



**Mémoire déposé par la Fédération des Clubs de
Motoneigistes du Québec (FCMQ) à la Commission
parlementaire du Ministère des transports et de
l'environnement concernant le rapport sur les véhicules
hors route « vers un développement durable de la
pratique »**

Mémoire

Déposé le 15 Mars 2010

TABLE DES MATIÈRES

1.	LA FÉDÉRATION DES CLUBS DE MOTONEIGISTES DU QUÉBEC (FCMQ)	1
1.1	Historique et mission de la FCMQ.....	1
1.2	Le réseau de pistes de la FCMQ.....	1
1.3	Les retombées économiques de la motoneige	2
2.	LA POSITION DE LA FCMQ	2
2.1	D'un point de vue général	2
2.2	Positions quant aux pistes de discussion	4
3.	CONCLUSION	9

1. LA FÉDÉRATION DES CLUBS DE MOTONEIGISTES DU QUÉBEC (FCMQ)

1.1 Historique et mission de la FCMQ

Fondée en 1974, la FCMQ joue un rôle-clé en matière de représentation auprès des instances gouvernementales provinciales et municipales du Québec. Son histoire est intimement liée à celle de la motoneige et du Québec.

La Fédération des clubs de motoneigistes du Québec est un organisme à but non lucratif, voué au développement et à la promotion de la pratique de la motoneige dans tout le Québec. Le secrétariat permanent de la FCMQ (situé au Stade olympique à Montréal) est à l'écoute des attentes et des besoins de ses membres, comme de toutes les personnes, touristes ou non-initiées à la motoneige.

La FCMQ est à la disposition de ses membres afin de les soutenir et de les encourager dans leurs activités :

- Gérance des programmes d'assistance financière
- Application des lois et règlements
- Liens avec les partenaires
- Services de communication
- Gestion des droits d'accès
- Services complémentaires sur le site Internet
- Support aux clubs de motoneigistes (209)

La FCMQ effectue la mise à jour et la distribution des documents suivants :

- Carte des sentiers
- Guide des services de la FCMQ
- Guide des hôtels sécuritaires
- Magazine Motoneige Québec
- Service d'information sur le site Internet
- Affiches promotionnelles
- Pamphlets promotionnels sur la sécurité

1.2 Le réseau de pistes de la FCMQ

Le réseau de sentiers de motoneige du Québec est mondialement reconnu, notamment grâce à son accessibilité et à l'interconnexion entre les régions. Les paysages sont d'une grande beauté et les services, tels lieux d'hébergement, relais de motoneige et stations-service, sont facilement accessibles et vous garantissent une randonnée à motoneige

des plus réussies. Le réseau comprend 33 000 kilomètres de sentiers balisés, entretenus et sécurisés. Sont membres de la FCMQ, 208 clubs dont 90 000 membres individuels passionnés de motoneige. Plus de 4 500 bénévoles gèrent les droits d'accès, les sentiers et les activités sociales. La motoneige a toujours fait partie de l'image du Québec et de son patrimoine.

1.3 Les retombées économiques de la motoneige

La motoneige est un produit d'appel touristique officiel. L'impact touristique direct relié à la pratique récréotouristique de la motoneige au Québec est de 413 millions \$ (étude Zins Beauchesne et associés - saison 1995-1996). Les retombées globales du « produit motoneige » sont de 1 260 milliards \$ par année.

2. LA POSITION DE LA FCMQ

2.1 D'un point de vue général

Nous avons pris connaissance du rapport sur les véhicules hors route (ci- après le « Rapport ») déposé par le Ministre délégué aux Transports (ci après le « Ministre ») en Novembre 2009. Nous avons pris connaissance du jugement de la Cour Supérieure du Québec dans la cause du Petit Train du Nord et de l'arrêt de la Cour Suprême du Canada dans l'affaire Ciment Saint Laurent. Nous avons également analysé les dispositions pertinentes de la Loi sur les véhicules hors route (ci après « la Loi ») et ses règlements applicables en l'espèce. Nous comprenons que l'un des objectifs poursuivis par le Rapport est également de déterminer l'opportunité de maintenir en vigueur, de modifier ou d'abroger l'article 87.1 de la Loi.

L'esprit de la Loi est d'assurer la sécurité des utilisateurs des VHR et de favoriser une cohabitation harmonieuse avec les riverains des sentiers.

Le rapport fait suite à une consultation et analyse complète des enjeux reliés à la pratique des VHR dont notamment en matière de cohabitation avec les riverains des sentiers. Il découle de cette analyse documentaire des enjeux majeurs pouvant affecter la pratique de la motoneige au Québec. Les tables de concertation régionale sont d'ailleurs le moyen privilégié pour concerter les intervenants intéressés à trouver des solutions à ces enjeux.

La FCMQ a décidé de déposer un mémoire à la Commission parlementaire des Transports et de l'environnement (ci après « la

Commission ») afin qu'elle soit invitée à participer aux débats entourant la révision du Rapport.

Le Rapport fait état de nombreux enjeux affectant la pratique de la motoneige au Québec et les membres de la FCMQ. D'un point de vue générale, toutes dispositions législatives pouvant affecter l'industrie de la motoneige comportent un intérêt primordial pour la FCMQ et ses membres. Le maintien d'infrastructures sécuritaires et durables dont les liens entre les régions sont notamment des éléments essentiels à la pérennité et la survie de cette industrie touristique importante du Québec. Le Rapport souligne bien l'importance et la priorité pour l'industrie de la motoneige au Québec de consolider son réseau de sentiers afin qu'elle confirme son importance au sein de l'économie québécoise en tant que fabuleux levier économique pour les régions du Québec.

L'un des enjeux majeurs est sans contredit l'immunité ou la protection contre les recours basés sur les inconvénients de voisinage actuellement en vigueur pour les sentiers interrégionaux jusqu'au 1^{er} mai 2011. Comme il n'existe aucune garantie que des recours ne seront pas intentés, l'urgence de régler cet enjeu est bel et bien présente.

En effet, comme le souligne le Rapport, si des recours visant à interdire la circulation des motoneiges sont intentés devant les tribunaux judiciaires et jugés en faveur des demandeurs, il pourrait y avoir des interruptions importantes dans le réseau de sentiers. Toute interruption dans le réseau des sentiers créerait une situation chaotique qui pourrait entraîner une augmentation du nombre d'accidents alors que les utilisateurs circuleraient hors sentiers dans des endroits non sécuritaires et non surveillés, créer une situation encore plus irritante pour les résidents et ainsi nécessiter d'accroître la surveillance policière.

Au surplus, sous la crainte de devoir faire face à des recours judiciaires, certains propriétaires pourraient refuser d'accorder des droits de passage pour les VHR ce qui aurait pour effet de mettre en péril l'intégrité des réseaux reliés tant au plan local, régional qu'interrégional.

La FCMQ est également consciente et intéressée, dans une optique de développement durable, qu'elle doit participer à la recherche de solutions visant la pérennité de son réseau tout en permettant une cohabitation harmonieuse entre les riverains des sentiers et les utilisateurs de VHR. Nous opinons à l'effet que le respect des droits fondamentaux des citoyens est important mais qu'il s'inscrit toutefois dans une société où depuis des décennies la motoneige fait partie du patrimoine et des mœurs et coutumes des québécois et québécoises. La

FCMQ proposera toutefois aux présentes des aménagements et solutions visant à réduire et minimiser ces inconvénients.

Il est clair que le développement durable emporte son lot d'enjeux liés à l'utilisation des VHR. La série des mesures structurantes mises de l'avant par le gouvernement répondant aux demandes formulées par les partenaires telles que les tables de concertation régionale constituent un pas important pour assurer la pérennité de la pratique du VHR au Québec. La FCMQ continue de croire que ce mécanisme de concertation est essentiel à la recherche de solutions et désire être un partenaire important à cette démarche. La FCMQ recommande un statut permanent à ces tables de concertation régionale comme moyen de rassurer l'ensemble des parties intéressées.

La prochaine section de ce mémoire portera sur les pistes de solutions et discussions des perspectives d'avenir présentées à la partie 3 du Rapport. La FCMQ désire partager avec la Commission sa position quant aux diverses pistes de discussion.

2.2 Pistes de discussion

2.2.1 En référence au Chapitre 1 : assurer la pérennité de la pratique par un resserrement de son encadrement

a) Distances séparatrices

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

La position de la FCMQ est qu'il n'y a pas lieu de modifier les distances séparatrices entre les sentiers et les résidents riverains aux sentiers et que la distance séparatrice de 30 mètres devrait être maintenue. Il serait préférable de convenir de plages horaires, lorsque nécessaire, qui seraient plus respectueuses des résidents.

La FCMQ soutient que l'aménagement des nouveaux sentiers devrait se conformer au schéma d'aménagement et de développement des MRC ainsi qu'au plan d'urbanisme des municipalités.

b) Heures de circulation

Devrait-on considérer d'interdire toute 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 ?

La position de la FCMQ est que l'on ne doit pas interdire la circulation la nuit sur le réseau québécois. Toutefois, il y a des tronçons bien spécifiques, surtout les sentiers périurbains où la circulation pourrait être limitée. Il serait important et primordial de conserver, à toute heure de la journée, un accès aux services attenants au réseau de sentiers

c) Immunité contre les recours basés sur les inconvénients de voisinage

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 ?

La FCMQ soutient que la protection doit être définitivement prorogée et consolidée à titre d'immunité permanente sur tout le réseau et ce, afin d'assurer la pérennité des sentiers durables et ainsi conserver les retombées économiques qui découlent de l'industrie de la motoneige. Cette protection ne doit pas se limiter aux sentiers interrégionaux mais également **à tous les sentiers rattachés au réseau de la FCMQ**. Sans cette immunité, c'est toute l'industrie et les retombées économiques et au plan de l'emploi qui seront à risque. Le réseau pourrait à tout moment être interrompu et ainsi devenir morcelé, devenir dangereux pour les utilisateurs et par conséquent nuisible à l'environnement. Dans le contexte économique actuel et particulièrement criant dans certaines régions du Québec, il importe de protéger ce moteur économique.

En réaction aux propositions déposées devant la Commission suggérant de lever l'immunité et disposer de mécanismes de règlement des différends tels que la médiation ou l'arbitrage, la FCMQ soutient que cette solution quoique intéressante ne réduira pas le risque de poursuites ou de litiges. La FCMQ est toutefois en accord avec l'utilisation et l'instauration de mécanismes de négociation et de médiation visant à régler des différends en lien avec l'implantation de mesures visant à réduire les inconvénients.

Nous croyons que cette limite aux droits fondamentaux des justiciables québécois que représente l'immunité permanente demandée se justifie dans la société libre et démocratique du Québec. Le gouvernement du Québec fait régulièrement face à de nombreux enjeux stratégiques et

d'intérêt public où il doit soupeser l'intérêt collectif, son modèle économique avec les droits et libertés individuelles. Nous croyons que l'intérêt public est de protéger cette industrie en rendant permanente l'immunité mais toutefois conditionnelle à l'implantation de mesures et solutions visant à réduire les inconvénients liés à la pratique de la motoneige tout en protégeant son réseau.

d) Innovation technologique

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

La FCMQ soutient que la solution réside en des campagnes promotionnelles incitant les motoneigistes à se procurer une motoneige adaptée aux nouvelles technologies. De plus, l'octroi d'un crédit à l'achat d'une telle motoneige servirait d'incitatif pertinent. Ce faisant, ces solutions permettraient de maintenir le développement de la motoneige tout en respectant les normes environnementales. La FCMQ recommande également au gouvernement de continuer ses efforts de recherche et de développement visant à innover au plan technologique dans l'optique des enjeux discutés aux présentes.

e) Circulation sur certains chemins

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

La FCMQ soutient qu'il y a certainement moyen d'assouplir l'encadrement actuel afin de tracer des sentiers sécuritaires dans les emprises tout en s'assurant de ne pas distraire les usagés de la route. Les emprises sont des territoires publics qui permettraient d'avoir des sentiers plus durables.

Toujours en rapport avec les routes, la FCMQ soutient qu'il est essentiel de conserver les traverses de route déjà acquises et d'utiliser les nouvelles normes pour les nouvelles traverses uniquement.

Dans le cadre du développement durable, l'opportunité d'utiliser les servitudes d'Hydro-Québec serait également une solution viable afin de pérenniser le réseau des sentiers. La FCMQ suggère au Ministre de former un comité composé du Ministère des transports, de la FCMQ ainsi qu'Hydro Québec afin de planifier l'utilisation des servitudes.

2.2.2 En référence au chapitre 2 du Rapport : Rendre les véhicules moins polluants

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 ?

La FCMQ soutient que tous les partenaires et parties intéressés se doivent de travailler en collaboration afin d'améliorer le produit. Il serait opportun que le gouvernement fédéral s'harmonise aux normes internationales de l'EPA.

2.2.3 En référence au chapitre 3 du Rapport : Accentuer le contrôle

a) Policiers

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 ?

Une présence accrue des policiers serait bénéfique puisque le respect des propriétés privées permettrait à la FCMQ et ses membres de conserver ses droits de passage. Une présence policière augmente la sécurité dans les sentiers.

b) Agents de surveillance de sentiers

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

Une formation accrue a toujours sa pertinence. Nos agents apprécient la collaboration de la sûreté du Québec et des autres corps policiers. Une augmentation du nombre d'agents de surveillance de sentiers est souhaitable.

2.2.4 En référence au chapitre 4 du Rapport : Accroître la sensibilisation

a) Utilisateurs

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 ?

En faisant la promotion lors de la signature des droits de passage et en impliquant les compagnies d'assurance.

b) Propriétaires qui accordent des droits de passage

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 ?

Oui, en développant et mettant en œuvre une stratégie de communication et d'éducation percutante visant à sensibiliser les motoneigistes aux dangers de cette pratique ainsi qu'au respect de la quiétude des propriétaires riverains. Pour ce qui est propriétaires, des incitatifs seraient souhaitables tels que l'octroi d'un crédit d'impôt pour ceux et celles qui accordent un droit de passage. Un programme provincial de reconnaissance des propriétaires serait également une stratégie souhaitable.

c) Municipalités

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 ?

La FCMQ recommande le développement et la promotion d'outils éducatifs développés par le ministère des transports qui permettraient aux MRC et municipalités de mieux connaître les possibilités de réglementation et d'intégration des sentiers à leur schéma d'aménagement.

d) Fabricants

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 ?

Il serait important de conscientiser les manufacturiers sur l'importance de l'image que la publicité peut projeter. D'ailleurs, lors de congrès provinciaux et internationaux, les motoneigistes, les clubs et les fédérations ont demandé aux fabricants d'utiliser de la publicité moins agressive visant à redonner une image plus positive de la motoneige.

3. CONCLUSION

La FCMQ est la voie des motoneigistes, et c'est la raison pour laquelle elle demande à la Commission un droit de parole lors des débats sur le Rapport sur les véhicules routiers. La FCMQ s'engage à déployer tous les efforts et ressources nécessaires afin de chercher et trouver des solutions qui permettront au Ministre à la fois de rencontrer les objets de la Loi, assurer une cohabitation harmonieuse et optimale avec les résidents riverains et également protéger l'industrie de la motoneige.