières, pour les organismes et les promoteurs qui en font la demande.

	Élément descriptif/critère	Information complémentaire ou élément d'analyse	Oui	Non	Commentaires
9	Degré d'intensité de l'utilisation du chemin par d'autres utilisateurs (industrie forestière, minière, villégiateurs, trappeurs, membres de zecs, etc.)	Élevée (nombre approximatif d'utilisateurs à déterminer).			Aucune autorisation ne sera accordée sur la surface de roulement du chemin pour des raisons de sécurité.
		Moyenne (nombre approximatif d'utilisateurs à déterminer).			Vérifier à partir du PQAF.
		Faible (nombre approximatif d'utilisateurs à déterminer).			Idem
10	Description des contraintes sur le tracé projeté	Parc national du Canada.			Aucune autorisation ne sera accordée.
		Réserve écologique.			Aucune autorisation ne sera accordée.
		Réserve de biodiversité projetée.			Certains travaux sont autorisables par le MDDEP et le MRNF.
		Territoire d'intérêt pour les aires protégées.			Selon les objectifs du MRNF non règlementés par le MDDEP.
		Refuge faunique.			Aucune autorisation ne sera accordée.
		Site faunique d'intérêt (ex. : habitat de la tortue des bois).			Consultation de la DEX. L'impact varie selon le type de SFI. Ex. : bassin proximal d'un lac à omble chevalier (en général, pas d'autorisation accordée, sauf exception).
		Refuge biologique et projets.			Aucune autorisation ne sera accordée.
		Habitat d'une espèce menacée ou vulnérable (ex. : habitat du faucon pèlerin).			Idem
		Habitat faunique décrété (ex. : aire de confinement du cerf de Virginie, rat musqué, héronnière, habitat du poisson et aire de confinement d'oiseaux aquatiques).			Idem

	Élément descriptif/critère	Information complémentaire ou élément d'analyse	Oui	Non	Commentaires
10	Description des contraintes sur le tracé projeté (suite)	Site archéologique ou secteur archéologique reconnu par le ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine.			Idem
		<ul style="list-style-type: none"> • Droit d'occupation résidentiel (ex. : villégiature privée, abri sommaire, habitation). • Droit d'occupation commercial (ex. : pourvoirie sans droits exclusifs, auberge). • Droit d'occupation industriel. 			Respect d'une distance minimale de 30 m (article 12 de la Loi sur les véhicules hors route). Une consultation du gestionnaire sera nécessaire si le projet se trouve à l'intérieur d'un rayon de 300 m d'une infrastructure d'hébergement.
		Autres droits : servitude de gazoduc, ligne électrique et traverse de voie ferrée.			Entente écrite avec le gestionnaire si nécessaire.
		Zone récréotouristique ou de villégiature projetée.			Respect d'une distance minimale de 30 m (article 12 de la Loi sur les véhicules hors route).
		Bleuetière forêt/bleuet ou traditionnelle.			Aucune autorisation ne sera accordée.
		Érablière sur réserve forestière ou CAAF.			Idem
		Forêt d'enseignement et de recherche.			Idem
		Forêt d'expérimentation.			Idem
		Écosystème forestier exceptionnel (EFE) et projets.			Idem
		11	Segment projeté en territoire faunique structuré	Réserve faunique.	
Zec					Idem
Pourvoirie avec droits exclusifs.					Idem

	Élément descriptif/critère	Information complémentaire ou élément d'analyse	Oui	Non	Commentaires
12	Segment projeté sur autre territoire faunique	Petit lac aménagé (PLA).			À l'extérieur de la zone inondable et conditionnel à l'accord du gestionnaire.
		Terrain de piégeage.			Consultation des deux associations régionales de trappeurs.
		Aire faunique communautaire.			À l'extérieur de la zone inondable et des habitats fauniques de valeur.
13	Droits forestiers	Investissements sylvicoles réalisés sur le parcours.			À fournir par le MRNF.
		Interventions prévues sur le parcours — horizon 0 à un an — Plan annuel d'intervention forestière (PAIF).			Description de la nature des travaux projetés du PAIF.
		Interventions prévues sur le parcours — horizon deux à cinq ans — Plan quinquennal d'intervention forestière (PQAF).			Description de la nature des travaux projetés du PQAF.
		Entente écrite avec le bénéficiaire de CAAF.			Important. Préciser sur quoi porte l'entente.
14	Communication du projet aux communautés autochtones	Réserve à castor, territoires familiaux, lieux de rassemblement, montagnes sacrées, etc.			Responsabilité du MRNF.
15	Cohabitation motoquad/motoneige	À l'intérieur d'une emprise dont la largeur est inférieure à 7,6 m et en l'absence d'aménagement sécuritaire séparant les deux types d'utilisateurs.			Autorisation irrecevable pour des raisons de sécurité.
		Sur certains passages stratégiques (ex. : ponts).			
16	Cohabitation avec d'autres utilisateurs	Mentionner les types d'utilisateurs et les problèmes appréhendés.			
17	Reconnaissance par les fédérations provinciales de VHR				
18	Lettres d'appui au projet (ex. : MRC, municipalité, zec, pourvoirie)				

Conclusion

Le Plan directeur des sentiers récréatifs est un outil de planification qui traduit une vision régionale cohérente et à long terme d'un réseau permanent de sentiers, dont l'établissement est destiné à servir adéquatement l'industrie touristique et les adeptes de VHR. Le Plan directeur a fait l'objet d'un travail de concertation laborieux échelonné sur trois années et qui a fait appel à plus de vingt partenaires de la région provenant des milieux gouvernemental, municipal ainsi que des secteurs d'activité récréotouristique, forestier, faunique en plus des associations nationales d'adeptes de VHR.

Le Plan directeur vise ultimement à établir des priorités d'amélioration et de développement du réseau pour VHR afin de pouvoir mieux orienter les ressources humaines et financières en fonction des axes considérés comme prioritaires. Ces grands axes composent un réseau stratégique constitué d'un nombre limité de sentiers dont la répartition permet de desservir le territoire de façon efficiente tout en tenant compte de l'importance des connexions interrégionales ainsi que des liaisons arrimées entre le territoire public et les terres du domaine privé. Les principes et les moyens qu'il prévoit ont pour principal objectif de renforcer sa stabilité et sa permanence, en plus d'améliorer la qualité des infrastructures dans un contexte de rareté des moyens de financement et de disponibilité des bénévoles qui œuvrent sur le terrain.

Le Plan directeur constitue un outil concret d'aide à la décision en matière d'aménagement et d'amélioration de sentiers stratégiques. Il a été en partie élaboré par les principaux gestionnaires des réseaux pour VHR, soit les directions régionales des fédérations de motoneigistes et de motoquadistes, appuyées par les clubs locaux qui ont étroitement participé à la définition des correctifs et des améliorations à apporter au réseau. Il représente également un outil privilégié de reconnaissance des grands axes pour les gestionnaires et les détenteurs de droits sur le territoire public.

Il est certain que l'utilité de ce plan sera démontrée si tous les partenaires concernés et les décideurs locaux se l'approprient et s'engagent à l'intégrer dans leur champ d'activité respectif. Dans ce contexte, la prise en compte des principes directeurs qu'il contient et la mise en œuvre des moyens d'action qui en découlent deviennent un fait incontournable.

BIBLIOGRAPHIE

DESJARDINS MARKETING STRATÉGIQUE (en collaboration avec Pluram et Léger Marketing) (2002). *Étude sur le développement et la commercialisation touristique du quad au Québec*, Vanier, 21 juin 2002.

MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES, DE LA FAUNE ET DES PARCS (2004). *Plan régional de développement du territoire public de la Mauricie*, Québec.

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE (2005). *Dossier statistique, Bilan 2004, Accidents, parc automobile, permis de conduire*, Québec, mai 2005.

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE (2008). *Dossier statistique, Bilan 2007, Accidents, parc automobile, permis de conduire*, Québec, mai 2008.

TOURISME QUÉBEC (2000). *Stratégie de marketing touristique 2000-2005*, Québec.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS QUÉBEC (2005). *Consultation publique sur les véhicules hors route*, document de réflexion, Québec.

ZINS BEAUCHESNE ET ASSOCIÉS (2002). *Évaluation des impacts économiques directs de la pratique récréotouristique de la motoneige en 2000-2001*, Québec, janvier 2002.

**ANNEXE A – INVENTAIRE DES CORRECTIFS À APPORTER SUR LE RÉSEAU
STRATÉGIQUE**

PLAN DIRECTEUR DES SENTIERS RÉCRÉATIFS DE LA MAURICIE — TERRITOIRE PUBLIC
(Volet activités motorisées)

Scénario de développement
Inventaire des correctifs à apporter sur le réseau stratégique
Volet motoneige

	Corridor (N° de sentier)	Type de corridor	N° de segment (dossier)	Description du segment	Correctif proposé	Plan d'action triennal	Localisation et description	Problématique		
								Sécurité	Cohabitation	Environnement
DÉVELOPPEMENT	355	Interrégional	355-3-3 pu	Intersection du sentier interrégional n° 73 (à l'ouest du lac Wayagamac), à l'intersection du sentier régional n° 360	Segment à déplacer	H-3 1	n° 55 : Les habitants de Doheny ont l'intention d'entretenir et d'utiliser le chemin qui relie le hameau au pont de chemin de fer de la rivière du Milieu à l'hiver 2008-2009. Ce chemin est actuellement utilisé pour le sentier 355. Cela signifie que le sentier devra peut-être changer d'emplacement, à moins qu'on trouve une solution en utilisant l'accotement.	x	-	-
	13	Interrégional	13-1-1 pu	De Parent à la limite ouest de la région de la Mauricie, en direction de Mont-Laurier.	Liaison manquante à aménager	H-9 4	n° 56 : Établir une liaison avec le sentier Trans-Québec n° 33. Cette problématique semble se trouver dans la région voisine des Laurentides.	-	-	-
	Ind	Régional (projeté)	Ind	Du sentier interrégional n° 83 au hameau de Casey et Manawan	Liaison manquante à aménager	3	n° 57 : Officialiser une liaison entre le sentier interrégional n° 83, le hameau de Casey et Manawan.	-	-	-
					Territoire d'intérêt pour les aires protégées à considérer	H-4 3	n° 58 : Accorder une attention particulière au territoire d'intérêt de la Vallée-de-la-Basse-Ruban traversée par le projet de corridor (TI C45).	-	-	x
					Opérations forestières à considérer	H-1 3	n° 59 : La pourvoirie Kanawata signale que ce sentier ne peut être utilisé par les motoneigistes lorsque des opérations forestières ont lieu durant l'hiver. Ce sentier devrait devenir officiel et être mieux balisé.	-	x	-
					Corridor reliant le hameau de Clova et Obedjiwan, en direction de Chibougamau	Liaisons manquantes à aménager		n° 60 : Cette liaison retenue dans le concept de développement ne constituerait pas une priorité à court terme.	-	-
Corridor projeté reliant la municipalité de Lac-Édouard à l'Étape, dans la réserve faunique des Laurentides	Liaison manquante à aménager	H-9 8	n° 61 : L'aménagement de cette liaison permettrait de raccorder la municipalité de Lac-Édouard (sentier n° 355) à la région de la Capitale-Nationale, en direction de l'Étape.	-	-	-				

- Déplacement ou liaison manquante sans référence spécifique à un type de correctif en particulier.
x Type de correctif à considérer.

	Corridor (N° de sentier)	Type de corridor	N° de segment (dossier)	Description du segment	Correctif proposé	Plan d'action triennal	Localisation et description	Problématique		
								Sécurité	Cohabitation	Environnement
	Ind (suite)	Régional (projeté)	Ind (suite)	Corridor projeté reliant la municipalité de Lac-Édouard à l'Étape dans la réserve faunique des Laurentides (suite)	Réserve de biodiversité projetée à considérer	H-4 8	n° 62 : Prévoir contourner la réserve de biodiversité projetée de la Seigneurie du Triton puisque l'aménagement de nouveaux sentiers est interdit dans ce territoire.			x
AMÉLIORATION	318	Interrégional	318-1-9 pu	Corridor est-ouest partant de la limite de la région de Lanaudière jusqu'à l'accueil Pins Rouges de la réserve faunique Mastigouche	Opérations forestières à considérer	H-1 4-5	n° 63 : Il faut annuellement consulter les PAIF pour vérifier si des opérations forestières sont prévues dans ce secteur.		x	
					Formation de glace à corriger	H-3 4-5	n° 64 : Formation de glace sur une longueur d'environ 30 m où se termine le revêtement asphalté de la route forestière n° 1, juste après l'entrée des Pins Rouges de la réserve faunique Mastigouche. Des travaux de dynamitage pourraient être nécessaires pour corriger la situation.	x		
					Autres correctifs d'ordre général	Mise à jour de l'inventaire	n° 65 : La majeure partie de ce segment a été déplacée en 2006-2007 de sorte que le dernier relevé GPS effectué par la FCMQ et le MRNF ne correspond plus à la réalité. Toutefois, lors du changement d'emplacement, un relevé GPS du nouveau segment a été fait, mais les cartes n'ont pas été modifiées.	-	-	-
					Habitat faunique à considérer	H-4 4-5	n° 66 : Accorder une attention particulière à l'habitat de la tortue des bois le long de la rivière du Loup.			x
			318-2-9-pu-pr	De l'accueil Pins Rouges à l'intersection du sentier régional n° 349	Rayon de courbure à corriger	H-3 4-5	n° 67 : Rayon de courbure à corriger à environ 5 km de l'intersection du sentier n° 349.	x		
			318-3-9-pu	De l'intersection du sentier régional n° 349 au chemin Saint-Mathieu à Saint-Mathieu-du-Parc	Zone inondable à éviter et ponceau à aménager	H-3-4 4-5	n° 68 : Lorsque le sentier quitte le chemin principal à Saint-Mathieu pour retourner sur les terres publiques, il traverse la décharge du lac Castor. Ce ruisseau peut parfois inonder une bonne partie du sentier sur environ 30 m. Il est à surveiller. Pour corriger la situation, il faudrait installer un gros ponceau (problématique de territoire privé).	x		
				Pont à améliorer		H-3 4-5	n° 69 : Surface de roulement à améliorer sur le pont qui traverse la rivière Shawinigan, en amont du lac Mongrain à Saint-Mathieu : à vérifier.	x		

- Déplacement ou liaison manquante sans référence spécifique à un type de correctif en particulier.
x Type de correctif à considérer.

	Corridor (N° de sentier)	Type de corridor	N° de segment (dossier)	Description du segment	Correctif proposé	Plan d'action triennal	Localisation et description	Problématique		
								Sécurité	Cohabitation	Environnement
AMÉLIORATION	318 (suite)	Interrégional	318-4-9 pu-pr	Du chemin Saint-François à Saint-Mathieu-du-Parc, au ruisseau McLaren	Quiétude des citoyens riverains à assurer et distance de circulation dans une emprise de route rurale à régulariser	H-3-5 4-5	n° 70 : Problème de quiétude et de sécurité entre motoneigistes et un groupe de cinq ou six citoyens sur le chemin Saint-François. Ces derniers se plaignent de l'accès difficile à leurs boîtes postales, causé par la circulation des adeptes de la motoneige. Une modification de tracé est à prévoir en territoire public du côté ouest du chemin Saint-François.		x	
					Drainage à améliorer et emprise du segment de sentier à corriger	H-3-4-7 4-5	n° 71 : Le sentier devrait être élargi et drainé à environ 2 km après le début du sentier où commencent les terres publiques.	x		
					Pont à améliorer	H-3-4 4-5	n° 72 : Le pont qui enjambe la décharge du lac Jackson au début du segment est à vérifier (problématique de territoire privé).	x		
					Habitat faunique à considérer	H-4 4-5	n° 73 : Accorder une attention particulière à l'habitat de la tortue des bois le long de la rivière Shawinigan, sur une bande d'environ un demi-kilomètre de part et d'autre de la rivière (secteur du pont, en amont du lac Mongrain).			x
	349 motoneige -motoquad	Régional	349-1-1 pu-pr	De la jonction du sentier n° 318 au lac Blanc, à Saint-Alexis-des-Monts	Cohabitation motoneige et motoquad à restreindre	H-3-6	n° 74 : Le pont de glace sur la rivière du Loup dans le noyau de Saint-Alexis est utilisé à la fois par les motoneigistes et les motoquadistes. Il est emprunté sans permission par les motoquadistes. Il faut permettre l'utilisation du pont de glace aux motoneigistes seulement (donc problématique de territoire privé).	x	x	
					Cohabitation VHR et autres utilisateurs à régulariser	H-3-6	n° 75 : Le représentant du club aimerait bien pouvoir éviter de prendre le rang de la chute à Lessard entre la rivière aux Écorces et la pourvoirie du lac Blanc en aménageant le sentier à côté et parallèlement au rang afin d'éviter de le partager avec la circulation automobile sur cette distance d'environ 2 km (problématique de territoire privé).	x	x	
					Quiétude des citoyens riverains du segment à assurer	H-5	n° 76 : Nouveau propriétaire dans la carrière de pierres de Saint-Alexis-des-Monts (droit de passage pouvant être remis en question d'une année à l'autre) (problématique en territoire privé).		x	
					Pente à corriger	H-3	n° 77 : Pente trop abrupte à corriger, localisée près de la jonction du sentier n° 318.	x		

- Déplacement ou liaison manquante sans référence spécifique à un type de correctif en particulier.
x Type de correctif à considérer.

	Corridor (N° de sentier)	Type de corridor	N° de segment (dossier)	Description du segment	Correctif proposé	Plan d'action triennal	Localisation et description	Problématique		
								Sécurité	Cohabitation	Environnement
AMÉLIORATION	349 motoneige -motoquad (suite)	Régional	349-1-1 pu-pr (suite)	De la jonction du sentier n° 318 au lac Blanc, à St-Alexis-des-Monts (suite)	Rayon de courbure à corriger	H-3	n° 78 : Au début du segment, à environ 1 km au sud de l'intersection du sentier n° 318 sur les terres publiques, il y a un rayon de courbure à corriger.	x		
	347 motoneige	Régional	347-3-7- pu	Jonction du sentier n° 318 à l'embouchure de la rivière Mékinac	Cohabitation VHR et autres utilisateurs à régulariser	H-3-6	n° 79 : Tout le segment de la rivière Saint-Maurice comporte différents utilisateurs dès que la glace est assez solide pour eux, et ce, durant toute la saison (marche, ski de fond, cerf-volant, traîneau à chiens, etc.)	x	x	
					Autres correctifs liés à la sécurité	H-3	n° 80 : Il faut aussi considérer le réel danger que comporte la rivière, surtout au début et à la fin de la saison hivernale. Développer et mettre en place une signalisation où il y a des sentiers balisés par les clubs fédérés, à proximité des centrales ou des évacuateurs pour rappeler et contraindre les utilisateurs à demeurer dans le sentier et à ne pas s'approcher des ouvrages sur les plans d'eau gelés en hiver. Voir à déplacer les accès qui sont près des ouvrages. Signaler l'importance de demeurer dans les sentiers balisés par les clubs fédérés dans les tronçons des rivières où le débit varie en fonction de la production d'énergie.	x		
				347-4-7 pu-pr	De l'embouchure de la rivière Mékinac à la jonction du sentier n° 360	Projet de développement régional à intégrer	H-6-18	n° 81 : Les représentants du club sont inquiets du développement du projet du Club Maillon Mékinac (CMM). Ce projet est plutôt destiné à l'aménagement de sentiers de motoquad. Ils craignent que la venue des motoquadistes nuise au maintien de leurs droits de passage. Le partage d'un même sentier est irréaliste. Ils n'ont rien contre l'aménagement des sentiers de motoquad, mais celui-ci doit se faire en complémentarité avec la motoneige et pas à son détriment. Ils s'inquiètent aussi du processus d'attribution des fonds pour la mise en place de ce projet de développement de réseaux de motoquad.		x
347-5-7- pu Jumelé au sentier régional n° 360		De la jonction du sentier régional n° 360 à la rivière Saint-Maurice	Projet de développement régional à intégrer	H-6-8 3	n° 82 : Les représentants du club sont inquiets du développement du projet du Club Maillon Mékinac (CMM). Idem 347-4-7. Les représentants du club sont inquiets d'un éventuel agrandissement du territoire de la pourvoirie Hosanna et le développement du motoquad.		x			

- Déplacement ou liaison manquante sans référence spécifique à un type de correctif en particulier.
x Type de correctif à considérer.

	Corridor (N° de sentier)	Type de corridor	N° de segment (dossier)	Description du segment	Correctif proposé	Plan d'action triennal	Localisation et description	Problématique		
								Sécurité	Cohabitation	Environnement
AMÉLIORATION	347 motoneige (suite)	Régional	347-5-7- pu Jumelé au sentier régional n° 360 (suite)	De la jonction du sentier régional n° 360 à la rivière Saint-Maurice (suite)	Le MRNF doit donner une autorisation	3	n° 83 : Considérant que le club retourne dans un ancien sentier, il est nécessaire de faire les vérifications auprès du MRNF pour les autorisations.	-	-	-
					Distance séparatrice avec un milieu humide à respecter	H-4 3 Réalisé	n° 84 : Longe une zone humide au nord du lac Caribou.			x
					Balisage à installer	H-3 2-3	n° 85 : Considérant que le club retourne dans un ancien sentier, il est nécessaire de refaire le balisage tout le long du segment.	x		
					Emprise du segment de sentier à élargir	H-3-7 3 Réalisé	n° 86 : Élargissement du sentier sur environ 25 km autour du lac Caribou.	x		
					Emprise du segment à aménager en site propre	3 Réalisé	n° 87 : Nouvelle emprise à aménager sur environ 3 km près de la rivière Saint-Maurice.			
					Numérotation à installer	H-3 2-3	n° 88 : Considérant que le club retourne dans un ancien sentier, il est nécessaire de refaire la numérotation tout le long du segment.	x		
					Signalisation à installer	H-3 2-3	n° 89 : Considérant que le club retourne dans un ancien sentier, il est nécessaire de refaire la signalisation tout le long du segment.	x		
	347-6-7- pu		De l'embouchure de la rivière Matawin jusqu'à la rivière aux Rats	Cohabitation motoneige et traîneaux à chiens à restreindre	H-1	n° 90 : Ce segment est partiellement partagé avec un important réseau de traîneaux à chiens (250 km) situé sur le territoire de la réserve faunique du Saint-Maurice. En 2006-2007, le réseau de traîneaux à chiens n'a pas été utilisé parce qu'un conflit est né au sein des organisations de traîneaux à chiens. Un plus petit réseau (50 km) est utilisé et on ne sait pas ce qu'il adviendra de ces sentiers de traîneau à chiens. Toutefois, les représentants du club conviennent qu'ils devraient être en mesure de s'entendre avec les éventuels utilisateurs de ce réseau. Ce segment est présentement fermé et devrait être rouvert.		x		

- Déplacement ou liaison manquante sans référence spécifique à un type de correctif en particulier.
x Type de correctif à considérer.

	Corridor (N° de sentier)	Type de corridor	N° de segment (dossier)	Description du segment	Correctif proposé	Plan d'action triennal	Localisation et description	Problématique		
								Sécurité	Cohabitation	Environnement
AMÉLIORATION	347 motoneige (suite)	Régional	347-7-7 pu	De l'embouchure de la rivière Matawin jusqu'à la rivière aux Rats	Opérations forestières à considérer ¹ Ponceaux à construire à l'entrée de la zec	H-1	n° 91 : En 2006-2007, ce sentier n'a pas été utilisé à cause des opérations forestières qui s'y sont déroulées. Il semble que cette situation peut persister pendant quelques années. Il y aurait lieu d'instaurer avec la compagnie forestière un mécanisme qui ferait en sorte qu'il y ait une rencontre annuelle entre le club et la compagnie afin de connaître où se tiendront les opérations forestières à l'hiver suivant. Ce segment est présentement fermé et devrait être rouvert.	x	x	x
				Rivière-aux-Rats-La Tuque	Quiétude des citoyens riverains du segment à assurer	H-5	n° 92 : Présence de citoyens riverains dans le secteur de La Tuque, près de la jonction du sentier interrégional n° 73. Ce segment est présentement fermé et devrait être rouvert.		x	
					Opérations forestières à considérer	H-1	n° 93 : En 2006-2007, ce segment du sentier n'a pas été utilisé à cause des opérations forestières qui s'y sont déroulées. Il semble que cette situation peut persister pendant quelques années. Cette situation est aussi mentionnée par la pourvoirie Odanak. Ce segment est présentement fermé et devrait être rouvert.		x	
	355	Régional	355-1-3- pu	Du lieu-dit de Van Bruyssel à l'intersection du sentier interrégional n° 73 (à l'est du lac Wayagamac)	Formation de glace à corriger	H-3-4 3	n° 94 : Formation de glace sur les rives du lac Édouard près de la portion du sentier localisé au sud-ouest de la réserve écologique Judith-De Brésolles.	x		
					Pont à améliorer (RNI)	H-3 3	n° 95 : Pont à réparer à la hauteur du lac Orléans. Toutefois, ce pont est sur le territoire de la zec de la Bessonne. Cette dernière devrait normalement en assumer les frais parce que les bris ne sont pas causés par les motoneigistes.	x		
					Ponceaux à réparer	H-2-3 3	n° 96 : La zec de la Bessonne signale que plusieurs ponceaux sont endommagés annuellement par le gel prolongé des chemins causé par les niveleuses de sentiers de motoneige. Cette situation entraîne des coûts élevés pour le gestionnaire de la zec. La pourvoirie Windigo signale que ce sentier qui assure la liaison avec le Saguenay-Lac-St-Jean nécessite un réaménagement. La zec Kiskissink signale que plusieurs ponceaux et ponts doivent être réparés sur ce segment.	x		

¹ En 2006-2007, ce segment du sentier n'a pas été utilisé à cause des opérations forestières qui s'y sont déroulées. Il semble que cette situation peut persister pendant quelques années. Considérant cet état de fait, il est difficile de connaître les correctifs à apporter sur ce segment parce qu'il n'a pas été visité depuis deux ans.

Selon les représentants du Club motoneige La Tuque qui entretient ce segment, c'est un beau sentier qui ne semblait pas receler de problématiques particulières, mises à part les opérations forestières.

- Déplacement ou liaison manquante sans référence spécifique à un type de correctif en particulier.

x Type de correctif à considérer.

	Corridor (N° de sentier)	Type de corridor	N° de segment (dossier)	Description du segment	Correctif proposé	Plan d'action triennal	Localisation et description	Problématique		
								Sécurité	Cohabitation	Environnement
AMÉLIORATION	355 (suite)	Régional	355-2-3-pu Jumelé au sentier interrégional n° 73	De l'intersection du sentier interrégional n° 73 (à l'est du lac Wayagamac) à l'intersection du sentier interrégional n° 73 (à l'ouest du lac Wayagamac)	Autres correctifs d'ordre général	H-2-3 3-4	n° 97 : Il est arrivé à quelques occasions que les représentants de la zec de la Bessonne ont tenu les motoneigistes responsables de différents bris causés à des ponts ou au chemin. En 2007, les représentants du club ont parcouru le sentier et pris des photos avant la saison pour valider l'état du sentier et des infrastructures avant l'hiver.	x		
					Formation de glace à corriger	H-3 3-4	n° 98 : À environ 5 km à l'est de l'entrée de la zec de la Bessonne, il y formation de glace sur une distance d'environ 30,5 m qu'il est urgent de réparer par des travaux de drainage.	x		
	Interrégional	355-3-3-pu	De l'intersection du sentier interrégional n° 73 (à l'ouest du lac Wayagamac) à l'intersection du sentier interrégional n° 360	Droit de passage à renouveler	1	n° 99 : Près du lac aux Brochets, le club a perdu un important droit de passage sur une propriété privée. Cette perte a obligé le club à aménager le sentier en dehors de l'emprise du gazoduc pour utiliser un chemin forestier, ce qui occasionne un détour d'environ 4 à 5 km. Il serait très intéressant de pouvoir retourner dans l'emprise du gazoduc qui est très prisée par la clientèle américaine et qui, notamment à cet endroit, offre un paysage et un point de vue extraordinaires. De plus, cet état de fait cause un problème sur le plan de la promotion du gazoduc en Mauricie (problématique en territoire privé).	-	-	-	
				Emprise du segment de sentier à élargir	H-3-7 1	n° 100 : Entre le pont de la rivière du Milieu et l'emprise du gazoduc, il faut élargir les sentiers.	x			
				Formation de glace à corriger et ponceaux à installer	H-3 1	n° 101 : Juste après la jonction du sentier M7, il y formation de glace Des travaux de drainage sont nécessaires, ce qui nécessiterait l'installation de deux ponceaux.	x			
				Ponceau à améliorer (RNI)	H-3 1	n° 102 : Juste avant la jonction du sentier régional n° 360, il y a un ponceau de 1,2 à 1,5 m de diamètre qui devrait être allongé pour permettre à la surfaceuse de mieux tourner.	x			
				Pont à améliorer (RNI)	H-3 1	n° 103 : En partant du lac Wayagamac, juste avant la côte d'accès au gazoduc, il y a un pont à réparer. À la sortie du lac Mékinac, il y a un pont qui n'est pas utilisé et qui aurait intérêt à être reconstruit ou réparé pour permettre le passage des motoneigistes.	x			

- Déplacement ou liaison manquante sans référence spécifique à un type de correctif en particulier.
x Type de correctif à considérer.

	Corridor (N° de sentier)	Type de corridor	N° de segment (dossier)	Description du segment	Correctif proposé	Plan d'action triennal	Localisation et description	Problématique			
								Sécurité	Cohabitation	Environnement	
AMÉLIORATION	355 (suite)	Interrégional	355-3-3-pu (suite)	De l'intersection du sentier interrégional n° 73 (à l'ouest du lac Wayagamac) à l'intersection du sentier interrégional n° 360 (suite)	Pont à améliorer (suite)	H-3-4 1	n° 104 : Actuellement, les motoneigistes doivent faire un détour avant d'atteindre le gazoduc. L'utilisation de ce pont permettrait d'éviter le détour en accédant directement au gazoduc (problématique de territoire privé).	x			
					Surface de roulement du gazoduc à améliorer	H-3-7 1	n° 105 : À partir du lac Wayagamac, à l'endroit où le segment rejoint l'emprise du gazoduc, il y a une côte qui doit être refaite sur une distance d'environ 1 km. Des travaux de dynamitage ou de remblayage sont nécessaires. Aussi, de grosses roches jonchent la surface de roulement. Près du lac aux Loutres, au sud du lac Mékinac, il y a deux côtes où de grosses roches jonchent la surface de roulement. Des travaux de nettoyage ou de remblayage sont nécessaires pour améliorer la surface de roulement.	x			
	360	Régional	360-1-3-pu	Du barrage Taureau à la rivière Saint-Maurice (presque entièrement situé dans la zec du Chapeau-de-Paille)	Quiétude des citoyens riverains du segment à assurer	H-2-5 3	n° 106 : Six résidences au lac Nature et une au Petit lac Sergerie sont construites à moins de 30 m du sentier.		x		
					Du barrage Taureau à la rivière Saint-Maurice	Cohabitation VHR et autres utilisateurs à régulariser	H-1-2-3-6 3	n° 107 : Lorsqu'il y a des opérations forestières, il y a souvent des intrusions de motoquads qui surviennent parce que les chemins deviennent accessibles. Il faut régler cette situation.		x	
					Opérations forestières à considérer		H-1 3	n° 108 : Il y a eu des opérations forestières dans le secteur et le club a toujours su s'organiser avec le représentant de la compagnie Gérard Crête et fils afin de trouver une façon de contourner le secteur. Depuis quelque temps, les relations avec la compagnie se font plus rares et cette situation laisse les responsables du club dans le doute quant aux opérations forestières. Il y aurait lieu d'instaurer un mécanisme qui ferait en sorte qu'il y ait une rencontre annuelle entre le club et la compagnie afin de savoir où auront lieu les opérations forestières l'hiver suivant.		x	
					Projet de développement régional à intégrer		H-8 3	n° 109 : Les responsables du club s'inquiètent du projet d'agrandissement du barrage Taureau qui générera certainement un trafic important sur la route forestière n° 1 qui est empruntée par ce segment du sentier n° 360. Selon eux, on voit déjà des camions-malaxeurs qui utilisent le chemin. On estime que ces travaux débiteront prochainement et on se demande ce qu'il adviendra du segment en hiver.		x	

- Déplacement ou liaison manquante sans référence spécifique à un type de correctif en particulier.
x Type de correctif à considérer.

	Corridor (N° de sentier)	Type de corridor	N° de segment (dossier)	Description du segment	Correctif proposé	Plan d'action triennal	Localisation et description	Problématique			
								Sécurité	Cohabitation	Environnement	
AMÉLIORATION	360 (suite)	Régional	360-1-3-pu (suite)	Territoire de la zec du Chapeau-de-Paille	Ponceaux à réparer	H-2-3 3	n° 110 : La zec du Chapeau-de-Paille signale que certains ponceaux gèlent en profondeur et qu'au printemps les abords de ceux-ci sont souvent emportés par la crue des eaux. Cette situation entraîne des coûts d'entretien supplémentaires pour la zec, en plus de repousser la date d'ouverture de ses chemins.	x			
					Signalisation à améliorer	H-2-3 2-3	n° 111 : La zec du Chapeau-de-Paille mentionne que la signalisation constitue une problématique sur ce segment de sentier traversant son territoire. En fait, la problématique concerne les panneaux de signalisation qui sont endommagés par la machinerie affectée à l'entretien du réseau routier en période hivernale. La signalisation englobe les panneaux routiers et les piquets qui signalent la présence de ponceaux. Cette problématique est généralisée dans l'ensemble des zecs où il y a des sentiers de motoneige entretenus et signalisés.	x			
			360-2-3 pu Jumelé au sentier régional n° 347	Rivière Saint-Maurice à la jonction du sentier régional n° 347	Projet de développement régional à intégrer	H-6-8 3	n° 112 : Les représentants du club sont inquiets du développement du projet du Club Maillon Mékinac (CMM). Ce projet est entre autres destiné à l'aménagement de sentiers de motoquad. Ils craignent que la venue des motoquadistes nuise au maintien de leurs droits de passage. Le partage d'un même sentier est irréaliste. Ils n'ont rien contre l'aménagement des sentiers de motoquad, mais celui-ci doit se faire en complémentarité avec la motoneige et pas à son détriment. Ils s'interrogent aussi sur le processus d'attribution des fonds pour la mise en place de ce projet de développement de réseaux de motoquad. Les représentants du club s'inquiètent aussi d'un éventuel agrandissement du territoire de la pourvoirie Hosanna et du développement du motoquad.		x		
					Balisage à installer	H-3 2-3	n° 113 : Considérant que le club retourne dans un ancien sentier, il est nécessaire de refaire le balisage tout le long du segment.	x			
					Emprise du segment de sentier à élargir	H-3-7 3 Réalisé	n° 114 : Élargissement du sentier sur environ 25 km autour du lac Caribou.	x			

- Déplacement ou liaison manquante sans référence spécifique à un type de correctif en particulier.
- x Type de correctif à considérer.

	Corridor (N° de sentier)	Type de corridor	N° de segment (dossier)	Description du segment	Correctif proposé	Plan d'action triennal	Localisation et description	Problématique		
								Sécurité	Cohabitation	Environnement
AMÉLIORATION	360 (suite)	Régional	360-2-3 pu (suite) Jumelé au sentier régional n° 347	Rivière Saint-Maurice à la jonction du sentier régional n° 347 (suite)	Emprise du segment à aménager en site propre	H-3 3 Réalisé	n° 115 : Nouvelle emprise à aménager sur environ 3 km près de la rivière Saint-Maurice.	x		
					Numérotation et signalisation à installer	H-3 2-3	n° 116 : Considérant que le club retourne dans un ancien sentier, il est nécessaire de refaire la numérotation tout le long du segment.	x		
			360-3-3 pu	Jonction du sentier n° 347 à la jonction du sentier n° 318	Territoire d'intérêt pour la création d'une aire protégée à considérer		n° 117 : Accorder une attention particulière au territoire d'intérêt traversé par le sentier n° 360 dans le secteur de Grandes-Piles (territoire d'intérêt C36).			x
	345	Régional		Territoire de la zec du Chapeau-de-Paille entre la limite de la région de Lanaudière et le corridor régional n° 360	Ponceaux à réparer	H-2-3 3	n° 118 : La zec du Chapeau-de-Paille signale que certains ponceaux gèlent en profondeur et qu'au printemps les abords de ceux-ci sont souvent emportés par la crue des eaux. Cette situation entraîne des coûts d'entretien supplémentaires pour la zec en plus de repousser la date d'ouverture de ses chemins.	x		
					Signalisation à améliorer	H-2-3 2-3	n° 119 : La zec du Chapeau-de-Paille mentionne que la signalisation constitue une problématique sur ce segment traversant son territoire. En fait, la problématique concerne les panneaux de signalisation qui sont endommagés par la machinerie affectée à l'entretien du réseau routier en période hivernale. La signalisation englobe les panneaux routiers et les piquets qui signalent la présence de ponceaux. Cette problématique est généralisée dans l'ensemble de zecs où il y a des sentiers de motoneige entretenus et signalisés.	x		
	83	Interrégional	83-1-3 pu	18 km à l'ouest de Clova, à Wemotaci	Cohabitation moto-neige et motoquad à favoriser	H-6 4	n° 120 : Dans les mêmes sentiers, mais avec la motoquad trois saisons.		x	
Cohabitation moto-neige et motoquad à restreindre					H-6 4	n° 121 : Ne pas développer de motoquad d'hiver dans les mêmes sentiers.		x		

- Déplacement ou liaison manquante sans référence spécifique à un type de correctif en particulier.
x Type de correctif à considérer.

	Corridor (N° de sentier)	Type de corridor	N° de segment (dossier)	Description du segment	Correctif proposé	Plan d'action triennal	Localisation et description	Problématique		
								Sécurité	Cohabitation	Environnement
AMÉLIORATION	83 (suite)	Interrégional	83-1-3 pu (suite)	18 km à l'ouest de Clova, à Wemotaci (suite)	Pont à améliorer (RNI)	H-3	n° 122 : À la fin du segment, il y a un problème avec la traversée de la rivière Saint-Maurice sur le trottoir aménagé en bordure du pont du chemin de fer. Le secteur d'entretien du club se termine du côté ouest de la rivière, alors que le secteur du club de motoneige de La Tuque se termine du côté est de la rivière. Il semble que le trottoir de bois n'est plus utilisable et que les motoneigistes doivent emprunter le pont routier (pont blanc), mais les gens de la communauté s'opposent à ce que les motoneigistes empruntent le pont routier. De plus, ce dernier est couvert de sable et de gravier. Il y a donc un problème à régler pour que les motoneigistes traversent d'une rive à l'autre. Pour en connaître plus sur la situation qui prévaut à cet endroit, on peut consulter M. André Ambroise de Wemo-Gaz au 819 666-2880.	x		
					Opérations forestières à considérer	H-1 4	n° 123 : Les opérations forestières sont toujours à surveiller de près. L'entente est bonne avec les compagnies. On se rencontre chaque année pour voir où ont lieu les opérations forestières et on s'adapte à la situation.		x	
					Signalisation à installer	H-3 2-4	n° 124 : Chaque année, plusieurs panneaux de signalisation disparaissent de sorte qu'il est annuellement nécessaire de les remplacer. Toutefois, la situation semble s'améliorer depuis l'arrivée des nouveaux panneaux qui ne sont plus fabriqués en aluminium.	x		
					Surface de roulement à améliorer	H-7 4	n° 125 : Entre Parent et le club Haltaparche, il y a environ 40 km de sentier passant sur de vieux chemins forestiers dont le sable de surface a été lavé par la pluie de sorte qu'il y a plusieurs grosses roches qui émergent en surface. À quelques endroits, la base du sentier se retrouve à un niveau plus bas que les fossés d'égouttement. Des travaux de nettoyage et de drainage sont nécessaires pour permettre une utilisation rapide du sentier sur une plus longue période. Les mêmes correctifs seront nécessaires pour les mêmes raisons sur une distance d'environ 50 km entre Clova et Parent.	x		
					Territoire d'intérêt pour la création d'aires protégées à considérer	H-4 4	n° 126 : Accorder une attention particulière au territoire d'intérêt de la Vallée-de-la-Basse-Ruban (C45) traversé par le sentier.			x

- Déplacement ou liaison manquante sans référence spécifique à un type de correctif en particulier.
x Type de correctif à considérer.

	Corridor (N° de sentier)	Type de corridor	N° de segment (dossier)	Description du segment	Correctif proposé	Plan d'action triennal	Localisation et description	Problématique		
								Sécurité	Cohabitation	Environnement
AMÉLIORATION	83 (suite)	Interrégional	83-2-3 pu	De Wemotaci à la jonction du sentier interrégional n° 73	Formation de glace à corriger	H-3 4 Réalisé	n° 127 : À environ 35 km à l'ouest de la jonction du sentier interrégional n° 73, il y a formation de glace près du ponceau (côte des Lamentations). Toutefois, les travaux devraient être effectués à l'automne 2007.	x		
					Pont à améliorer (RNI)	H3	n° 128 : Au début du segment, il y a un problème avec la traversée de la rivière Saint-Maurice sur le trottoir aménagé en bordure du pont du chemin de fer. Le secteur d'entretien du club se termine du côté ouest de la rivière, alors que le secteur du club de motoneige de La Tuque se termine du côté est de la rivière. Il semble que le trottoir de bois n'est plus utilisable et que les motoneigistes doivent emprunter le pont routier (pont blanc), mais les gens de la communauté s'opposent à ce que les motoneigistes l'empruntent. De plus, le pont routier est couvert de sable et de gravier. Il y a donc un problème à régler pour que les motoneigistes traversent d'une rive à l'autre. Pour en connaître plus sur la situation qui prévaut à cet endroit, on peut consulter M. André Ambroise de Wemo-Gaz au 819 666-2880			
					Surface de roulement à améliorer	H-3 4 Réalisé	n° 129 : À environ 60 km à l'ouest de la jonction du sentier interrégional n° 73. vers Wemotaci (160 km de La Tuque), le sentier s'est miné et des travaux d'empierrement sont nécessaires. Toutefois, les travaux devraient être effectués à l'automne 2007.	x		
					Quiétude des citoyens riverains du segment à assurer	H-5 4	n° 130 : À la fin du segment, il y a quelques chalets et résidences, le relais 22 milles et le relais 44 construits à 30 m ou moins de l'emprise du sentier.		x	
			83-3-3 pu	De la jonction du sentier interrégional n° 73 aux limites des régions de la Mauricie et du Lac-Saint-Jean	Pont à améliorer (RNI)	H-3-9 1-4	n° 131 : Dans la portion du segment situé dans la région du Lac-Saint-Jean, il y a un pont à réparer. On ne connaît pas les correctifs à apporter. Le propriétaire du relais 22 milles est chargé d'aller constater les travaux et on verra. Toutefois, en considérant que ce pont n'est pas situé sur le territoire de la Mauricie, on se demande qui va assumer le coût des travaux. Notre entente avec le club de Roberval concerne le surfacage seulement (voir commentaires à la fin) ² (problématique en dehors de la région).	x		

² Le Club de motoneige La Tuque entretient le sentier sur une distance d'environ 60 km à l'extérieur du territoire de la Mauricie, soit sur le territoire du Lac-Saint-Jean. Cette situation est due au fait que la surfaceuse du club du Lac-Saint-Jean ne peut traverser un endroit connu sous l'appellation de « Saint-Pel » qui se trouve sur le territoire du Lac-Saint-Jean. Il y a donc un arrangement entre les deux clubs selon lequel le club La Tuque entretient le sentier jusqu'à cet endroit. Cette situation soulève la question suivante, à savoir : « Qui assume les frais des correctifs à apporter sur cette portion du segment situé sur le territoire du Lac-Saint-Jean? »

- Déplacement ou liaison manquante sans référence spécifique à un type de correctif en particulier.
x Type de correctif à considérer.

	Corridor (N° de sentier)	Type de corridor	N° de segment (dossier)	Description du segment	Correctif proposé	Plan d'action triennal	Localisation et description	Problématique		
								Sécurité	Cohabitation	Environnement
AMÉLIORATION	83 (suite)	Interrégional	83-3-3 pu (suite)	De la jonction du sentier interrégional n° 73 aux limites des régions de la Mauricie et du Lac-Saint-Jean (suite)	Quiétude des citoyens riverains du segment à assurer	H-5 1-4	n° 132 : Au début du segment, il y a quelques chalets et résidences, le relais 22 milles et le relais 44 construits à 30 m ou moins de l'emprise du sentier.		x	
	73	Interrégional	73-1-2 pu	Intersection du sentier interrégional n° 83 à la ville de La Tuque	Drainage à améliorer	H-4 1-4	n° 133 : Sur le territoire de la zec La Croche, à la hauteur de la plantation, il y a des travaux légers de drainage qui devraient être effectués sur une distance d'environ 1 km.	x		
					Formation de glace à corriger et surface de roulement à améliorer	H-3-7 1-4	n° 134 : Il faut modifier le sentier de façon à enlever les glaces et à en redresser la forme sur une distance d'environ 20 km à partir de la municipalité.	x		
			73-2-2 pu	De la ville de La Tuque aux limites de la région administrative de la Capitale-Nationale, en direction de Rivière-à-Pierre	Ponceaux à réparer	H-2-3 4	n° 135 : Les zecs de la Bessonne et Jeannotte signalent que plusieurs ponceaux sont endommagés annuellement par le gel prolongé des chemins causé par les surfaceuses de sentiers de motoneige. Également, les surfaceuses et les motoneigistes brisent les garde-fous sur les ponts, ce qui entraîne des coûts élevés pour les gestionnaires de ces deux zecs.	x		
					Autres correctifs d'ordre général	H-2-3	n° 136 : Il est arrivé à quelques occasions que les représentants de la zec de la Bessonne aient tenu les motoneigistes responsables de différents bris causés à des ponts ou au chemin. En 2007, les représentants du club ont parcouru le sentier et pris des photos avant la saison pour valider l'état du sentier et des infrastructures.	x		
					Drainage à améliorer	H-2-4 4	n° 137 :	x		
	Formation de glace à corriger et surface de roulement à améliorer	H-2-3 4 H-3 1-4	n° 138 : À environ 5 km à l'est de l'entrée de la zec de la Bessonne, il y formation de glace sur une distance d'environ 30,5 m à laquelle il est urgent de remédier par des travaux de drainage. À la sortie sud de la ville, à partir de l'endroit où le sentier devient une emprise propre et jusqu'à la jonction du sentier régional n° 355, il y a formation de glace à éliminer par des travaux de drainage et une mise en forme du sentier à faire.	x						

- Déplacement ou liaison manquante sans référence spécifique à un type de correctif en particulier.
x Type de correctif à considérer.

	Corridor (N° de sentier)	Type de corridor	N° de segment (dossier)	Description du segment	Correctif proposé	Plan d'action triennal	Localisation et description	Problématique		
								Sécurité	Cohabitation	Environnement
AMÉLIORATION	73 (suite)	Interrégional	73-2-2 pu (suite)	De la ville de La Tuque aux limites de la région administrative de la Capitale-Nationale, en direction de Rivière-à-Pierre (suite)	Pont à construire	H-2-3 4	n° 139 : La pourvoirie Lac Lareau signale que le pont de la Grosse Île serait à changer au sud de la limite de la pourvoirie.	x		
	13	Interrégional	13-1-1 pu	De Parent à la limite ouest de la région de la Mauricie, en direction de Mont-Laurier	Pont à construire	H-3	n° 140 : Idéalement, on aimerait construire un pont pour franchir la rivière Bazin. Ce serait très dispendieux. Actuellement, on passe sur la rivière lorsqu'il y a 45 cm de glace.	x		

- Déplacement ou liaison manquante sans référence spécifique à un type de correctif en particulier.
- x Type de correctif à considérer.

VOLET MOTOQUAD

	Corridor (N° de sentier)	Type de corridor	N° de segment (dossier)	Description du segment	Correctif proposé	Plan d'action triennal	Localisation et description	Problématique		
								Sécurité	Cohabitation	Environnement
DÉVELOPPEMENT	Réserve faunique Mastigouche	Régional	Mastigouche 1-1 pu-pr	Limite ouest de la région de la Mauricie (réserve faunique Mastigouche) à Saint-Mathieu-du-Parc (chemin Saint-Édouard)	Liaison manquante à aménager	9	n° 141 : Le concept de développement de la table de concertation élargie du PRDTP du MRNF propose d'établir un lien intrarégional entre ce sentier et le sentier interrégional n° 50 situé plus au sud. Ce lien pourrait se faire via la municipalité de Saint-Élie-de-Caxton (problématique située en territoires public et privé).	-	-	-
	Matawin	Régional	1-1 pu	Du sentier interrégional n° 40 à la rivière Saint-Maurice, en traversant la portion sud de la zec du Chapeau-de-Paille	Liaison manquante à aménager	H-6	n° 142 : Une liaison intrarégionale entre le hameau de Rivière-Matawin et Saint-Joseph-de-Mékinac (contournement nord du lac Caribou) s'avère nécessaire.	-	x	x
	Lac Wayagamac — hameau de Doheny		2-3 pu-pr	Corridor nord-sud entre le hameau de Doheny et Saint-Joseph-de-Mékinac	Liaison manquante à aménager	1	n° 143 : Une liaison est nécessaire entre le hameau de Doheny et Saint-Joseph-de-Mékinac afin de réaliser dans son intégrité la liaison interrégionale Trois-Rivières, Lac-Édouard et Saguenay-Lac-Saint-Jean.	-	-	-
			3-3 pu-pr	De Saint-Joseph-de-Mékinac à Lac-aux-Sables	Liaison manquante à aménager	1	n° 144 : Cette section serait à aménager entre Saint-Joseph-de-Mékinac, le village de Hervey Jonction et Lac-aux-Sables.	-	-	-
	Indéter.	Régional projeté	Indéterminé	De Cassey vers Manawan et Saint-Michel-des-Saints	Liaison manquante à aménager	H-9	n° 145 : Une liaison officielle à établir à partir de Casey permettrait de raccorder ce hameau et le corridor interrégional n° 70 projeté à la région de Lanaudière (Manawan et Saint-Michel-des-Saints).	-	-	-
						H-2	n° 146 : La pourvoirie Kanawata abonde dans ce sens. Elle signale que ce sentier devrait devenir officiel et être mieux balisé.	-	-	-
	Indéter.	Interrégional projeté	Indéterminé	Lac-Édouard vers l'Étape	Liaison interrégionale manquante à aménager	H-4-9	n° 147 : Prolongement du sentier secteur Lac Édouard vers l'Étape, dans la réserve faunique des Laurentides.	-	-	x
	70-Corridor Cressman-Clova	Interrégional projeté	70-1-1	Cressman-Clova	Liaison interrégionale à établir	H-6 4-7	n° 148 : Cette liaison permettra de raccorder le secteur de La Tuque à Clova.	x	x	x
40 km à l'ouest de Parent, dans le secteur du tributaire du lac Janisse				Pont à remplacer	H-3	n° 149 : Pont à remplacer par un ponceau de 3,66 m.	x			

- Déplacement ou liaison manquante sans référence spécifique à un type de correctif en particulier.
- x Type de correctif à considérer.

	Corridor (N° de sentier)	Type de corridor	N° de segment (dossier)	Description du segment	Correctif proposé	Plan d'action triennal	Localisation et description	Problématique		
								Sécurité	Cohabitation	Environnement
DÉVELOPPEMENT	70- Corridor Cressman- Clova (suite)	Interrégional projeté	70-1-1 (suite)	Segment de 8,5 km, à l'est du pont du tributaire du lac Janisse	Surface de roulement à améliorer	H-7	n° 150 : Surface de roulement à améliorer sur une distance de 8,5 km à partir du pont à remplacer cité précédemment, en direction est vers Parent.	x		
				Segment Clova-Cressman	Signalisation à installer	H-3 2-4-7	n° 151 : La signalisation est à installer sur la totalité du segment compris entre Clova et la halte ferroviaire de Cressman, approximativement.	x		
				Réserve de biodiversité projetée à considérer	H-4 4-7	n° 152 : Le tracé du sentier devra éviter le territoire de la réserve de biodiversité projetée du Brûlis-du-Lac-Oskélanéo.			x	
				Territoire d'intérêt pour les aires protégées à considérer	H-4	n° 153 : Le tracé devra éviter le territoire d'intérêt de la Vallée-de-la-Basse-Ruban (TI C45).			x	
	20	Régional	20-1-1	De Parent vers Mont-Laurier	Liaison manquante	H-9	n° 154 : Liaison à établir avec la région voisine de Lanaudière.	-	-	-
AMÉLIORATION	Réserve faunique Mastigouche	Régional	Mastigouche 1-1 pu-pr	Limite ouest de la région de la Mauricie (réserve faunique Mastigouche) à Saint-Mathieu-du-Parc (chemin Saint-Édouard)	Quiétude des citoyens riverains du segment à assurer	H-5 3	n° 155 : Sur le chemin de la Coureuse, sur les terres privées près du Chemin Saint-Édouard à Saint-Mathieu-du-Parc, il y a une réticence au passage des motoquads de la part des citoyens (problématique localisée en territoire privé) .		x	
					Emprise du segment de sentier à nettoyer	H-3-7 3	n° 156 : Un peu partout dans la portion comprise sur le territoire de la réserve faunique de Mastigouche.	x		
					Segment de sentier à déplacer	H-5 3	n° 157 : Sur le chemin de la Coureuse, sur les terres privées près du Chemin Saint-Édouard à Saint-Mathieu-du-Parc, il y a une réticence au passage des motoquads de la part des citoyens. Une solution serait de déplacer la portion du sentier qui utilise le chemin de la Coureuse. Le sentier pourrait être déplacé plus au nord, sur les terres publiques pour utiliser la même emprise que celle du sentier de motoneige n° 318. Un débarcadère pourrait y être aménagé un peu à l'écart du chemin du lac en Croix. Le sentier viendrait rejoindre le segment actuel à la hauteur du lac Larose.		x	
					Surface de roulement à améliorer	H-3-7	n° 158 : Dans la réserve faunique Mastigouche, la plus grande partie du segment où l'on observe des pentes a été détériorée par le ruissellement pluvial. Les affleurements rocheux y sont nombreux.	x		

- Déplacement ou liaison manquante sans référence spécifique à un type de correctif en particulier.

x Type de correctif à considérer.

	Corridor (N° de sentier)	Type de corridor	N° de segment (dossier)	Description du segment	Correctif proposé	Plan d'action triennal	Localisation et description	Problématique		
								Sécurité	Cohabitation	Environnement
AMÉLIORATION	70 Chemin du lac Wayagamac	Interrégional	70-1-3 pu	De La Tuque — Chemin du lac Wayagamac jusqu'au lac Édouard, du côté est	Quiétude des citoyens riverains du segment à assurer	H-2-5 1-4	n° 159 : On peut compter une dizaine de chalets utilisés en période estivale qui sont construits à moins de 30 m du chemin forestier du lac Wayagamac, qui est utilisé par les motoquadistes.		x	
					Cohabitation VHR et autres utilisateurs à régulariser	H-2 1-4	n° 160 : Partage de la chaussée entre les motoquads et d'autres véhicules motorisés (ex. : camionnettes), ce qui occasionne des problèmes de sécurité sur le chemin forestier du lac Wayagamac, surtout dans les portions les plus étroites de ce sentier.	x	x	
				De La Tuque — Chemin du lac Wayagamac — lac Édouard, du côté est — zec Kiskissink — Région administrative Saguenay-Lac-Saint-Jean	Surface de roulement à améliorer	H-2-7 1-4	n° 161 : Surface de roulement très difficile sur le segment situé à l'est du lac Édouard*.	x		
						H-2-3 1-4	n° 162 : La zec de la Bessonne signale une problématique de détérioration de certaines portions (surtout dans les courbes) du réseau routier. Cette situation est causée par le passage des motoquads et entraîne des coûts onéreux pour la zec.	x		
					Signalisation à installer	H3 1-2-4	n° 163 : Signalisation absente sur le segment contournant le lac Édouard, à l'est jusqu'à la limite de la région administrative de la Capitale-Nationale*.	x		
				70-2-3	La Tuque — Arrêt ferroviaire Cressman (approximativement)	Cohabitation VHR et autres utilisateurs à régulariser	H-3 4	n° 164 : Une section du sentier de motoquad emprunte l'emprise de la route forestière n° 25, utilisée entre autres pour le camionnage lourd, ce qui présente des problèmes de sécurité pour les utilisateurs.	x	
	Signalisation à installer	H-3 2-4	n° 165 : Signalisation absente*. Il est possible que la signalisation ait été refaite.			x				
	Surface de roulement	H-3-7 4	n° 166 : Surface de roulement qualifiée de « très difficile » à « difficile »*.			x				
	60	Interrégional	60-1-1	Du sentier interrégional n° 70 à la région de la Capitale-Nationale, en passant par la pourvoirie Kennedy et la zec Jeannotte	Signalisation à installer	H-2-3 2-4	n° 167 : Signalisation absente*.	x		
					Entretien des chemins	H-2-3 4	n° 168 : La zec de la Bessonne signale une détérioration importante de plusieurs portions du réseau routier sur le segment qui traverse son territoire.	x		
Indéter.	Régional	Ind.	Du sentier interrégional n° 70 à la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean, en passant par Rapide-Blanc.	Cohabitation VHR et autres utilisateurs à régulariser	H-3 3	n° 169 : Une section du sentier motoquad emprunte l'emprise de la route forestière n° 10 dans le secteur de la rivière Trenche, utilisé entre autres pour le camionnage lourd, ce qui présente des problèmes de sécurité pour les utilisateurs.	x			

- Déplacement ou liaison manquante sans référence spécifique à un type de correctif en particulier.

x Type de correctif à considérer.

	Corridor (N° de sentier)	Type de corridor	N° de segment (dossier)	Description du segment	Correctif proposé	Plan d'action triennal	Localisation et description	Problématique		
								Sécurité	Cohabitation	Environnement
AMÉLIORATION	Matawin	Régional	1-1 pu	Du sentier interrégional n° 40 à la rivière Saint-Maurice, en traversant la portion sud de la zec du Chapeau-de-Paille	Cohabitation VHR et autres utilisateurs à régulariser	H-2-3 3	n° 170 : Segment partagé avec les motoneigistes (sentier n° 360) ainsi que la circulation automobile et le camionnage lourd, ce qui entraîne des problèmes de sécurité, surtout dans l'emprise de la route forestière n° 1.	x		
					Quiétude des citoyens riverains du segment à assurer	H-2-5 3	n° 171 : La zec du Chapeau-de-Paille signale que plusieurs chalets principalement construits aux abords des lacs Nature, Évelyne et des Aigles, situés à proximité du sentier, subissent les inconvénients liés au passage des motoquadistes.		x	
	Lac Wayagamac — hameau de Doheny (455?)	Interrégional	1-3 pu	Corridor nord-sud faisant la liaison entre le lac Wayagamac et le hameau de Doheny	Surface de roulement à améliorer	H-7 1-4	n° 172 : Deux sections dont les surfaces de roulement sont qualifiées de « difficiles » et « moyennes » au sud de la zec de la Bessonne*.	x		
						H-2-7 1-4	n° 173 : La zec de la Bessonne signale une problématique de détérioration de certaines portions (surtout dans les courbes) du réseau routier. Cette situation est causée par le passage des motoquads et entraîne des coûts onéreux pour la zec.	x		
	40	Interrégional	40-1-3	Limite de la région administrative de Lanaudière, zec du Chapeau-de-Paille à La Tuque	Signalisation à installer	H-3 2-4	n° 174 : Signalisation qualifiée de « sommaire » sur le segment reliant le noyau de la ville de la Tuque ainsi que les lacs Parker et Turcotte*. Cette problématique est également soulevée par la pourvoirie Waban-Aki dans le secteur de son territoire.	x		
					Surface de roulement à améliorer	H-2-3 4 H-2-7 4	n° 175 : Surface de roulement qualifiée de « difficile » sur le segment localisé dans la pourvoirie Waban Aki inc. et de « moyenne » au sud du lac Turcotte*. n° 176 : La zec du Chapeau-de-Paille signale une problématique de détérioration de certaines portions (surtout dans les courbes) du réseau routier. Cette situation est causée par le passage des motoquads et entraîne des coûts onéreux pour la zec.	x		
					Quiétude des citoyens riverains du segment à assurer	H-5 4	n° 177 : Présence de résidents au lac Turcotte, à moins de 30 m du sentier.		x	
					Quiétude des citoyens riverains du segment à assurer	H-2-5 4	n° 178 : La zec du Chapeau-de-Paille signale une problématique de bruit et de poussière pour l'ensemble des villégiateurs habitant aux abords du sentier (principalement les lacs des Aigles, Double, Price et Petit Sergerie).		x	

- Déplacement ou liaison manquante sans référence spécifique à un type de correctif en particulier.
x Type de correctif à considérer.

	Corridor (N° de sentier)	Type de corridor	N° de segment (dossier)	Description du segment	Correctif proposé	Plan d'action triennal	Localisation et description	Problématique		
								Sécurité	Cohabitation	Environnement
AMÉLIORATION	IND	Collecteur		Entre le sentier n° 40 et le hameau de Rivière-aux-Rats	Habitat faunique à considérer	H-4 4	n° 179 : Une attention particulière devra être portée à l'habitat de la tortue des bois le long de la rivière aux Rats.			x
					Habitat faunique à considérer	H-4 4	n° 180 : Habitat de la tortue des bois à considérer sur le territoire de la zec Wessonneau.			x
					Territoire d'intérêt pour la création des aires protégées à considérer	H-4 4	n° 181 : Le sentier traverse le territoire d'intérêt C39, au sud du lac Cinconsine. Des précautions particulières devront être envisagées sur le segment qui traverse ce territoire.			x
	Indéter.	Régional	Indéter.	Cressman à Rapide-Blanc-Station — Centrale de Rapide-Blanc — région administrative du Saguenay-Lac-Saint-Jean	Signalisation à installer	H-3 2	n° 182 : Signalisation qualifiée d'« absente » dans la portion sud du segment (au sud de Rapide-Blanc-Station) et de « sommaire » dans sa portion nord*.	x		
					Surface de roulement à améliorer	H-3-7 3	n° 183 : Surface de roulement qualifiée de « difficile » dans la partie sud du segment*.	x		
					Cohabitation VHR et autres utilisateurs à régulariser	H-3 3	n° 184 : Le partage de la chaussée entre les motoquads et le camionnage lourd occasionne des problèmes de sécurité sur le segment au sud de Rapide-Blanc, sur l'emprise de la route forestière n° 10.	x		
	60-70	Interrégional	Indéterminé	Lac-Édouard vers Lac-Saint-Jean	Segment à réaménager	H-2-3-7 1-4	n° 185 : La pourvoirie Windigo signale que ce segment serait à réaménager. La zec Kiskissink mentionne un réaménagement nécessaire du tracé du sentier n° 60-70 à la sortie de la fourche du lac de la Marre, en direction du rapide Croche. Le sentier est fortement détérioré, surtout dans les courbes.	x		
					Quiétude des citoyens riverains à assurer	H-5-7 1-4	n° 186 : Un bail de villégiature privée est consenti à proximité de ce segment à réaménager (voir ci-dessus) à la hauteur du lac du Sablier.		x	
				Chemin du lac Wayagamac — pourvoirie Kennedy — région de la Capitale-Nationale (territoire de la zec de la Bessonne)	Surface de roulement à améliorer	H-2-3-7 1-4	n° 187 : La zec de la Bessonne signale une détérioration importante de plusieurs portions du réseau routier de la zec causée par le passage répété des motoquads. Cette problématique s'observe surtout dans les courbes. Elle occasionne des frais d'entretien importants pour la zec.	x		
					Petit lac Wayagamac vers le lac Édouard, en direction nord			x		

* David Duchesneau, Tourisme Haut-Saint-Maurice, novembre 2005.

- Déplacement ou liaison manquante sans référence spécifique à un type de correctif en particulier.

x Type de correctif à considérer.

PLAN DIRECTEUR DES SENTIERS RÉCRÉATIFS DE LA MAURICIE — TERRITOIRE PRIVÉ
(Volet activités motorisées)

Scénario de développement
Inventaire des correctifs à apporter sur le réseau stratégique
Volet motoneige

	Corridor (N° de sentier)	Type de corridor	N° de segment (dossier)	Description du segment	Correctif proposé	Plan d'action triennal	Localisation et description	Problématique		
								Sécurité	Cohabitation	Environnement
AMÉLIORATION	318	Régional	318-9-9 pr	De l'intersection du sentier régional n° 355 à la limite de la région administrative de la Capitale-Nationale	Cohabitation motoneige-motoquad à restreindre	H-6 4-5	n° 1 : À la demande du propriétaire, le club a dû installer une barrière pour empêcher les motoquads d'utiliser le pont qui permet de franchir la rivière Tawachiche.	x	x	
	347	Régional	347-1-7- pr	Intersection où commence le sentier n° 347, à Charrette, à la jonction du sentier n° 318, à Shawinigan	Autres correctifs d'ordre général	1-4 réalisé	n° 2 : À l'hiver 2007-2008, le tracé du segment sera modifié entre le chemin Burrill et la route 351. Le nouveau tracé ne traversera plus la route 351 à la hauteur du restaurant chez MIMI, mais traversera un peu plus au nord.	x		
					Cohabitation motoneige et motoquad à restreindre	H-6 1-4	n° 3 : Dans la portion du segment qui longe le terrain de golf à Saint-Boniface, il y a des motoquadistes qui s'introduisent sans permission. À partir de la carrière Maskimo à Saint-Boniface, le segment intègre des terres privées jusqu'à la traverse du chemin Burrill. Cette portion du segment est en bonne partie partagée en hiver avec les motoquadistes qui se sont introduits sans permission. Il faut régulariser cette situation, sinon on risque de perdre les droits de passage. Ce segment est présentement fermé et devrait être rouvert.		x	
				Pont à améliorer	H-3-4 1-4	n° 4 : Le petit pont qui traverse le ruisseau Langevin derrière les serres Arc-en-Ciel à Saint-Boniface est à améliorer. Ce segment est présentement fermé et devrait être rouvert.	x			

- Déplacement ou liaison manquante sans référence spécifique à un type de correctif en particulier.
- x Type de correctif à considérer.

VOLET MOTOQUAD

	Corridor (N° de sentier)	Type de corridor	N° de segment (dossier)	Description du segment	Correctif proposé	Plan d'action triennal	Localisation et description	Problématique		
								Sécurité	Cohabitation	Environnement
DÉVELOPPEMENT	50	Interrégional	50-1-17 pr	Limite ouest du territoire de la Mauricie (Saint-Justin) à Sainte-Angèle-de-Prémont (rang Waterloo)	Liaison manquante à aménager	H-9 4-6	n° 5 : Afin de développer ce segment pour une utilisation toute saison, il faudra aménager de nouveaux liens. Ainsi, un nouveau segment sera établi entre la route Gagné à Saint-Justin et le chemin du Ruisseau Plat, à Saint-Édouard-de-Maskinongé. L'emprise du chemin du Ruisseau Plat sera utilisée jusqu'à l'intersection de la route 348, à Sainte-Ursule. Ce segment est présentement fermé et devrait être rouvert.	-	-	-
					Balisage à installer	H-3 2-4-6	n° 6 : Dans les nouveaux liens (voir liaison manquante à aménager) et dans la portion du segment qui sera déplacé (voir segment de sentier à déplacer). Ce segment est présentement fermé et devrait être rouvert.	x		
					Emprise du segment à aménager en site propre	6	n° 7 : Dans les nouveaux liens (voir liaison manquante à aménager) et dans la portion du segment qui sera déplacé (voir segment de sentier à déplacer). Ce segment est présentement fermé et devrait être rouvert.	x		
					Numérotation à installer	2-4-6	n° 8 : Dans les nouveaux liens (voir liaison manquante à aménager) et dans la portion du segment qui sera déplacé (voir segment de sentier à déplacer). Ce segment est présentement fermé et devrait être rouvert.	x		
					Segment de sentier à déplacer	4-6	n° 9 : À partir de la route 348, à la hauteur du nouveau lien du chemin du Ruisseau Plat, le tracé du sentier sera aussi modifié en prenant une direction nord pour aller traverser la route 350 et rejoindre l'emprise de la ligne de transport d'électricité qui longe la route 350 à Saint-Édouard-de-Maskinongé. Ce segment est présentement fermé et devrait être rouvert.	x		
					Signalisation à installer	2-4-6	n° 10 : Dans les nouveaux liens (voir n° 4) et dans la portion du segment qui sera déplacé (voir 68). Ce segment est présentement fermé et devrait être rouvert.	x		

- Déplacement ou liaison manquante sans référence spécifique à un type de correctif en particulier.

x Type de correctif à considérer.

	Corridor (N° de sentier)	Type de corridor	N° de segment (dossier)	Description du segment	Correctif proposé	Plan d'action triennal	Localisation et description	Problématique		
								Sécurité	Cohabitation	Environnement
DÉVELOPPEMENT	457	Interrégional	457-2-3 pr-pu	Du chemin Tawachiche à Saint-Joseph-de-Mékinac	Liaison interrégionale à aménager	1-4	n° 11 : Le Club Quad Rive Nord veut modifier la vocation de l'actuel sentier régional n° 457 qui relie Saint-Adelphe au noyau villageois de Saint-Joseph-de-Mékinac pour lui donner une vocation interrégionale afin d'aménager le sentier nord-sud qui reliera Trois-Rivières à La Tuque. Cela nécessitera aussi l'établissement d'un nouveau lien entre le chemin Tawachiche et Saint-Joseph-de-Mékinac. (Note : Cette vocation interrégionale est toutefois déjà retenue dans le concept de développement du Plan directeur) (terres publiques).	-	-	-
			457-3-3 pu	Saint-Joseph-de-Mékinac au hameau de Doheny	Liaison manquante à aménager	1-4	n° 12 : Une liaison s'avère nécessaire à partir du hameau de Doheny, en direction nord, afin de concrétiser le corridor interrégional nord-sud Trois-Rivières — Lac-Édouard — Saguenay-Lac-Saint-Jean.	-	-	-
AMÉLIORATION	50	Interrégional	50-2-17 pr	De Sainte-Angèle-de-Prémont (rang Waterloo) à Charette (3 ^e rang)	Balisage à installer	H-3 2-4	n° 13 (voir 68) : Le segment ne passera plus par la Cabane Chez Gerry. Il faudra établir un nouveau lien qui empruntera l'emprise du rang Saint-Charles, entre Sainte-Angèle-de-Prémont et Saint-Paulin, puis en le prolongeant entre la route 350 à Saint-Paulin et le rang de la Concession, dans les champs sous la ligne de transport d'électricité.	x		
					Emprise du segment de sentier à élargir	H-3-7	n° 14 : Au début du segment à Sainte-Angèle-de-Prémont, dans la portion du segment qui longe la voie ferrée active.	x		
					Numérotation à installer	2-4	n° 15 : (voir : 68).	x		
					Ponceau à installer	H-3-4	n° 16 : Afin d'aménager le sentier pour une utilisation estivale, plusieurs ponceaux devront être installés aux endroits où le segment croise des routes rurales qui sont pour la plupart aménagées avec un fossé de chaque côté. En hiver, ces fossés sont remblayés avec de la neige, mais, en été, il faudra installer des ponceaux à une dizaine d'endroits un peu partout sur le segment (ex. : à Charette, rang Petit Bellechasse (4), rang Saint-Joseph (2), et 1 ^{er} rang). À Sainte-Angèle-de-Prémont, il y a trois ponceaux à installer dans la portion du segment de la voie ferrée active (cabane à sucre La Feuille d'Érable).	x		

- Déplacement ou liaison manquante sans référence spécifique à un type de correctif en particulier.
- x Type de correctif à considérer.

	Corridor (N° de sentier)	Type de corridor	N° de segment (dossier)	Description du segment	Correctif proposé	Plan d'action triennal	Localisation et description	Problématique		
								Sécurité	Cohabitation	Environnement
AMÉLIORATION	50 (suite)	Interrégional	50-2-17 pr (suite)	De Sainte-Angèle-de-Prémont (rang Waterloo) à Charette (3 ^e rang) (suite)	Ponceau à installer (suite)	H-3-4	n° 17 : Après la traverse de la rivière du Loup sur la passerelle, le segment intègre la ligne de transport d'électricité qui longe la route 350 à Charette. Sous cette ligne de transport d'électricité, un gros ponceau doit être installé à la hauteur du rang Petit Bellechasse. Derrière le camping Beaudry, près du rang Fontarabie à Sainte-Ursule, il y a un gros ponceau 9 m à installer.	x		
					Segment de sentier à déplacer		n° 18 : Le segment ne passera plus par la Cabane Chez Gerry. Il faudra établir un nouveau lien qui empruntera l'emprise du rang Saint-Charles entre Sainte-Angèle-de-Prémont et Saint-Paulin, puis en le prolongeant entre la route 350 à Saint-Paulin et le rang de la Concession, dans les champs sous la ligne de transport d'électricité.	x		
					Signalisation à installer	H-3	n° 19 : (voir 68).	x		
					Surface de roulement à améliorer	H-3-7	n° 20 : Au début du segment, à Sainte-Angèle-de-Prémont, dans la portion du segment de la voie ferrée active.	x		
			50-3-17 pr	De Charette (3 ^e rang) à la route 350 à Saint-Boniface	Cohabitation moto-neige et motoquad à favoriser	H-6 Réalisé	n° 21 : Sur ce segment, le propriétaire a exigé que le sentier soit partagé entre les motoneigistes et les motoquadistes.		x	
			Ponceau à installer		H-3-4	n° 22 : Ruisseau Descôteaux-Aucoin, à Charette.	x			
			Pont à construire		H-4	n° 23 : Au-dessus de la rivière Yamachiche, près du 3 ^e rang, à Charette, au début du segment.	x			
			50-5-17 pr	Du chemin du Lac, Saint-Boniface (site des serres Arc-en-Ciel) au 6 ^e rang, à Saint-Étienne-des-Grès	Cohabitation VHR et autres utilisateurs à régulariser	H-3-5	n° 24 : En hiver, il y a des sentiers de ski de fond locaux avec lesquels il faut composer. Toutefois, il semble y avoir une bonne harmonie. Toutefois, si une utilisation estivale est envisagée, il faudra vérifier auprès des gens (locaux) qui utilisent ce secteur pour la randonnée équestre.		x	
			Zone de plaine inondable à éviter		H-4	n° 25 : Une bonne portion de ce segment est située en bordure d'une zone humide. Il faudra bien planifier le tracé afin d'en faire l'utilisation durant l'été.	x			
			Surface de roulement à améliorer		H-4-7	n° 26 : Dans le secteur de la plaine inondable pour une utilisation estivale.	x			

- Déplacement ou liaison manquante sans référence spécifique à un type de correctif en particulier.

x Type de correctif à considérer.

	Corridor (N° de sentier)	Type de corridor	N° de segment (dossier)	Description du segment	Correctif proposé	Plan d'action triennal	Localisation et description	Problématique		
								Sécurité	Cohabitation	Environnement
AMÉLIORATION	50 (suite)	Interrégional	50-6-17 pr	Du 6° rang (à Saint-Étienne-des-Grès) au boulevard de la Gabelle (site du débarcadère à la station-service Sonic, à Saint-Étienne-des-Grès)	Cohabitation moto-neige et motoquad à favoriser	H-3-6-7	n° 27 : Actuellement, la portion comprise entre la rivière Saint-Maurice et la station-service Sonic, sur le boulevard de La Gabelle, est partagée avec la motoneige. L'emprise du chemin qui les accueille est étroite et serait très dispendieuse à élargir. Une bonne signalisation et la réfection de la surface de roulement seraient de nature à améliorer la situation.		x	
					Balises à améliorer	H-3	n° 28 : Actuellement, la portion comprise entre la rivière Saint-Maurice et la station-service Sonic, sur le boulevard de La Gabelle, est partagée par les deux pratiques. L'emprise du chemin qui les accueille est étroite et serait très dispendieuse à élargir. Une bonne signalisation et la réfection de la surface de roulement seraient de nature à améliorer la situation.	x		
					Emprise du segment de sentier à élargir	H-3-7	n° 29 : Actuellement, la portion comprise entre la rivière Saint-Maurice et la station-service Sonic, sur le boulevard de La Gabelle, est partagée par les deux pratiques. L'emprise du chemin qui les accueille est étroite et serait très dispendieuse à élargir. Une bonne signalisation et la réfection de la surface de roulement seraient de nature à améliorer la situation.	x		
					Segment de sentier à déplacer	H-5	n° 30 : Actuellement, la permanence de ce segment semble menacée sur la portion du segment qui utilise le chemin des Grès et l'avenue Ringuette. Pour cette raison, des négociations ont été entreprises avec les représentants de la municipalité de Saint-Étienne-des-Grès afin de replacer toute la portion du sentier comprise entre le viaduc qui relie l'avenue Ringuette et la station-service Sonic à la fin du segment.	x		
					Surface de roulement à améliorer	H-7	n° 31 : Actuellement, la portion comprise entre la rivière Saint-Maurice et la station-service Sonic, sur le boulevard de La Gabelle, est partagée par les deux pratiques. L'emprise du chemin qui les accueille est étroite et serait très dispendieuse à élargir. Une bonne signalisation et la réfection de la surface de roulement seraient de nature à améliorer la situation.	x		
			50-7-17	Du boulevard de La Gabelle (site du débarcadère à la station-service Sonic à Saint-Étienne-des-Grès) au barrage de La Gabelle	Règlementation municipale à respecter	H-3 2-4	n° 32 : Malgré l'approbation de la municipalité de Saint-Étienne-des-Grès, la signalisation n'est pas installée sur le boulevard de La Gabelle.	x		

- Déplacement ou liaison manquante sans référence spécifique à un type de correctif en particulier.

x Type de correctif à considérer.

	Corridor (N° de sentier)	Type de corridor	N° de segment (dossier)	Description du segment	Correctif proposé	Plan d'action triennal	Localisation et description	Problématique		
								Sécurité	Cohabitation	Environnement
AMÉLIORATION	50 (suite)	Interrégional	50-7-17 (suite)	Du boulevard de La Gabelle (site du débarcadère à la station-service Sonic, à Saint-Étienne-des-Grès) au barrage de La Gabelle (suite)	Cohabitation VHR et autres utilisateurs à régulariser	H-3 4	n° 33 : À surveiller : la cohabitation avec les cyclistes qui utilisent la Route Verte le long du boulevard de La Gabelle. Dépendamment où le sentier transcanadien sera aménagé dans ce secteur, il faudra peut-être y prévoir une cohabitation avec la randonnée équestre.	x	x	
					Règlementation municipale concernant la cohabitation à respecter	H-3 2-4	n° 34 : Malgré l'approbation de la municipalité de Saint-Étienne-des-Grès, le balisage et la signalisation ne sont pas installés sur le boulevard de La Gabelle pour aviser d'une cohabitation avec les cyclistes et les automobilistes.	x		
					Balisage à installer	H-3 2-4	n° 35 : Malgré l'approbation de la municipalité de Saint-Étienne-des-Grès, le balisage n'est pas installé sur le boulevard de La Gabelle.	x		
					Pente à corriger	H-3 1-4	n° 36 : La côte derrière Ariscraft est à refaire. Des travaux de correction ont été entrepris à l'automne 2007 et seront terminés à l'été 2008.	x		
					Signalisation à installer	H-3 2-4	n° 37 : Malgré l'approbation de la municipalité de Saint-Étienne-des-Grès, la signalisation n'est pas installée sur le boulevard de La Gabelle.	x		
	50-8-17 pr	Le lien interrives aménagé sur le barrage de La Gabelle	Projet de développement régional à intégrer	H-3 1-4-8	n° 38 : Un sentier de randonnée pédestre, projeté entre Trois-Rivières et Shawinigan, devrait passer sur le barrage de La Gabelle. Il faudra cohabiter en été avec ces nouveaux adeptes.		x			
	50-10-17 pr	De la route 157, à Notre-Dame-du-Mont-Carmel, à la route Landry, à Notre-Dame-du-Mont-Carmel	Ponceau à installer	H-3-4 1-4	n° 39 : Le pont qui enjambe le cours d'eau situé juste avant la traverse du chemin Landry devrait être remplacé par un ponceau 0,9 m x 12,8 m.	x				
50-11-17 pr	De la route Landry, à Notre-Dame-du-Mont-Carmel, à la rue Principale, à Notre-Dame-du-Mont-Carmel	Surface de roulement à améliorer	H-3-7 1-4	n° 40 : Par l'ajout de matériel sur les terres de Maskimo sur environ 1 km.	x					

- Déplacement ou liaison manquante sans référence spécifique à un type de correctif en particulier.
- x Type de correctif à considérer.

	Corridor (N° de sentier)	Type de corridor	N° de segment (dossier)	Description du segment	Correctif proposé	Plan d'action triennal	Localisation et description	Problématique		
								Sécurité	Cohabitation	Environnement
AMÉLIORATION	50 (suite)	Interrégional	50-13-17 pr	53° avenue dans le secteur du Lac-à-la-Tortue (rang Saint-Mathieu « est ») Shawinigan-Sud à la route 359, secteur Lac-à-la-Tortue	Distance séparatrice avec une zone humide à respecter*	H-4 1-4	n° 41 : La 2° portion du segment est à vérifier si l'on décide de l'utiliser en été (voir commentaire).			x
					Traverse d'une zone humide à aménager*	H-4 1-4	n° 42 : La 2° portion du segment est à vérifier si l'on décide de l'utiliser en été (voir commentaire).	x		x
					Zone de plaine inondable à éviter*	H-4 1-4	n° 43 : La 2° portion du segment est à vérifier si l'on décide de l'utiliser (voir commentaire).	x		
					Segment de sentier à déplacer	1-4	n° 44 : Voir commentaires.	x		
			50-14-17 pr	De la route 359, secteur Lac-à-la-Tortue au chemin de la Grande Ligne à Hérouxville	Distance séparatrice avec une zone humide à respecter et segment de sentier à déplacer	H-4 1-4	n° 45 : La totalité du segment est à vérifier si l'on décide de l'utiliser en été (voir commentaire).	x		x
					Traverse d'une zone humide à aménager et segment de sentier à déplacer	H-4 1-4	n° 46 : La totalité du segment est à vérifier si l'on décide de l'utiliser (voir commentaire).	x		x
					Zone de plaine inondable à éviter et segment de sentier à déplacer	H-4 1-4	n° 47 : La totalité du segment est à vérifier si l'on décide de l'utiliser en été (voir commentaire).	x		
							n° 48 : Ce segment est actuellement utilisé en hiver seulement et il est difficilement imaginable qu'il puisse être entretenu en été à cause de l'environnement marécageux. Le club s'affaire actuellement à déplacer ce segment plus au nord, à partir de la 53° Avenue, pour utiliser le sentier collecteur qui mène près de l'usine Malette, dans le secteur de Saint-Georges-de-Champlain.	x		

- Déplacement ou liaison manquante sans référence spécifique à un type de correctif en particulier.
- x Type de correctif à considérer.

	Corridor (N° de sentier)	Type de corridor	N° de segment (dossier)	Description du segment	Correctif proposé	Plan d'action triennal	Localisation et description	Problématique		
								Sécurité	Cohabitation	Environnement
AMÉLIORATION	50 (suite)	Interrégional	50-14-17 pr (suite)	De la route 359, secteur Lac-à-la-Tortue au chemin de la Grande Ligne à Hérouxville (suite)	Segment de sentier à déplacer	H-4 1-4	Ensuite, le segment se poursuivra sur la 122 ^e Rue, la route 153, la 124 ^e Rue, la 99 ^e Avenue, et ce, jusqu'au bar Central. À partir de là, le segment empruntera une voie ferrée abandonnée qui vient d'être achetée par le club Quad Mauricie 2006 pour traverser la route 153 et ensuite relier le site de la pépinière provinciale à partir d'où le sentier prendra une orientation nord-est pour relier le rang Saint-Pierre, à Hérouxville. À partir de là, le sentier reviendra vers le noyau villageois de Hérouxville pour relier le chemin de la Grande Ligne et se diriger vers Saint-Séverin-de-Proulxville. Toutefois, un ponceau devra être installé sur la voie ferrée abandonnée pour traverser la rivière Noire en été.	x		
			50-15-17 pr	Du chemin de la Grande Ligne, à Hérouxville, à la route 159, dans le noyau villageois de Saint-Séverin	Signalisation à installer	H-3 1-2-4	n° 49 : Sur le chemin Thomas-Crête et sur le chemin de la rivière des Envies.	x		
			50-16-17 pr	De la route 159, dans le noyau villageois de Saint-Séverin, à la route 352 (rang de la rivière Batiscan Sud-Ouest à Saint-Adelphe)	Pont à améliorer	H-3-4 1-4	n° 50 : Sur la portion entretenue par le Club Quad Rive Nord, il y a deux ponceaux à remplacer à cause des castors.	x		
					Signalisation à améliorer	H-3 1-2-4	n° 51 : Quelques panneaux sur le territoire desservi par le Club Quad Rive Nord.	x		
					Surface de roulement à améliorer	H-3-7 1-4	n° 52 : Dans la portion qui lie les deux clubs, il y a environ 2 km de sentier dont la surface de roulement doit être améliorée (boueux).	x		
			50-17-17 pr	De la route 352 (Rang de la rivière Batiscan Sud-Ouest à Saint-Adelphe) aux limites des régions administratives de la Mauricie et de la Capitale-Nationale	Vocation du segment à faire concorder avec la région voisine	H-9 4	n° 53 : S'assurer que la région de la Capitale-Nationale maintiendra la vocation interrégionale de ce sentier.	-	-	-
					Autres correctifs d'ordre général	H-5 4	n° 54 : La situation est très fragile (droit de passage précaire) sur les terres de M. Otis, dans la pinède.	-	x	-

- Déplacement ou liaison manquante sans référence spécifique à un type de correctif en particulier.
- x Type de correctif à considérer.

**PLAN DIRECTEUR DES SENTIERS RÉCRÉATIFS
RÉGION DE LA MAURICIE
PARTENAIRES DE CONSULTATION**

Hydro-Québec
MRC des Chenaux
Conseil des Attikameks de Wemotaci
Conseil de la nation Attikamek
Conseil des Attikameks d'Obedjiwan
Communauté Attikamek de Manawan
Ville de Shawinigan
Union des producteurs agricoles (UPA)
Regroupement des locataires des terres publiques (RLTP)
Association des trappeurs de la Mauricie/Bois-Francs
Association des trappeurs du Haut-Saint-Maurice
Les Adeptes du Tout-Terrain, club de La Tuque
Club QUAD Mauricie 2006
Club QUAD Rive-Nord
Club Quad Parent
Club Motoneige du Comté de Champlain
Club Motoneige La Tuque inc.
Club Motoneige Mattawin inc.
Club de Motoneiges Alliance du Nord inc.
Club de Motoneige de la Mauricie inc.
Club Auto-Neige Armony inc.
Fédération Québécoise des Clubs QUADS
Bassin versant Saint-Maurice (BVSM)
Société d'aménagement du bassin de la rivière Batiscan (SAMBBA)
Organisme de bassin versant de la rivière du Loup (OBVRL)
Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine
Tourisme Haut-Saint-Maurice

*Ressources naturelles
et Faune*

Québec 