



LA FÉDÉRATION DES CLUBS DE  
MOTONEIGISTES DU QUÉBEC

## Consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi no. 147

« Loi concernant l'interdiction d'intenter certains recours liés à l'utilisation des véhicules  
hors route dans les sentiers faisant partie du réseau interrégional. »

Mémoire de la  
Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (FCMQ)

Présenté à la Commission des transports et de l'environnement  
Assemblée nationale du Québec

14 novembre 2017



## TABLE DES MATIÈRES

Présentation.....	3
La pratique de la motoneige.....	3
L'importance de la protection contre les recours .....	4
Les transformations réalisées depuis 2004.....	5
Les actions à venir.....	7
Conclusion .....	8

## **Présentation**

Madame la ministre déléguée aux Transports,  
Monsieur le président et chers parlementaires de la commission,

Je souhaite d'abord vous remercier de nous accorder l'opportunité de nous exprimer lors de ces consultations particulière à propos du projet de loi no. 147.

Comme vous le savez, la reconduction de l'interdiction d'intenter certains recours liés à l'utilisation des véhicules hors route dans les sentiers faisant partie du réseau interrégional est un élément essentiel à la survie de la pratique de la motoneige au Québec pour les années à venir. La Fédération des clubs de motoneigistes du Québec accueille donc très favorablement et avec soulagement la reconduction de l'immunité jusqu'en 2020.

## **La pratique de la motoneige**

Le Québec est sans conteste reconnu internationalement comme le paradis de la motoneige. Grâce à la qualité de ses sentiers interconnectés, signalisés, entretenus et sécuritaires, il est considéré comme la destination privilégiée des amateurs de motoneige de partout dans le monde. À cet effet, les retombées économiques sont d'envergure. La pratique de la motoneige qui se déroule uniquement en hiver, entre 12 et 18 semaines, génère des retombées économiques directes qui se chiffrent à 3,27 milliards de dollars par année, tout en générant plus de 14 000 emplois. Parlons aussi des recettes fiscales aux divers paliers de gouvernement, celles-ci se chiffrent dans les centaines de millions de dollars annuellement.

Si le niveau d'activité économique positif se fait ressentir à la grandeur de la province, son impact positif est davantage perçu dans les régions les plus éloignées du Québec, l'activité motoneige étant essentielle à la survie de nombreux commerces. Au moment où l'industrie du bois d'œuvre connaît des crises récurrentes, notamment l'imposition récente de droits compensateurs et antidumping par les États-Unis, la pratique de la motoneige permet de maintenir en vie des services et des emplois dans ces régions et villages éloignés qui, sans cet apport, connaîtraient d'importantes difficultés économiques et sociales.

Sur le plan touristique, la motoneige est l'un des quatre produits prioritaires retenus dans la Stratégie de mise en valeur du tourisme hivernal 2014-2020 par Tourisme Québec, et fait également l'objet d'une mesure spécifique du plan d'action qui y est associé. Cette mesure consiste en l'élaboration d'un plan de développement stratégique dont l'objectif est de renouveler le produit motoneige dans une perspective touristique. Le produit motoneige au Québec attire plus de 30 000 touristes annuellement provenant de l'Ontario, des États-Unis et de l'Europe. Cet engouement pour la motoneige est rendu possible uniquement grâce à la qualité de notre réseau de sentiers de motoneige.

Bien que la dimension économique de l'activité soit importante et irréfutable, les bénéfices sociétaux qui découlent de l'activité motoneige ne se limitent pas là. Parlons aussi des bienfaits sur le plan de la santé publique. Dans une époque où notre société est impactée de plus en plus par un train de vie toujours plus sédentaire, une étude effectuée l'année dernière par des chercheurs à l'université de Guelph démontre clairement que l'activité motoneige contribue au bien-être physique des adeptes de la motoneige, son impact physiologique rivalisant avec la marche et le vélo de plaisance. En outre, celle-ci a lieu l'hiver, soit à une période de l'année particulièrement casanière pour beaucoup de gens. Parlons de bonnes nouvelles dans un contexte où le coût des soins de santé ne cesse de croître.

### **L'importance de la protection contre les recours**

La Fédération et ses clubs se prononcent en faveur du prolongement de l'immunité jusqu'en 2020, cette décision s'avérant cruciale pour nos clubs et leurs bénévoles puisqu'elle leur permet d'opérer sans devoir être constamment confronté à la possibilité d'un litige et toute l'incertitude que cela puisse apporter.

Pour bien comprendre l'importance cruciale du prolongement du moratoire, nous devons retourner en arrière à une période où nous n'avions pas le superbe réseau de sentiers que nous avons aujourd'hui, soit à la fin des années 60, une époque où l'activité motoneige se développait de façon incontrôlée, occasionnant de nombreux problèmes liés à la circulation illégale sur les terrains privés et chemins publics, provoquant ainsi des dommages aux propriétés privées mais, plus important encore, provoquant de nombreux accidents et décès. Afin de remédier à cette situation, le gouvernement travailla en collaboration avec la communauté motoneigiste, incluant la nouvelle Fédération des clubs de motoneigistes qui fut fondée en 1974, pour mettre en place un réseau de sentiers. Il s'agissait des humbles débuts de ce superbe réseau de plus de 33 000 km que nous avons aujourd'hui, ceci permettant d'encadrer l'activité et de réduire de façon dramatique et continue les nombreux problèmes de cohabitation et de sécurité. Le chemin parcouru depuis est considérable, nos clubs et des milliers de bénévoles ayant travaillé d'arrache-pied pendant plus de 40 ans pour améliorer la pratique de la motoneige aussi bien sur le plan sécuritaire que sur les questions de la cohabitation et de l'acceptabilité sociale. Non seulement les impacts négatifs ont diminués, mais une vaste industrie récréotouristique s'est développée, emmenant avec elle une croissance économique à la grandeur du Québec et permettant à notre province de rayonner internationalement.

L'industrie motoneige au Québec est basée sur le principe de l'utilisateur-payeur, dont les pierres angulaires sont la contribution financière des motoneigistes et le bénévolat. Ils sont plus de 4 500 bénévoles qui consacrent plus de 800 000 heures annuellement pour offrir un service de qualité aux motoneigistes d'ici et d'ailleurs. Ils gèrent entre autre une flotte de plus de 500 surfaceuses qui sillonnent les 33 000 km de sentiers balisés. Il n'existe nulle part dans le monde une activité ayant des retombées économiques et touristiques d'une telle envergure qui repose exclusivement sur le travail des bénévoles.

La conséquence immédiate de la fin du moratoire est sans équivoque. En l'absence de cette prolongation et au regard de l'expérience vécue lors de l'annonce du *Jugement Langlois* dans la cause du Petit Train du Nord, il est certain que la crainte de faire face à des recours judiciaires pourrait amener de nombreux propriétaires fonciers à retirer les droits de passage pour les motoneigistes, ce qui aurait pour effet immédiat la mise en péril de l'intégrité du réseau, la pierre d'assise de notre industrie. La perte de l'accessibilité, mais également de l'interconnexion entre les régions, affecterait irrémédiablement l'industrie de la motoneige, menaçant ainsi les retombées économiques et les emplois qui y sont rattachés. De plus, il est raisonnable de croire que toute brèche dans le réseau de sentiers créerait une situation non sécuritaire, des plus chaotiques et qui pourrait entraîner une augmentation significative du nombre d'accidents puisque les utilisateurs seraient appelés à circuler hors sentiers, dans des endroits souvent non sécuritaires et non patrouillés. Cet état de fait constituerait également un irritant majeur pour les résidents et une situation des plus nuisibles à l'environnement. Rappelons qu'aujourd'hui, plus de 180 000 motoneiges sont immatriculées annuellement au Québec. De croire que la disparition du réseau n'occasionnerait pas le chaos relève du fantasme.

Retournez en arrière à une période où le désordre régnait serait regrettable pour tous. Personne n'en ressortirait gagnant.

#### **Les transformations réalisées depuis 2004**

Depuis l'avènement du *Jugement Langlois*, énormément de chemin a été parcouru autant par les fabricants de motoneiges que par notre fédération et nos clubs.

Depuis plus de 10 ans maintenant, l'industrie de la motoneige a beaucoup évolué. Les motoneiges vendues au Québec aujourd'hui sont toutes soumises à des normes de gaz d'échappement administrées par Environnement Canada. Les motoneiges modernes sont nettement plus propres et moins bruyantes que celles du passé, l'industrie s'étant prise en main pour améliorer la cohabitation de l'activité et des adeptes avec les riverains et citoyens. Les adeptes aujourd'hui ont droit à des motoneiges munies de moteurs à technologie propre, soit à moteurs quatre-temps, ou à moteurs deux-temps à admission par injection directe ou semi-directe. La Fédération a mandaté l'université McGill à réaliser une étude comparative entre deux modèles de motoneige, une de 2003 et une de 2015. Les résultats sont forts positifs et concluants: ils démontrent clairement que la motoneige de 2015 est nettement plus silencieuse et écoénergétique, avec moins d'émission de gaz et d'odeurs.

De plus, le renouvellement rapide de la flotte de motoneiges au Québec assure un rajeunissement continu des modèles circulant dans les sentiers de la province. En effet, plus de la moitié des motoneiges qui circulent dans nos sentiers ont été fabriquées depuis moins de 7 ans et le pourcentage de motoneiges fabriquées depuis 2006, soit l'année de l'introduction des normes de gaz d'échappement, s'élève à plus de 84%. Il est donc clair que les motoneiges circulant dans nos sentiers aujourd'hui sont plus propres, plus silencieuses et respectueuses des normes environnementales en matière de rejet et d'odeur.

En perspective de la levée éventuelle du moratoire, la FCMQ, consciente de la fragilité de l'activité motoneige, a mis en place une planification stratégique pour contrer les problématiques. S'en sont suivies des démarches proactives incluant la recherche de pistes de solutions afin d'encadrer la pratique de la motoneige, d'informer et de former les clubs et les motoneigistes en matière de respect de l'environnement, de sécurité et de résolution de problèmes de voisinage. De plus, consciente de son rôle clé dans l'évolution des mentalités en faveur d'une pratique durable de la motoneige, la FCMQ a décidé d'amorcer son virage vert en respect avec les orientations édictées par la loi sur le développement durable et la stratégie gouvernementale de développement durable. Débutant en 2008, la FCMQ a amorcé une collaboration avec Nature-Action Québec (NAQ), organisme à but non lucratif reconnu pour son expertise et pour la qualité de ses services en environnement, celle-ci aboutissant à de nombreuses initiatives. En 2015, la FCMQ et NAQ ont créé un programme volontaire de certification environnementale écoSentier<sup>MD</sup> <sup>1</sup>. Ce programme offre une reconnaissance environnementale des sentiers où ont été appliquées non seulement les pratiques exigées par la réglementation environnementale en vigueur pour les sentiers de motoneige, mais également les bonnes pratiques environnementales. Sur le plan communication, notre fédération entreprend annuellement de vastes campagnes de promotion des bonnes pratiques environnementales en lien avec la pratique de la motoneige. Nous projetons prochainement la réalisation de capsules environnementales en collaboration avec NAQ. Cette action est soutenue par la Fondation de la Faune du Québec.

Grâce à ses actions, la FCMQ est reconnue comme leader au sein de la communauté motoneigiste canadienne et internationale.

La Fédération a également comme priorité la sécurité des usagers dans les sentiers de motoneige ainsi que le respect des lois et des riverains. À cet effet, nous avons mis sur pied en 2001 un ambitieux programme de patrouilleurs de sentiers et d'agent provinciaux, que nous avons bonifié au fil des années. Actuellement nous comptons plus de 1 200 patrouilleurs de sentiers, dont 115 agents provinciaux, tous des bénévoles. Mandatés à sensibiliser les motoneigistes quant à la conduite et aux pratiques responsables, ainsi qu'au respect des lois et règlements, ils travaillent aussi en concert avec les agents des corps policiers du Québec dans le but de pourchasser les utilisateurs de systèmes d'échappements modifiés et bruyants.

Enfin, nous avons mis en place des agents de liaison dans chacune des régions du Québec. Une démarche encouragée par le ministère des Transports, ils offrent un soutien aux clubs dans leurs nombreuses démarches administratives, en plus de les conseiller dans leurs projets d'aménagement de sentiers, y compris la réalisation de relocalisations de sentiers dans le but d'améliorer la cohabitation. De plus, suite à la mise en place en 2010 d'un processus de traitement des plaintes, de médiation et d'arbitrage (soit l'article 45.1 de la Loi sur les VHR), ils jouent aussi le rôle de facilitateurs lors des conflits avec les riverains. Nous sommes fiers et heureux de vous informer que toutes les actions mises en place ont porté fruit. Le bilan portant

---

<sup>1</sup> [www.ecosentier.ca](http://www.ecosentier.ca)

sur les plaintes énoncé dans le rapport du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET)<sup>2</sup>, démontre que seulement 18 plaintes en tout ont été traitées, dont une seule correspondait aux critères définis par la Loi sur les VHR. Les 17 non admissibles ont toutefois été redirigées vers les agents de liaison des fédérations de VHR ou vers le coordonnateur du territoire concerné.

En terminant notre rapport sur l'évolution des plus positives du dossier de la cohabitation, permettez-nous de soulever une synthèse des conclusions rendues dans le rapport du *Projet pilote pour la mise en place des moyens d'atténuation du bruit causé par des motoneiges*, soit le rapport rendu en novembre 2009 suite à l'étude effectuée par la firme SoftDB : « Les principaux moyens d'atténuation du bruit retenus consistent à modifier les tracés en respectant des distances minimales avec les sentiers, réduire la vitesse des véhicules en zone sensible, mettre en place des écrans acoustiques dans des cas particuliers et encourager la fabrication et l'utilisation de motoneiges plus silencieuses. » Parmi les pistes de solutions soulevées, notons que la modification des tracés de sentiers est en cours, que la vitesse en milieu résidentiel a été réduite et que les nouvelles motoneiges sont plus silencieuses. Le rapport parle également du besoin de contrôler les heures d'utilisation de certains sentiers, ainsi que d'informer et former les motoneigistes quant aux pratiques responsables, deux autres recommandations qui ont été respectées. Parlons donc d'un bulletin très positif.

### **Les actions à venir**

Certes, tous les efforts consentis par notre Fédération et nos clubs sont à poursuivre, mais d'autres actions doivent être mises en place d'ici 2020 afin de pérenniser notre réseau. Dans un premier temps, nous souhaitons continuer le projet de sentiers durables qui a été initié par le MTMDET en 2010. Nous accueillons positivement l'initiative du MFFP pour la création d'une table de discussion, en collaboration avec le MERN et le MTMDET. Nous souhaiterions également que le ministère du Tourisme se joigne aux tables de discussion vu l'importance du produit motoneige pour l'industrie touristique et l'intérêt qui lui est porté.

Pour revenir brièvement sur l'étude sur les moyens d'atténuation du bruit mentionnée plus tôt, les démarches en cours doivent être poursuivies, notamment la modification du tracé des sentiers, ceci dans l'objectif de garder une distance suffisante avec les zones sensibles au bruit. L'implantation d'écrans acoustiques serait également souhaitable. Toutefois, ces mesures exigeront des investissements financiers importants et, dans le contexte d'un système qui est déjà sous un stress financier, des fonds supplémentaires devront être obtenus. En outre, il faudra aussi prévoir la mise en place de plus d'outils pour améliorer la mise en application de la loi, notamment concernant les limites de vitesses à proximité des résidences, ainsi que le retrait

---

<sup>2</sup> MTMDET, 2016 « Rapport sur l'immunité de poursuites fondées sur les inconvénients de voisinage et le processus de traitement des plaintes, de la médiation et de l'arbitrage en matière de véhicules hors route, Juin 2016

des échappements modifiés, deux mesures qui aideront à réduire les niveaux sonores problématiques qui en découlent.

### **Conclusion**

En terminant, nous soutenons cette prolongation de l'immunité ainsi que du processus de traitement des plaintes, de médiation et d'arbitrage, celle-ci favorisant la prise d'entente entre les parties, menant ainsi à des solutions durables pour régler les problèmes de cohabitation, par des mécanismes non judiciaires de règlement des différends.

Nous ne vivons pas en vase clos et la réalité est que le monde, plus particulièrement l'industrie de la motoneige, a beaucoup évolué depuis la période du *Jugement Langlois*. Les motoneiges modernes, assujetties à une réglementation visant les gaz d'échappement, sont nettement plus propres et silencieuses que celles du passé, comme l'a démontrée l'étude comparative effectuée par l'université McGill. La Fédération, leader mondial sur le plan du développement durable et de l'environnement, a instauré de nombreuses mesures et programmes dans le but unique d'améliorer la cohabitation et le respect des riverains. Toutefois, le travail se poursuit et nos clubs et les milliers de bénévoles responsables de la gestion de notre réseau de sentiers ont besoin de plus de temps et de ressources pour finir leur travail.

En attente de l'achèvement des travaux, le retrait immédiat de l'immunité, et la menace omniprésente de litige que cela apporterait, ferait en sorte que l'effondrement de notre réseau est une possibilité très réelle. En plus des pertes économiques importantes que cela occasionnerait, notamment en régions éloignées où les défis économiques sont déjà presque insurmontables, la disparition de la motoneige encadrée tel que nous l'observons actuellement nous mènerait inévitablement vers une situation chaotique similaire à celle des années 60, avec 180 000 motoneiges circulant illégalement sur les terrains privés et chemins publics, une situation que personne ne souhaite.

Au nom de la FCMQ, ses 200 clubs et milliers de bénévoles, nous vous remercions de l'invitation qui nous a été accordée afin de déposer le présent mémoire.