

**CONSULTATIONS PARTICULIÈRES SUR LE DOCUMENT INTITULÉ
« VERS UN DÉVELOPPEMENT DURABLE DE LA PRATIQUE »**

**Mémoire de la
Fédération des Chambres de commerce du Québec**

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

10 mars 2010

TABLE DES MATIÈRES¹

Présentation	3
Poursuivre la concertation (chapitre 1)	5
Financer adéquatement les sentiers (chapitre 2)	7
Soutenir le bénévolat (chapitre 3)	8
Assurer la pérennité de la pratique par un resserrement de son encadrement (chapitre 1)	9
Rendre les véhicules moins polluants (chapitre 2)	14
Accentuer le contrôle (chapitre 3)	15
Accroître la sensibilisation (chapitre 4)	16
Autres pistes de discussions	18

¹ Les numéros de chapitres réfèrent aux chapitres du document «Vers un développement durable de la pratique »

Madame la Ministre ;

Monsieur le Ministre délégué ;

Monsieur le Président ;

Mesdames et messieurs les députés ;

Je m'appelle Caroline St-Jacques et je suis vice-présidente des affaires publiques et communications de la Fédération des Chambres de Commerce du Québec. Je vous présente mon collègue Monsieur Daniel Desjardins, directeur général de la Chambre de commerce de Sainte-Agathe-des-Monts.

En premier lieu, la Fédération des Chambres de Commerce du Québec est heureuse de vous présenter son mémoire à cette Commission des transports et de l'environnement. Nous vous remercions de nous avoir invitées à cette commission.

La Fédération des Chambre de Commerce du Québec, par l'entremise de Monsieur Desjardins, a toujours été présente, que se soit pour la première tournée de consultation en 2005, lors de la commission parlementaire en 2006, de même que par sa présence sur la table de consultation des Laurentides ainsi qu'au comité consultatif national.

Pour nous, il est plus important de travailler ensemble à trouver des solutions que de travailler chacun de son côté. Dans leur bilan des travaux, les tables de concertation des différentes régions du Québec nous démontrent que les problématiques et les solutions ont été identifiées. Ce qui prouve que des solutions peuvent être trouvées si les intervenants sont prêts à travailler ensemble. Maintenant que des pistes de solutions ont été identifiées, il faut les réaliser ; de là l'importance du maintien de ces dernières.

Les véhicules hors-routes représentent des retombés économiques de plus de 2 milliards annuellement, en plus de fournir du travail à 14 400 québécois et ainsi nourrir autant de familles. Même si pour nous le volet économique est important, nous souhaitons que le développement de ce loisir soit fait dans le respect du développement durable, soit en équilibrant les dimensions économique, environnementale et sociale.

PARTIE II : DES MESURES STRUCTURANTES (page 31)

POURSUIVRE LA CONCERTATION (CHAPITRE 1)

→ Mesure : Concertation régionale

- *Le mandat confié aux CRÉ de mettre en place des tables de concertation régional sur les VHR, afin d'établir des réseaux de sentiers interrégionaux de VHR, est prolongé pour trois ans, avec un soutien financier de 40 000 \$ par année. Le nouveau mandat sera adapté pour tenir compte de l'avancement des travaux (page 34).*

Commentaires

- ✓ La FCCQ est d'accord pour que le mandat soit adapté et prolongé pour trois ans.
- ✓ Depuis la formation de ces tables, des problématiques et des solutions ont été identifiées sans pour autant avoir été réalisées. Par son maintien, nous nous assurons la réalisation des objectifs ciblés.

→ Mesure : Comité consultatif sur les VHR

- *Le Comité consultatif sur les VHR deviendra permanent et son mandat sera révisé pour optimiser le rôle (page 35).*

→ Mesure : Comité interministériel sur les VHR

- *Le Comité interministériel sur les VHR sera maintenu afin de poursuivre la concertation entre les partenaires gouvernementaux (page 36).*

**LA FÉDÉRATION DES CHAMBRES DE COMMERCE DU
QUÉBEC EST EN ACCORD AVEC CES PROPOSITIONS DU
DOCUMENT « VERS UN DÉVELOPPEMENT DURABLE DE
LA PRATIQUE »**

Commentaires

- ✓ Il est important que le comité consultatif soit maintenu. En optimisant son rôle, il est important d'assurer le lien des différentes tables de concertation afin que les liens interrégionaux soient réalisés.
- ✓ Nous sommes d'avis que le Comité interministériel sur les VHR doit maintenir et renforcer les liens entre les ministères afin d'optimiser le soutien aux régions.

FINANCER ADÉQUATEMENT LES SENTIERS (CHAPITRE 2)

→Mesure

- *La surcharge sur l'immatriculation des VHR sera bonifiée de 15 \$ par VHR pour soutenir adéquatement les clubs, pour financer les infrastructures sur les sentiers et pour protéger la faune et les habitats fauniques. Ces programmes seront gérés par le MTQ. Cette bonification sera répartie comme suit : 10 \$ de plus pour les clubs et les fédérations, 4 \$ pour les infrastructures et 1 \$ pour la protection de la faune et des habitats fauniques (page 37).*

**LA FÉDÉRATION DES CHAMBRES DE COMMERCE DU
QUÉBEC EST EN ACCORD AVEC CETTE PROPOSITION
DU DOCUMENT « VERS UN DÉVELOPPEMENT DURABLE
DE LA PRATIQUE »**

Commentaires

- ✓ Comme dans plusieurs dossiers la FCCQ préconise le principe de l'utilisateur payeur.
- ✓ Les programmes d'aide financière pour les infrastructures seront gérés par quel organisme? Afin d'éviter les interférences, les duplications et la bureaucratie et autre délai, nous suggérons un processus simple qui pourrait être géré par le ministère des Transports du Québec en région.

SOUTENIR LE BÉNÉVOLAT (CHAPITRE 3)

→ Mesure : Prix de reconnaissance

- *Afin de reconnaître l'important travail et le dévouement des bénévoles, un prix de reconnaissance est institué (page 40).*

LA FÉDÉRATION DES CHAMBRES DE COMMERCE DU QUÉBEC EST EN ACCORD AVEC CETTE PROPOSITION DU DOCUMENT « VERS UN DÉVELOPPEMENT DURABLE DE LA PRATIQUE »

Commentaires

- ✓ Il a été souligné à plusieurs reprises que les bénévoles des clubs VHR sont à bout de souffle. Les bénévoles ont besoin de soutien régulier dans leurs démarches : demande d'autorisation auprès des municipalités et ministères; accès à l'information, à la documentation (formulaire, cartographie) et la gestion.
- ✓ L'idée d'un prix de reconnaissance aux bénévoles étant très louable, il faudrait quand même se pencher sur le financement des clubs et ainsi le soutien financier des bénévoles. Aucune structure importante peut espérer survivre en étant basée sur autant de bénévoles. Toutefois, nous croyons que des infrastructures déjà existantes pourraient occuper ce rôle, que ce soit par les tables de concertation ou organismes déjà existants.

PARTIE III: DISCUSSIONS SUR LES PERSPECTIVES D'AVENIR **(page 41)**

ASSURER LA PÉRENNITÉ DE LA PRATIQUE PAR UN **RESSERREMENT DE SON ENCADREMENT (CHAPITRE 1) (page** **44)**

→ Pistes de discussions : Distances séparatrices (page 44)

- *Y aurait-il lieu de modifier les distances séparatrices entre les sentiers et les résidences, particulièrement pour les nouveaux sentiers? Devrait-il y avoir des exceptions?*

Commentaires

- ✓ Il est certain qu'il est pertinent d'éloigner les sentiers existants de résidences lorsque ceux-ci sont aménagés trop près d'elles.
- ✓ Les clubs sont encouragés à aménager les nouveaux sentiers à plus de 100 mètres des résidences, dans la foulée du « Jugement Langlois ».
- ✓ Des exceptions devraient être considérées dans le cas où le club de motoneige a obtenu l'accord écrit du propriétaire. De plus, les municipalités et les MRC ont les pouvoirs de régler à ce sujet, notamment pour permettre l'accès aux services (essence, restauration, hébergement, etc.).
- *Devrait-on obliger les exploitants de sentiers à se conformer aux schémas d'aménagement et de développement des MRC et aux plans d'urbanisme des municipalités?*

Commentaires

- ✓ Nous croyons qu'il devrait y avoir une plus grande collaboration entre les exploitants de sentiers (clubs) et les responsables de

l'aménagement du territoire (municipalités et MRC) afin de planifier adéquatement l'emplacement des sentiers VHR. Les municipalités et les MRC devraient prévoir le développement du territoire en tenant compte des sentiers qu'ils souhaitent maintenir ou aménager sur leur territoire. Lorsqu'une municipalité souhaite maintenir ou aménager un sentier VHR sur son territoire, elle devrait en tenir compte avant de délivrer un permis de lotissement ou de construction et faire respecter les distances séparatrices qu'elle aura établie.

- ✓ Les distances séparatrices doivent être prises en considération tout particulièrement dans le cas des nouveaux sentiers et dans les secteurs où il y a du développement résidentiel et de villégiature.

- *Les municipalités devraient-elles augmenter les distances séparatrices pour les nouveaux développements (LAU) ?*

Commentaires

- ✓ Oui. Il serait intéressant d'avoir accès aux études socio-acoustiques sur le bruit causé par la circulation des véhicules hors routes, dont celle réalisée en 2009 afin d'aider les intervenants à établir les distances séparatrices.

→ Pistes de discussions : Heures de circulation (page 45)

- *Devrait-on considérer d'interdire toute la circulation de VHR sur les sentiers la nuit?*
- *Si oui, compte tenu des particularités de certaines régions où les VHR sont utilisés comme moyen de transport quotidien, des exceptions doivent-elles être considérées?*

Commentaires

- ✓ Oui. La circulation de nuit des VHR devrait être interdite, à part quelques exceptions qui devraient être identifiées. Un grand nombre de VHR qui circule la nuit sur un sentier VHR est plus nuisible que les utilisateurs le jour.
- ✓ En interdisant la circulation la nuit, les utilisateurs planifieraient leurs déplacements d'une façon différente. Exemple : au lieu de circuler la nuit, ils pourraient demeurer dans le secteur, louer un hébergement et ainsi participer à l'économie locale, tout en sécurisant la pratique du sport. Il faut rappeler que la totalité des décès en motoneiges cette année se sont produits après la tombée du jour.
- ✓ Oui, il doit y avoir exception pour les régions qui utilisent les VHR comme moyen de transport utilitaire.

→ Pistes de discussions : Protection contre les recours basés sur les inconvénients de voisinage (page 45)

- *Devrait-on envisager de prolonger la protection contre les recours basés sur des inconvénients de voisinage?*
- *Sur quels réseaux devrait-elle s'appliquer le cas échéant?*

Commentaires

- ✓ Oui, sans quoi, des propriétaires, des municipalités et des MRC n'accorderont plus de droit de passage et les réseaux VHR deviendront encore plus morcelés.
- ✓ La protection devrait s'appliquer sur les sentiers interrégionaux (Trans-Québec).

→ Pistes de discussions : Innovation technologique (page 46)

- *Comment pourrait-on favoriser l'utilisation de VHR munis de nouvelles technologies réduisant les émissions de gaz à effet de serre et de bruit?*

Commentaires

- ✓ Le choix d'utiliser des véhicules moins bruyants et moins polluants appartient aux utilisateurs. Le gouvernement pourrait créer des incitatifs pour les fabricants qui travaillent à mettre au point des technologies d'avant-garde sur le plan de la protection de l'environnement afin de trouver une solution pour encourager les utilisateurs à se munir de ces nouveaux véhicules.

→ Pistes de discussions : Circulation sur certains chemins (page 46)

- *Y aurait-il lieu d'assouplir l'encadrement actuel pour faciliter l'aménagement de sentiers sécuritaires dans les emprises routières?*

Commentaires

- ✓ L'arrivée du nouveau logiciel d'aide à la décision du MTQ (méthode multicritère pour l'autorisation de circulation des VHR sur les chemins publics) a permis d'identifier au moins deux solutions à des problématiques dans la région des Laurentides : l'identification de la voie de contournement des 38 km fermés sur le parc linéaire le P'tit Train du Nord et la circulation dans l'emprise de l'autoroute 640 à Terrebonne.
- ✓ Le cas de la circulation des VHR dans l'emprise de l'autoroute 50 n'est toujours pas résolu. Nous encourageons le MTQ à modifier son cadre législatif afin de pouvoir permettre la circulation des VHR dans les emprises routières, lorsque

sécuritaires, tout particulièrement pour les nouvelles constructions (exemple : voie de contournement de la Route 117 et Autoroute 50).

- ✓ Selon certains, le logiciel du MTQ est toutefois un outil plus sévère que les normes antérieures et a entraîné le retrait d'autorisations autrefois adressées à des clubs VHR.

RENDRE LES VÉHICULES MOINS POLLUANTS (CHAPITRE 2)

(page 47)

- *Y aurait-il lieu d'entreprendre, en collaboration avec les fabricants, un projet de recherche permettant de rendre les véhicules plus silencieux et moins polluants (odeurs, gaz à effet de serre (GES), etc.)?*
- *Serait-il opportun de demander au gouvernement fédéral de réviser les normes actuellement en vigueur?*

Commentaires

- ✓ Oui. Il ne faut pas que des projets de recherche sur des véhicules moins polluants ne soient la responsabilité que des fabricants mais également des gouvernements.
- ✓ En limitant la vitesse maximale toujours grandissante des véhicules. Les grands excès de vitesse sont non seulement non sécuritaires, mais aussi une source de nuisance.
- ✓ La fabrication et la vente des véhicules « Côte à côte » ou « *Side by side* » devraient être accompagnées de mesures conditionnelles pour la mise à niveau des infrastructures adéquates pour la pratique de cette activité.

ACCENTUER LE CONTRÔLE (CHAPITRE 3) (page 48)

→ Pistes de discussions : Policiers (page 48)

- *Une présence policière accrue serait-elle envisageable afin d'enrayer la circulation délinquante hors sentiers et d'assurer un meilleur respect des règles en vigueur?*

Commentaires

- Définitivement oui. Il est primordial que la Sûreté du Québec et les polices municipales aient les outils et les effectifs nécessaires pour la mise en application de la Loi sur les VHR. Cette mesure est très importante afin de contrôler les limites de vitesse prescrites et autres règlements. Ces facteurs non contrôlés peuvent rapidement devenir une source de nuisance pour les résidents riverains. Les zones de 30 km/heure devraient être plus surveillées.

→ Pistes de discussions : Agents de surveillance de sentiers (page 48)

- *Y aurait-il lieu de mieux former et informer les agents de surveillance de sentiers pour qu'ils connaissent l'étendue de leurs pouvoirs?*

Commentaires

- ✓ Oui. De plus, nous suggérons d'envisager la formation de plus d'agents fédérés assermentés pour la surveillance sur les sentiers.
- ✓ Nous suggérons d'examiner la possibilité d'une certaine rémunération des agents de sentiers.

ACCROÎTRE LA SENSIBILISATION (CHAPITRE 4) (page 49)

→ Pistes de discussions : Utilisateurs (page 49)

- *Devrait-on accroître les efforts de sensibilisation des utilisateurs de VHR en ce qui a trait notamment à la circulation hors sentiers, au respect des riverains et à l'amélioration de la sécurité, et ce, en faisant appel à différents médias, dont Internet?*

Commentaires

- ✓ Oui. Les fédérations devraient maintenir leurs rôles de sensibilisation et utiliser les outils existants (site Internet, revue). De plus, un dépliant d'information pourrait être remis aux utilisateurs lors du renouvellement de leur passe de membre ou lors du paiement des frais d'immatriculation.
- ✓ Plus de panneaux d'information et de sensibilisation devraient être installés aux abords des sentiers. Certains clubs ont installé des panneaux qui visent à sensibiliser les utilisateurs au fait qu'ils empruntent des terres privées; ceci devrait servir de modèle et être fait à plusieurs endroits.
- ✓ Nous suggérons d'examiner les incitatifs pour augmenter l'adhésion des membres aux clubs VHR.

→ Pistes de discussions : Propriétaires qui accordent des droits de passage (page 49)

- *Quel moyen efficace pourrait être utilisé pour rappeler aux propriétaires fonciers accordant des droits de passage qu'ils bénéficient d'une protection contre les recours en cas d'accidents sur le sentier aménagé sur leur propriété?*

Commentaires

- ✓ En leur remettant de l'information écrite lors du renouvellement du droit de passage par les clubs.
- ✓ Il est primordial de discuter au niveau national, de la mise sur pied d'un programme de reconnaissance des propriétaires et d'identifier des mesures de réalisations.

→ Pistes de discussions : Municipalités (page 50)

- *Serait-il pertinent de produire un guide à l'intention des municipalités pour les accompagner dans le traitement des demandes de circulation sur les chemins publics dont elles ont la gestion?*

Commentaires

- ✓ Le ministère des Affaires municipales et des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT) a produit un tel guide qui a été diffusé aux MRC et municipalités (Muni-Express).

→ Pistes de discussions : Fabricants (page 50)

- *Pour accentuer la sensibilisation et pour s'assurer que les utilisateurs de véhicules hors route adoptent des comportements sécuritaires, serait-il opportun d'encadrer la publicité diffusée par les fabricants de VHR?*

Commentaires

- ✓ Oui. Il est très important de montrer le côté loisir de la pratique du VHR et non de la pratique sportive et même acrobatique du sport.

AUTRES PISTES DE DISCUSSIONS

→ Pistes de discussions : Plan d'évacuation des blessés

- *Le document mentionne qu'« Un plan-type d'évacuation des blessés sur les sentiers éloignés a été soumis aux régions en septembre 2009 par le ministère de la Sécurité publique (MSP) » (page 19).*

Commentaires

- ✓ Bien, que cette mesure apparaît dans le document, les Conférence des Élus et du même coup les tables de Concertation des Véhicules hors route n'ont toujours pas reçu le « plan-type ».

→ Pistes de discussions : Accessibilité au territoire public

Commentaires

- ✓ Nous croyons qu'il devrait y avoir des discussions au sujet des conditions et des critères d'accessibilité aux terres publiques.