



**Rapport sur les véhicules hors route :
Vers un développement durable de la
pratique**

Avis régional

Outaouais

**Présenté à la
Commission des transports et de l'environnement**

Le mardi, 16 mars 2010

TABLE DES MATIÈRES

	Page
Préambule	3
Mise en contexte	3
Introduction	5
PARTIE I : Commentaires généraux concernant le rapport	5
Le financement.....	6
PARTIE II : Commentaires concernant les mesures structurantes présentées au rapport	6
Actions structurantes pour la Table de concertation régionale	6
Comité consultatif sur les VHR	7
Financement des infrastructures.....	7
Soutenir le bénévolat	7
PARTIE III : Commentaires concernant les perspectives d'avenir présentées au rapport	8
Conclusion	11
Annexe 1 - Avis collectif par les Conférences régionales des élus du Québec	13

Préambule

Cet avis de la Conférence régionale des élus de l'Outaouais (CRÉO) est présenté à la Commission des transports et de l'environnement, dans le cadre des auditions publiques tenues concernant le rapport sur les véhicules hors route (VHR) du ministre délégué aux Transports, Monsieur Norman MacMillan, intitulé : *Vers un développement durable de la pratique*.

La CRÉO a adhéré à l'avis collectif présenté par les conférences régionales des élus du Québec, le présent avis représente des points complémentaires à la position partagée collectivement par les conférences régionales des élus (voir annexe I).

Il ne fait aucun doute que la création des tables de concertation des véhicules hors route a permis de rencontrer un besoin important de concertation des principaux acteurs régionaux concernés par les VHR. Il va sans dire qu'il est donc primordial que ces tables de concertation continuent d'agir afin de s'assurer que la concertation régionale se poursuive pour la pérennité des réseaux de sentiers.

Mise en contexte

La Conférence régionale des élus de l'Outaouais (CRÉO) est l'interlocutrice privilégiée du gouvernement du Québec en matière de développement régional. Elle est mandatée pour favoriser la concertation des partenaires au sein de la région et émettre des avis au gouvernement du Québec sur le développement de la région de l'Outaouais.

La mise en place de la CRÉO par le gouvernement du Québec et la signature du Protocole d'entente entre le gouvernement du Québec et les présidents des CRÉs, le 14 octobre 2004, lors du Forum des générations, ont amené une nouvelle gouvernance qui se traduit par la décentralisation, par la régionalisation des services, par l'adaptation des normes et programmes gouvernementaux aux particularités de la région et de ses territoires et, enfin, par des initiatives de partenariat.

La Conférence régionale des élus de l'Outaouais est composée des membres suivants :

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	
MILIEU MUNICIPAL	
La présidente, Paulette Lalande , préfet, MRC de Papineau La vice-présidente, Denise Laferrière , conseillère, ville de Gatineau Le trésorier, Pierre Rondeau , préfet de la MRC de la Vallée-de-la-Gatineau Michael McCrank , préfet, MRC de Pontiac Monsieur Marc Bureau , maire, ville de Gatineau Steve Harris , maire, mun. de Cantley Caryl Green , maire, mun. de Chelsea Edward J. McCann , maire, mun. de Pontiac	Robert Bussière , préfet, MRC des Collines-de-l'Outaouais Robert Coulombe , maire, ville de Maniwaki Jean Lafrenière , maire, mun. de Val-des-Monts Joseph De Sylva , conseiller, ville de Gatineau Mireille Apollon , conseillère, ville de Gatineau Robert Goulet , maire, mun. de l'Ange-Gardien Maurice Boivin , maire, mun. de Thurso Raymond Durocher , maire, mun. de Fort-Coulonge
COMMUNAUTÉS AUTOCHTONES REPRÉSENTÉES PAR UN CONSEIL DE BANDE	
1 représentant (poste vacant)	Kitigan Zibi Anishinabeg – Nation algonquaine (1360) Algonquins of Barriere Lake (410)
SOCIÉTÉ CIVILE	
Lise Waters , présidente, Loisir Sport Outaouais pour le secteur Culture, loisir et sport Marlène Thonnard , présidente, Université du Québec en Outaouais pour le secteur Enseignement supérieur, recherche et science Julien Croteau pour le secteur Éducation primaire et secondaire Michel Allard , président, Conseil régional des partenaires du marché du travail de l'Outaouais pour le secteur Économie et emploi Guy Morissette , président directeur général, ASSO pour le secteur Développement social et santé Poste vacant pour le secteur Protection de l'environnement, aménagement du territoire et transport Sylvie Daigle à titre de représentante des citoyennes et des citoyens	
MILIEU POLITIQUE	
Députés à l'Assemblée nationale du Québec (sans droit de vote)	
Norman MacMillan , député de Papineau, ministre responsable de l'Outaouais Marc Carrière , député de Chapleau	Charlotte L'Écuyer , députée de Pontiac Maryse Gaudreault , députée de Hull Stéphanie Vallée , députée de Gatineau
AUTRES (sans droit de vote)	
Jean Hébert , directeur général, CRÉO	Pierre Ricard , directeur régional, ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire

L'entente intervenue entre le ministère des Transports du Québec et la CRÉO concernant la coordination de la Table de concertation régionale des véhicules hors route permet la mise en œuvre des orientations régionales issues de la planification stratégique régionale (PSR) 2007-2012 de la région de l'Outaouais qui vise à assurer la cohésion régionale dans la mise en œuvre de projets structurants.

La CRÉO a inclus, dans son plan des actions régionales structurantes et intersectorielles 2009-2010, une action spécifique visant la coordination des travaux de la Table de concertation des véhicules hors route.

Suivant l'entente intervenue entre le ministère des Transports du Québec et la CRÉO pour les trois premières années du mandat, cette dernière a mandaté Loisir Sport Outaouais pour la coordination de la Table de concertation régionale sur les véhicules hors route. À cet effet, une entente est intervenue entre les parties ayant comme objectif l'affectation d'une personne-ressource chargée de coordonner la Table de concertation sur les VHR dont le mandat principal était d'établir deux réseaux de sentiers interrégionaux pour novembre 2009, en permettant une cohabitation harmonieuse entre les riverains et les utilisateurs.

Introduction

Le présent avis est divisé en trois parties, tel que présenté au rapport du ministre:

- Partie I: Commentaires généraux concernant le rapport;
- Partie II: Commentaires concernant les mesures structurantes présentées au rapport;
- Partie III : Commentaires concernant les perspectives d'avenir présentées au rapport.

PARTIE I : COMMENTAIRES GÉNÉRAUX CONCERNANT LE RAPPORT

D'entrée de jeu, nous voulons remercier le ministre pour nous avoir écoutés et pris en considération nos demandes, lors de la tournée effectuée des régions. La mise sur pied des tables de concertation régionale a été une initiative efficace et fortement appréciée. Vous avez répondu à notre demande en prolongeant le mandat des tables de concertation pour les trois prochaines années.

La région de l'Outaouais comporte des particularités qui lui sont propres. Ces particularités font en sorte que le mandat général proposé, lors de la création des tables de concertation des véhicules hors route, soit d'établir deux réseaux de sentiers interrégionaux permanents pour le mois de novembre 2009, n'a pu être entièrement complété, à l'instar de plusieurs autres régions.

La Table de concertation régionale a pratiquement déterminé, dans son ensemble, un réseau de sentiers interrégionaux pour la motoneige. Quant au réseau de sentiers interrégionaux pour le quad, plusieurs sentiers restent à être déterminés.

Les problématiques ont toutes été relevées mais certaines solutions n'ont pas encore été identifiées. La région de l'Outaouais comporte une particularité de circulation dans des aires protégées, tels que le Parc national de Plaisance, la Réserve faunique Papineau-Labelle et le Parc de la Gatineau géré par le fédéral (la Commission de la Capitale nationale (CCN).

Le financement

Un besoin de financement attaché à la coordination de la Table est nécessaire pour la réalisation du mandat. Malgré que nous sommes satisfaits et remercions le ministre d'avoir pu bénéficier d'une enveloppe budgétaire de 40 000 \$ annuellement pour la réalisation du mandat pour les trois premières années, cette enveloppe a été insuffisante pour la réalisation de ce premier mandat.

En effet, la CRÉO a bonifié l'enveloppe budgétaire de 40 000 \$ de l'entente initiale intervenue avec Loisir Sport Outaouais pour un montant de 25 000 \$ pour l'année 2008 et un montant de 20 000 \$ pour l'année 2009 à même son Fonds de développement régional.

De plus, afin d'aider à relever le défi posé par le contournement du Parc de la Gatineau suite à la décision de la Commission de la Capitale nationale (CCN) d'interdire l'accès, la CRÉO a engagé une somme de 10 000 \$ pour l'embauche d'une personne-ressource affectée à l'établissement d'un sentier de contournement.

Enfin, une somme de 30 000 \$ a été engagée par la CRÉO de son Fonds de développement régional pour la réalisation d'un projet de réparations d'infrastructures et l'achat d'une surfaceuse avec un club de motoneige de la région.

Afin de rencontrer le mandat pour les trois prochaines années, en prenant en considération les particularités de notre région et en continuité au travail amorcé, l'augmentation de l'enveloppe ministérielle est nécessaire. Une bonification de 20 000 \$ annuelle permettra de soutenir plus adéquatement la CRÉO dans la réalisation du prochain mandat en fonction de ses particularités territoriales.

PARTIE II : COMMENTAIRES CONCERNANT LES MESURES STRUCTURANTES PRÉSENTÉES AU RAPPORT

Actions structurantes pour la Table de concertation régionale

La concertation régionale est essentielle pour assurer un développement durable de la pratique des véhicules hors route. La création des tables de concertation est une initiative du gouvernement essentielle à la pratique durable des VHR. Toutefois, plusieurs problématiques ne sont pas réglées. Cette concertation doit donc continuer sur une base régionale afin de rencontrer les particularités propres à chaque région.

Au-delà des propositions prévues au chapitre 1 (page 34) du rapport, la Table de concertation régionale de l'Outaouais a établi quelques actions qui devront être entreprises au cours de son deuxième mandat dont notamment :

- Soutenir les clubs dans la réalisation de leur projet respectif;
- Faire une recherche continue afin de trouver le financement nécessaire pour compléter les réseaux de sentiers;

- Continuer à informer et à encourager les municipalités à se doter d'une réglementation favorisant la pratique du VHR sur leur territoire;
- Créer des ententes avec des partenaires susceptibles de soutenir la Table dans ses actions (Ex : CCN dans le dossier de contournement du Parc);
- Travailler à la promotion du VHR en partenariat avec Tourisme Outaouais;
- Continuer à concerter les intervenants dans le maintien et les réajustements nécessaires des deux réseaux de sentiers interrégionaux;
- Gérer les plaintes potentielles relatives aux réseaux en place;
- Identifier les liens manquants sur les deux réseaux de sentiers interrégionaux;
- Collaborer avec le ministère de la Sécurité publique (MSP) afin de développer un plan de sécurité sur les sentiers;
- Aider à consolider les droits de passage;
- Supporter la concertation entre les MRC.

Comité consultatif sur les VHR

Afin de maintenir et renforcer la concertation entre les différents partenaires et d'assurer l'échange d'informations dans un but de travailler tous ensemble vers un objectif commun, nous soulignons l'initiative du ministre de continuer à travailler avec les comités et de les adapter selon l'évolution des mandats. À cet effet, et considérant qu'il est mentionné que la composition du comité consultatif sur les VHR pourrait être appelée à évoluer, nous croyons essentiel que la CRÉO fasse partie de ce Comité.

Financement des infrastructures

À cet effet, la CRÉO se rallie à l'avis collectif déjà soumis. Le montant alloué pour les infrastructures venant de la bonification de la surcharge de l'immatriculation est insuffisant pour combler les immenses besoins en matière d'aménagement de sentiers.

En effet, pour la région de l'Outaouais, les besoins financiers nécessaires pour réaliser les travaux identifiés à ce jour sont évalués à plus de 2 millions de dollars.

Soutenir le bénévolat

Le prix reconnaissance institué visant à remercier le travail de bénévoles sur le territoire constitue une initiative importante du ministre afin de récompenser les nombreuses heures consacrées par ces personnes dévouées au VHR.

Nous croyons cependant que le gouvernement du Québec devrait instaurer et supporter des formations précises pour soutenir ces bénévoles et les aider à continuer à remplir leur mandat. Nous ne pouvons laisser tomber ces personnes dévouées sur qui repose la pratique des VHR. Nous n'avons qu'à penser aux problématiques rencontrées par ces bénévoles pour monter les projets et compléter les formulaires de subventions dans le cadre du programme du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT). Cette formation pourrait porter notamment sur la familiarisation avec la nombreuse réglementation entourant la pratique des véhicules hors route. Cet élément est essentiel pour assurer la continuité du bénévolat.

PARTIE III : COMMENTAIRES CONCERNANT LES PERSPECTIVES D'AVENIR PRÉSENTÉES AU RAPPORT

Dans la partie III du rapport : discussions sur des perspectives d'avenir, le Ministre propose des pistes de discussion qui peuvent orienter et faciliter notre réflexion. Nous vous soumettons dans cette partie, notre position aux pistes de discussion proposées.

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?

- Afin d'assurer la pérennité de la pratique du VHR, il est essentiel d'étudier cette question. Mais avant d'y répondre, il est primordial d'avoir les conclusions de l'étude socioacoustique (ESA) dont l'objectif est notamment de déterminer l'impact du bruit et de proposer des mesures d'atténuation;
- Quant à la deuxième question, nous ne pouvons nous prononcer avant d'avoir pris connaissance de cette étude;
- Les exceptions devront être étudiées avec prudence étant donné la portée des jugements rendus dans la cause du Petit Train du Nord et dans l'affaire Ciment du Saint-Laurent.

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?

- Nous croyons qu'il est important d'intégrer aux schémas d'aménagement et aux plans d'urbanisme les grandes orientations des instances municipales pour la localisation des sentiers. L'interconnexion des sentiers entre MRC est indispensable et sera facilitée par cette approche. Quoique cette orientation aurait un impact pour assurer la pérennité des sentiers, cette pérennité ne pourra être garantie tant que la question des droits de passage, en terres privées, ne sera pas réglée.

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

- Avant de répondre à cette question, nous croyons qu'il est essentiel d'avoir les conclusions de l'étude socioacoustique (ESA) dont l'objectif est notamment de déterminer l'impact du bruit et de proposer des mesures d'atténuation.

Devrait-on considérer d'interdire toute circulation de VHR sur les sentiers la nuit?

- Nous croyons que cette question devrait être considérée. La circulation de nuit pourrait être interdite ou, à tout le moins, règlementée en fonction de la situation des sentiers (ex. : propriétés en zone résidentielle) via une réglementation municipale.

Si oui, compte tenu des particularités de certaines régions où les VHR sont utilisés comme moyen de transport quotidien, des exceptions doivent-elles être envisagées?

- Oui, mais seulement dans ce cas précis, dans un encadrement clair et avec les ressources financières nécessaires pour l'application de cette réglementation.

Devrait-on envisager de prolonger la protection contre les recours basés sur des inconvénients du voisinage?

- La protection contre les recours devrait être prolongée, à tout le moins, jusqu'à la fin du deuxième mandat de la Table.

Sur quels réseaux devrait-elle s'appliquer, le cas échéant?

- La protection devrait s'appliquer minimalement aux sentiers interrégionaux.

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

- Il faut que les VHR soient moins bruyants et moins polluants car c'est la source du problème de cohabitation entre les VHR et les autres utilisations du territoire. Il faut donc encourager les nouvelles technologies et prévoir des incitatifs à l'achat de ces VHR;
- Il faut que la réglementation concernant les nuisances soit appliquée;
- La réglementation doit être plus sévère pour les modifications apportées aux véhicules hors route;
- Une publicité encourageant l'utilisation de ces nouvelles technologies constituerait un bon incitatif;
- Un projet de recherche et une révision de la réglementation fédérale seraient appropriés, tel que mentionné ci-après;

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

- Oui, l'encadrement devrait être plus souple, les exigences devraient être assouplies, sans toutefois perdre de vue la sécurité des automobilistes et des utilisateurs de VHR qui est primordiale.

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.]?

- Il serait intéressant que le ministère entreprenne un tel projet de recherche avec les partenaires impliqués, surtout quand on évalue les impacts du bruit et des polluants pour l'environnement;
- Toutefois, ce projet de recherche dépasse le mandat des CRÉ et des tables de concertation et interpelle davantage les gouvernements provincial et fédéral.

Serait-il opportun de demander au gouvernement fédéral de réviser les normes actuellement en vigueur?

- Il serait intéressant de demander une révision des normes en vigueur. Toutefois, ce projet ne fait pas partie du mandat des CRÉ et des tables de concertation.

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 policière est non seulement envisageable mais souhaitable. Il s'agit du meilleur moyen pour assurer le respect des règles en vigueur;
- Le budget consacré par la Sûreté du Québec est un budget spécifique pour toutes les sorties récréotouristiques, incluant le nautique, la motoneige et le quad; il serait donc souhaitable que le budget alloué soit augmenté par le gouvernement;
- Le temps alloué aux sorties récréotouristiques est nettement insuffisant pour assurer le respect des règles. Le nombre de sorties effectuées ne couvre qu'un minimum de sécurité;
- Pour la région de l'Outaouais, six agents supplémentaires attirés aux sorties récréotouristiques sont nécessaires pour assurer le respect de la réglementation.

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

- Il serait intéressant de connaître les impacts de l'augmentation des pouvoirs de ces agents;
- Selon les informations obtenues pour la région de l'Outaouais et les restrictions prévues à la loi quant à l'étendue de leurs pouvoirs, nous croyons que les agents de surveillance n'ont pas eu l'impact escompté et que la meilleure solution dans les circonstances est l'ajout de policiers attirés au récréotouristique ou des agents spéciaux attirés à cet effet, avec les mêmes pouvoirs que les policiers.

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 ?

- Les efforts de sensibilisation devraient effectivement être accrus en faisant appel à différents médias dont la télévision et Internet;

- La sensibilisation devrait couvrir également l'impact occasionné par la circulation hors sentiers, tels que la sédimentation, l'érosion, la perte de milieu fragile, etc.;
- La sensibilisation devrait être mise en place dans les écoles secondaires;
- De la publicité à la télévision pourrait être faite en rappelant l'importance des retombées économiques de la pratique du VHR car peu de gens connaissent l'impact financier pour une région.

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 ?

- Un dépliant standard, approuvé par le ministère des Transports du Québec (MTQ), pourrait leur être remis en ce sens, lors de rencontres;
- De plus, un modèle d'entente de droit de passage devrait être bonifié et approuvé par le MTQ. Ce modèle d'entente pourrait être alors utilisé par toutes les régions.

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 région de l'Outaouais comporte à elle seule 67 municipalités, il est donc difficile de rejoindre l'ensemble des municipalités sans cette initiative qui serait grandement appréciée;
- Ce guide pourrait être utilisé non seulement par les municipalités mais également par les clubs en y ajoutant toute l'information réglementaire nécessaire;
- Il faudrait prévoir la promotion de ce guide, sous forme notamment de séances d'information destinées aux élus municipaux (conseil des maires des MRC) et aux directeurs généraux (table des DG des MRC).

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 ?

- Cette initiative contribuerait à améliorer l'image des VHR et le respect de la réglementation entourant la pratique;
- La publicité devrait comporter un volet environnemental et être accentuée sur les conséquences des actes posés;
- Cet encadrement devrait se faire pour toutes les formes de publicité.

Conclusion

Beaucoup de travail a été fait avec le milieu afin de développer des réseaux et une offre de services à la population au niveau des véhicules hors route. Bien que plusieurs partenaires se soient mobilisés autour d'une démarche commune afin de répondre à la fois au mandat du gouvernement ainsi qu'aux besoins des usagers, nous devons continuer la mobilisation déjà en place et supporter les acteurs de première ligne dans la réalisation de ce dossier.

Toutes ces responsabilités ne peuvent reposer uniquement sur les épaules des différents clubs de VHR de la région mais doivent être coordonnées régionalement, comme c'est le cas présentement. La région de l'Outaouais est une région propice à la pratique du VHR et il ne reste plus qu'à maximiser son développement dans ce secteur d'activité.

Les droits de passage constituent la pierre angulaire pour assurer la pérennité des sentiers. C'est l'un des plus grands défis auxquels nous avons à faire face. Nous nous rallions donc à l'avis collectif présenté par les conférences régionales des élus du Québec. Nous demandons que le ministère des Transports du Québec enclenche une réflexion provinciale à cet effet puisque malgré toutes les démarches effectuées, il est impossible de garantir les droits de passage sur les terrains privés.

Nous ne pourrions entreprendre les actions structurantes sans un renouvellement du mandat des tables de concertation, nous sommes donc très heureux de l'annonce du ministre délégué aux Transports et ministre responsable de la région de l'Outaouais, Monsieur Norman MacMillan de renouveler le mandat de la Table pour un deuxième mandat de trois ans.

ANNEXE 1

**Avis collectif présenté par les
Conférences régionales des élus
du Québec**

**Consultations particulières et auditions publiques à l'égard du rapport sur les
véhicules hors route (VHR) intitulé**

« Vers un développement durable de la pratique »

Commission des transports et de l'environnement

Avis collectif présenté par les conférences régionales des élus suivantes (CRÉ):

CRÉ de l'Abitibi-Témiscamingue

CRÉ de la Baie-James

CRÉ du Bas-Saint-Laurent

CRÉ du Centre-du-Québec

CRÉ de la Chaudière-Appalaches

CRÉ de la Côte-Nord

CRÉ de l'Estrie

CRÉ de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine

CRÉ Lanaudière

CRÉ des Laurentides

CRÉ de Laval

CRÉ de la Mauricie

CRÉ Montérégie Est

CRÉ de l'Outaouais

CRÉ du Saguenay-Lac-Saint-Jean

CRÉ Vallée-du-Haut-Saint-Laurent

16 mars 2010

Préambule

Cet avis constitue une position partagée par plusieurs régions sur certains éléments du rapport sur les véhicules hors route (VHR). Cela n'empêche aucunement les régions adhérentes d'exprimer des positions supplémentaires de leur propre chef.

Les CRÉ et le mandat VHR

Les Conférences régionales des élus (CRÉ) agissent à titre d'interlocuteur privilégié du gouvernement en matière de planification et de développement régional. Dans le respect des valeurs des régions, et en concertation avec ses partenaires, les CRÉ voient à promouvoir et à stimuler le développement économique, social, culturel et communautaire d'une région et s'engagent à offrir un encadrement propice à l'établissement des personnes, de leurs milieux et de leurs collectivités.

C'est en juin 2006 que le projet de loi n° 9 a été adopté. Celui-ci vise à assurer un meilleur encadrement de la pratique des VHR et la création de tables de concertation régionale. Ces Tables VHR ont donc comme mandats principaux :

- Établir un réseau interrégional de sentiers permanents ou semi-permanents pour la motoneige et un autre pour le quad devant être praticable à l'année;
- Mettre en place un plan d'évacuation des blessés à l'occasion d'interventions d'urgence dans les sentiers.

Au Québec, 10 CRÉ ont décidé de piloter le dossier, 6 CRÉ ont confié le mandat à des unités régionales de loisir et de sport (URLS) et 1 à des associations touristiques régionales (ATR; 2 associations sur le même territoire).

Introduction

À la suite du dépôt du rapport sur les VHR intitulé « Vers un développement durable de la pratique », plusieurs CRÉ souhaitaient déposer collectivement un avis sur certains éléments soulevés dans le rapport. Cet avis porte principalement sur la deuxième partie du rapport, soit « Des mesures structurantes ».

Considérant que les CRÉ sont identifiés dans ce rapport comme organisme partenaire du ministère des Transports du Québec (MTQ) et du gouvernement pour actualiser la prolongation du mandat associé aux Tables VHR, cet avis soulève des questionnements de fond et propose quelques solutions pour nous aider à réaliser les mandats qui

pourraient nous être confiés. Nos préoccupations se situent au niveau du soutien financier pour la concertation, du financement pour la mise en œuvre des sentiers, de la circulation hors sentiers sur terres privées, du plan d'évacuation des blessés ainsi que de la compensation pour les droits de passage.

Soutien financier pour la concertation régionale

Le rapport sur les VHR stipule que « le mandat confié aux CRÉ de mettre en place des tables de concertation régionale 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 \$/année ».

L'enveloppe de 40 000 \$/année a été jugée insuffisante par les CRÉ pour le premier mandat. En effet, lorsque l'on prend en considération les différents frais associés à la réalisation du mandat (déplacements fréquents, location de salles pour les différentes rencontres, salaires, recours à des services externes spécialisés, etc.), il devient évident que le soutien financier est nettement insuffisant.

Les CRÉ souhaitent donc que le soutien financier soit bonifié de 20 000 \$ pour ainsi porter l'enveloppe financière à 60 000 \$ annuellement. Cette bonification du financement permettra de soutenir les CRÉ plus adéquatement en fonction des mandats donnés et des différentes réalités territoriales.

Toutefois, il serait très important de prendre connaissance du deuxième mandat au préalable. En effet, dans le rapport sur les VHR, on mentionne que le deuxième mandat sera « adapté pour tenir compte de l'avancement des travaux ». Il faudrait s'assurer qu'un montant de 60 000 \$ couvre aussi les modifications apportées au mandat.

Financement pour la mise en œuvre des sentiers

Lors du premier mandat, il a été souligné que les travaux d'aménagement des sentiers seraient réalisés par les clubs et fédérations. De plus, dans le rapport sur les VHR, on nous informe que la surcharge sur l'immatriculation des VHR sera bonifiée de 15 \$, dont 4 \$ pour les infrastructures. En prenant en considération les 520 000 VHR immatriculés en 2008, le financement disponible pour les infrastructures sera bonifié d'environ 2 000 000 \$ par année. Ce montant est jugé insuffisant pour combler les immenses besoins en matière d'aménagement de sentiers sur le territoire du Québec. En effet, ce montant couvre à peine les besoins d'une seule région.

Les CRÉ suggèrent qu'un fonds soit créé par le MTQ pour la mise en œuvre des sentiers. Inspiré du programme d'infrastructure mis en place par le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT), celui-ci devrait permettre le financement de projets sur les sentiers interrégionaux. Le mandat des Tables VHR est important, mais la mise en œuvre des sentiers est tout aussi importante. Si nous souhaitons déployer des sentiers interrégionaux praticables et durables, des moyens suffisants doivent être mis à la disposition des régions pour s'assurer de la bonne mise en œuvre des sentiers.

Circulation hors sentiers

La question de la circulation hors sentiers est abordée dans la troisième partie du rapport sur les VHR. Les CRÉ souhaitent souligner l'importance d'augmenter les ressources déployées afin de contenir ce phénomène lorsqu'il est question de circulation hors sentiers sur terres privées. En effet, les inconvénients de la pratique délinquante des VHR sont nombreux : effet néfaste sur l'image des VHR, dommages matériels causés aux propriétés, augmentation des risques d'accidents et manque à gagner pour les clubs en membership.

Les CRÉ recommandent que le MTQ prenne le leadership dans l'élaboration d'un plan d'action concret, consistant et soutenu, incluant des campagnes de sensibilisation et des moyens de répression s'il y a lieu, le tout en collaboration avec les Tables VHR, la Sûreté du Québec (SQ) et les agents de surveillance des clubs et fédérations.

Plan d'évacuation des blessés

Dans le rapport sur les VHR, on 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) ». Notons qu'aucune des CRÉ n'a reçu ce plan-type. Néanmoins, les CRÉ tiennent à souligner l'importance que chaque région soit dotée d'un plan d'évacuation des blessés fonctionnel, et ce le plus rapidement possible. Les CRÉ souhaitent que le MSP puisse piloter ce dossier selon la volonté de chacune des régions en collaboration avec les directions de la santé publique. Les Tables VHR pourraient collaborer, en contribuant de leur expertise dans le dossier VHR et en faisant le lien avec les clubs VHR et autres partenaires régionaux.

Compensations pour les droits de passage

Les activités de quad et de motoneige se déroulent sur des sentiers, et ceux-ci reposent sur les droits de passage, surtout dans les régions où l'on retrouve peu de terres publiques. Autrement dit, les droits de passage sont l'un des fondements essentiels à l'activité VHR. C'est précisément là que se situe une des plus importantes problématiques dans le dossier VHR, une problématique d'envergure provinciale. Pourtant, dans le premier mandat, très peu d'énergie a été consacré à ce dossier, et ce même si les régions l'ont régulièrement soulevé.

Les CRÉ souhaitent ardemment que le MTQ enclenche une réflexion provinciale sur le sujet des droits de passage et que cette réflexion permette d'évaluer la mise en place de droits compensatoires associés à ces droits de passage, tout en protégeant légalement les propriétaires fonciers. Ces travaux pourraient éventuellement se faire par l'entremise d'un comité formé de tous les représentants concernés. Sans cette réflexion, nous croyons que tous les travaux accomplis et futurs pourraient avoir été réalisés en vain.

Conclusion

Les CRÉ souhaitent ardemment que leurs préoccupations soient intégrées dans le nouveau mandat VHR. En somme, on souhaite une augmentation du financement pour la concertation, la création d'un fonds pour la mise en œuvre des sentiers, l'élaboration d'un plan pour contenir la circulation hors sentiers sur terres privées, une gestion plus adéquate du plan d'évacuation des blessés et une réflexion sérieuse sur la compensation pour les droits de passage.