

PLAN D'INTERVENTION

Réseau routier **2021-2023**

ZEC
Rivière-
Blanche

Association sportive Miguick



Préambule

Ci-après, une mise à jour du Plan d'interventions en matière de réseau routier dans la Zec de la Rivière-Blanche, tel qu'approuvé par le conseil d'administration de l'Association sportive Miguick le 27 avril 2021, dans le cadre d'une réunion régulière.

Recherche et rédaction

Marie-Ève Juneau, biologiste, Directrice générale, Association sportive Miguick, Rivière-à-Pierre.

Révision

Raynald Lacouline, administrateur, Association sportive Miguick, Rivière-à-Pierre.

Collaboration

M. Jean Letendre, vice-président et responsable du camping

M. François Plante, secrétaire

M. Éric Lavoie, trésorier

M. André Lachance, administrateur responsable du dossier des barrages

M. André Lépine, administrateur responsable des équipements roulants

Mme Dany Mercure, administratrice responsable de la grande faune

M. Paul Fortin, responsable des bâtiments

M. Raynald Lacouline, administrateur responsable du réseau routier et des ressources humaines

Partenaires financiers : Ministère de la faune, de la forêt et des parcs, MRC de Portneuf, Réseau Zec, Fondation de la faune du Québec, Fédération des chasseurs et pêcheurs du Québec, Pêches et Océans Canada.

Graphisme

Marie-Ève Juneau, biologiste, Directrice générale, Association sportive Miguick, Rivière-à-Pierre.

© Association sportive Miguick, Autorisation de reproduction

Référence à citer :

ZEC DE LA RIVIÈRE-BLANCHE, Juneau M. & All. *Plan d'intervention Zec de la Rivière-Blanche réseau routier*, Rivière-à-Pierre, Association sportive Miguick, 2021, 8 p.

Table des matières

Mise en contexte	3
1. Assurer un accès de qualité raisonnable à la globalité du territoire de la zec ;	4
2. Assurer l'entretien du réseau routier en préservant les habitats fauniques ;	6
3. Valoriser la synergie avec les partenaires ;	7
4. Pour chaque intervention, utiliser l'approche la plus rentable entre celle de faire les travaux en régie interne et celle à contrat ;	7

Mise en contexte

Depuis plusieurs années, l'Association sportive Miguick réalise l'entretien du réseau routier en fonction des principes suivants :

1. *Assurer un accès de qualité raisonnable à la globalité du territoire de la zec ;*
2. *Assurer l'entretien du réseau routier en préservant les habitats fauniques ;*
3. *Valoriser la synergie avec les partenaires,*
4. *Pour chaque intervention, utiliser l'approche la plus rentable entre celle de faire les travaux en régie interne et celle à contrat.*

Compte tenu de ces principes directeurs, les interventions suivantes sont prévues en 2021.

1. Prioriser l'entretien du réseau routier en fonction de l'ordre de priorité (principal, secondaire, tertiaire) tel qu'identifié sur la dernière version de la carte topographique de la Zec.
2. Favoriser les travaux d'entretien dans un secteur avant de déménager la machinerie. Cela peut parfois avoir pour incidence de faire des travaux d'entretien dans un chemin tertiaire avant un secondaire.
3. Identifier des interventions en matière de réseau routier en prévision d'opportunités budgétaires (ex : présence d'une pelle mécanique à proximité d'un chemin ou du nettoyage de fossé qui devrait être fait) ;
4. Mettre en place un mécanisme simple de cueillette des interventions routières permettant aisément à tous les employés de la ZRB d'identifier des anomalies routières afin d'avoir la meilleure lecture en temps réel de l'apparition de celles-ci pour aider la planification des interventions.
5. Assurer une synergie des interventions avec les besoins reliés aux autres secteurs d'activité (ex. camping).
6. Maintenir une présence sur le comité chemin de la MRC de Portneuf ;

NOTE : Ce plan d'intervention n'annule aucunement le maintien des ententes et collaborations en cours avec nos partenaires en regard du réseau routier.

1. Assurer un accès de qualité raisonnable à la globalité du territoire de la zec ;

Depuis plusieurs années, la zec fait l'entretien général des routes principales, secondaires et tertiaires selon plusieurs critères. Cependant, en analysant les opérations certains ajustements sont nécessaires afin de couvrir les différents chemins à entretenir.

Voici donc une catégorisation des chemins et planification des entretiens réguliers à réaliser annuellement.

Tableau 1 : Catégorisation des chemins forestiers entretenus sur la zec de la Rivière-Blanche

Nom du chemin	Zone	Nombre d'entretiens	Moment de l'entretien	Type d'entretien
Chemins Principaux				
Route 29	Km 18 à 26 (hors ZEC)	2	Mai Juillet	Nivelage (2x) et scarification (2x)
Route 29	Km 26 à 55	1	Mai	Nivelage et scarification
Route 29 (Est)	Km 55 à 66	1	Mai	Nivelage et scarification
Route 29 (Ouest)	Km 55 à 73	1	Mai	Nivelage et scarification
Ruisseau Rouge	Km 26 à 31	2	Mai Juillet	Nivelage (1x) et scarification (2x)
Ruisseau Rouge	Km 31 à 46	1	Juin	Nivelage et scarification
Chemins Secondaires				
Traverse du Coucou	Km 1 à 7	1	Juin	Scarification
Traverse la Salle	Km 1 à 5	3	Mai Juillet Septembre	Scarification
Blanc	Km 1 à 9 (Camping)	2	Juin Août	Nivelage (1x) et scarification (2x)
Écarté	Km 6 à 14 (Giroux)	1	Juin	Scarification
Drôle	Km 1 à 2	1	Juin	Scarification
O'Neil	Km 1 à 4	2	Mai Juillet	Scarification
Batiscan	Km 1 à 12	2	Juin Août	Scarification (2x)
Débarcadère lac des Passes	Km 1 à 9	1	Mai	Scarification
Montplaisir	Km 1 à 5	1	Juin	Scarification
Andrews	Km 1 à 6	1	Juin	Scarification
Baie cachée	Km 1 à 7	1	Juin	Scarification
Chemins Tertiaires				
Matthies	Km 1 à 8	1	Juin	Scarification
Barbet (du)	Km 1 à 3	1	Juin	Scarification
Traverse du Seaton	Km 1 à 4	1	Juin	Scarification
Némo	Km 1 à 10	1	Juin	Scarification
Moïse	Km 1 à 5	1	Juin	Scarification

Étape 1 : Établir la priorisation

La circulation sur le chemin principal reste la première priorité puisque celui-ci est la plus importante voie d'accès. La première passe de la saison doit donc s'effectuer le plus tôt possible.

En second lieu, la priorisation en début de saison est de s'assurer qu'il n'y a pas de bris affectant la circulation des utilisateurs. Un examen routier peut être effectué par secteur lors des différentes sorties terrains. Une fiche de suivi pourra être fournie dans chaque véhicule pour qu'une mise à jour des entretiens à réaliser se fasse en continu. Afin que ne pas hypothéquer la machinerie et la main d'œuvre au même endroit durant toute la saison, il sera nécessaire d'évaluer le niveau d'urgence, ainsi que le temps nécessaire à la réalisation des travaux.

Voici un exemple de la fiche :

Tableau 2 : Fiche de suivi des corrections et entretiens à réaliser sur les chemins de la zec de la Rivière-Blanche.

Date du constat :		Temps estimé : _____ jr/homme		Date des travaux :	
Chemin	km	Type de bris	Causes	Travaux à réaliser	Niveau d'urgence
Blanc	3 à 4	Problèmes de : <input type="checkbox"/> Ponceaux <input type="checkbox"/> Vision <input type="checkbox"/> Surfaçage <input checked="" type="checkbox"/> Érosion transversale <input type="checkbox"/> Érosion latérale <input type="checkbox"/> Autres : _____	<input checked="" type="checkbox"/> Eau de ruissellement <input checked="" type="checkbox"/> Absence de fossés <input checked="" type="checkbox"/> Absence de saignées ou insuffisantes <input type="checkbox"/> Matériel insuffisant <input type="checkbox"/> Couronne du chemin <input type="checkbox"/> Autres : _____	_____ _____ _____ _____ _____ _____	<input type="checkbox"/> Faible <input type="checkbox"/> Moyen <input checked="" type="checkbox"/> Élevée

Cette fiche permettra de planifier les entretiens à réaliser en urgence lorsque nous avons les équipements dans le même secteur. La coordination sera plus qu'importante afin d'éviter les déplacements possibles et ainsi limiter les coûts d'opération. Cependant, les bris jugés urgents devront être réparés le plus rapidement possible, tandis que les bris jugés moyens ou faibles pourront être réparés lors du déplacement de la machinerie dans le secteur ciblé.

De plus, les entretiens réguliers seront effectués en fonction de l'ordre de priorité (principal, secondaire, tertiaire) tel qu'identifié sur la dernière version de la carte topographique de la Zec et le tableau 1.

- Route 29 entre km 18 et 52 « doit être nivelée et « peignée » dès que possible en début de saison. Les entretiens subséquents de cette route doivent être faits selon l'absence de transport de bois. En temps de transport, il revient aux forestiers de faire l'entretien des routes empruntés par leurs camions »
- Ruisseau Rouge jusqu'au km 33 + chemin lac O'Neil
- Chemin du lac Blanc
- Chemin du lac Batiscan
- Chemin jusqu'au km 65 près du Cornuti.
- Chemin jusqu'au km 64, vers Rivière Moïse
- Chemin du lac Monplaisir
- Chemin du lac des Passes
- Traverse du lac Coucou (à partir du km 42)
- Chemin jusqu'au lac Draper et Giroux
- Chemin de la Baie-Cachée

Lorsque l'entretien régulier aura été finalisé, faire un entretien en profondeur en priorisant les chemins dont l'état est fortement dégradé (en fonction des fiches de suivi), tout en prenant en compte l'ordre de priorité du chemin et le temps de déplacement de la machinerie.

Étape 2 : Favoriser la mobilisation

En raison de l'étendue du territoire, le temps de déplacement de la machinerie est un énorme facteur limitant. Tel que mentionné dans la prémisses du plan d'intervention : «*Cela peut parfois avoir pour incidence de faire des travaux d'entretien dans un chemin tertiaire avant un secondaire*».

Comme mentionné précédemment, l'idée en début de saison est de faire un entretien rapide de tous les chemins pour favoriser l'accessibilité. La machinerie ne devrait donc pas s'attarder dans un secteur en particulier. Par contre, lors d'un entretien normal, à moins d'une situation d'urgence, tous les chemins d'un secteur devraient être couverts avant de déménager la machinerie.

Étape 3 : Améliorer la visibilité et l'affichage

Les chemins dont la visibilité est réduite sont à prioriser. Des interventions de débroussaillage sont prévues pour l'automne, mais au besoin pourraient être effectuées au printemps. Idéalement, le tracteur ayant la débroussailleuse doit passer en premier et la niveleuse peut le suivre pour dégager immédiatement le chemin.

- Traverse lac la Salle ;
- Rte 29 ;
- Ruisseau rouge (dépassé km 31) ;
- Batiscan ;
-
-
-
-

Tous autre chemin nécessitant un débroussaillage peut être inscrit sur cette liste.

2. Assurer l'entretien du réseau routier en préservant les habitats fauniques ;

Il est impératif d'éviter que les eaux de ruissellement amènent des sédiments fins dans les cours d'eau. Il sera donc important d'améliorer la surface de roulement en effectuant correctement le reprofilage de la couronne tout en limitant les accumulations du matériel sur le bord de la chaussée. L'amélioration des profilages de côtes problématiques nécessite l'aménagement de fossés et/ou de saignées.

3. Valoriser la synergie avec les partenaires ;

Il est impératif de vérifier les possibilités d'effectuer certains travaux en partenariat avec les différents organismes. Parmi ceux-ci, le **Groupement forestier** et **groupe Savard et fils** sont fortement à envisager. La **Réserve faunique de Portneuf** peut être approchée pour les travaux à réaliser entre le 18^e km et le 26^e km de la route 29. Le partenariat avec certains villégiateurs détenant de la machinerie pourrait possiblement être envisagé pour couvrir des accès de chalet. Les partenaires financiers sont aussi importants. Comme les programmes pour l'entretien des chemins sont divers, (Réseau zec, MRCs) il est important de prévoir un à deux projets annuel pour améliorer le réseau. Les projets peuvent concerner les améliorations d'accès, les réfections de chemins ou tout autre projets nécessitant de la machinerie.

La présence d'au moins un représentant sur le comité des chemins permet d'assurer une continuité dans les programmes et dans les projets admissibles. Il est important de continuer de participer à ces rencontres.

4. Pour chaque intervention, utiliser l'approche la plus rentable entre celle de faire les travaux en régie interne et celle à contrat ;

Effectuer les travaux en régie interne est toujours plus rentable que de faire appel à un sous-contractant. Cependant, le nombre d'effectifs limité, ainsi que le type de machinerie à utiliser peut rendre limitant certains projets. La conciliation entre les différents partenaires et nos effectifs est essentielle pour avoir une réalisation efficiente.

Voici une planification des différents projets à réaliser pour 2021 à 2023

Nom du projet	Année du projet	Subventions possibles	Sous-contractant
Aménagement de 5 accès aux lacs (des Bouleaux, Vautri, Charles, Draper, O'Neil)	2021	MRCP Réseau zec	<input type="checkbox"/> Nécessaire <input checked="" type="checkbox"/> Possible <input type="checkbox"/> Interne seulement
Chemin du lac Lastre (Réfection des côtés)	2021	Réseau zec	<input checked="" type="checkbox"/> Nécessaire <input type="checkbox"/> Possible <input type="checkbox"/> Interne seulement
Pont du lac Coucou	2021	MFFP	<input checked="" type="checkbox"/> Nécessaire <input type="checkbox"/> Possible <input type="checkbox"/> Interne seulement
Réfection chemin du lac Batiscan	2022 ou 2023	À voir	<input checked="" type="checkbox"/> Nécessaire <input type="checkbox"/> Possible <input type="checkbox"/> Interne seulement
Amélioration des espaces de Stationnement (site de pêche à gué, site de randonnée pédestre, débarcadère)	2022 ou 2023	À voir	<input type="checkbox"/> Nécessaire <input type="checkbox"/> Possible <input checked="" type="checkbox"/> Interne seulement

Plusieurs autres projets d'amélioration des accès peuvent être ajoutés à tout moment dans ce tableau.

Mis à part ces travaux, il est prévu via le comité chemin de procéder à l'amélioration du chemin du ruisseau Rouge. Pour l'ASM, l'investissement devrait être seulement monétaire par le paiement d'un 12 000\$ pour le creusage de fossés et l'ajout de ponceaux de drainage. Cette portion des travaux sera par la suite éligible à la subvention pour l'entretien du réseau routier de Zecs Québec. Au besoin, l'ASM pourrait aussi contribuer à ces travaux par l'usage de la machinerie interne.