



CTE – 022M
C.P. – Vers un
développement durable
de la pratique

MÉMOIRE

Présenté à la

COMMISSION DES TRANSPORTS ET DE L'ENVIRONNEMENT

À l'occasion des consultations sur le document intitulé

RAPPORT SUR LES VÉHICULES HORS ROUTE
« Vers un développement durable de la pratique »

Présenté par

ATR associées du Québec

22 mars 2010

Québec

ATR associées du Québec

MÉMOIRE

**Présenté à la
Commission parlementaire des Transports et de l'Environnement**

**Dans le cadre de la consultation
sur le rapport déposé par le ministre Normand MacMillan
en novembre 2009 et intitulé**

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

Recherche et rédaction : Gérard Boivin, consultant

Supervision : Les membres du conseil d'administration
d'ATR associées du Québec

Comité de travail sur les VHR : **Jocelyn Carrier**, président de Tourisme Abitibi-Témiscamingue et président du Conseil d'administration
Richard Morneau, directeur général de Tourisme Chaudières-Appalaches
Line Paquette, directrice, Services aux membres et communications, ATR associées du Québec
Louis Rome, directeur général, ATR associées du Québec

INTRODUCTION

La pratique de la motoneige occupe depuis longtemps une position privilégiée dans l'offre touristique hivernale d'une majorité des régions du Québec. Il s'agit d'un moyen de transport à la fois excitant et efficace qui permet de voyager à travers le Québec et d'y découvrir des sites autrement inaccessible. Quant à la pratique du quad, la croissance soutenue sa popularité indique que cette activité aura à plus ou moins court terme le même impact que la pratique de la motoneige.

Les associations touristiques régionales (ATR) ont, pour la plupart, participé activement aux travaux des Tables de concertation régionale sur les VHR au cours des trois dernières années. Elles se sentent concernées par les résultats de cette démarche de concertation et interpellées par les mesures structurantes proposées par le Ministre ainsi que par les pistes de discussions lancées au chapitre III de ce rapport.

ATR associées du Québec, au nom de ces ATR, souhaite aujourd'hui exprimer son opinion sur le document « *Vers un développement durable de la pratique* » et prendre position sur certains aspects de celui-ci.

Présentation d'ATR associées du Québec

Avant de commencer notre analyse du document, et pour le bénéfice des membres de cette commission qui ne sont pas familiers avec l'industrie touristique au Québec, nous souhaitons vous présenter brièvement notre organisation.

ATR associées du Québec est un organisme sans but lucratif (1981) géré par un conseil d'administration composé de représentants de vingt et une Associations touristiques régionales membres (ATR). Ces ATR, leader touristique de leur région respective, regroupent elles-mêmes près de 10 000 entreprises et organismes de tous les secteurs d'activités de l'industrie touristique ; hébergement, restauration, attractions touristiques, congrès, événements, commerces et services divers.

ATR associées du Québec représente les intérêts collectifs des ATR lesquelles, par son entremise, s'offrent une gamme de services. Fidèle collaborateur du ministère du Tourisme, ATR associées du Québec est impliquée, de par son expertise, dans différents dossiers et activités de consultation. De plus, à titre de mandataire des ministères du Tourisme et des Transports et de l'Environnement, elle assure la mise en œuvre des programmes de signalisation touristique.

Les associations touristiques régionales (ATR)

Les associations touristiques régionales (ATR) sont des organismes privés sans but lucratif, autonomes, dont le rôle et les mandats sont reconnus dans deux politiques gouvernementales, soit la Politique de soutien au développement local et régional et la Politique du développement touristique du Québec.

Interlocuteurs régionaux privilégiés en matière de tourisme auprès du gouvernement du Québec et du ministère du Tourisme, les ATR sont les maîtres d'œuvre en matière de concertation régionale, d'accueil, d'information, de promotion, de développement et de signalisation touristique sur leur territoire.

L'importance de l'activité de la motoneige et du quad pour l'économie des régions du Québec

L'importance de l'activité de la motoneige et du quad a été largement démontrée dans le cadre du processus d'implantation des Tables de concertation régionale sur les VHR (TCR-VHR). Nous nous référons à l'étude « *l'impact économique de la pratique récréotouristique de la motoneige et du quad au Québec* » publiée par Tourisme Québec au printemps 2006, étude qui fait une mise à jour convaincante des données qui étaient disponibles au printemps 2005. Sans insister sur l'ensemble des résultats de cette étude, rappelons certains points saillants :

- La pratique récréotouristique de la motoneige et du quad a généré des dépenses totales de 1,3 milliard de dollars au Québec en 2004-2005, dont 723 M\$ pour la motoneige et 591 M\$ pour le quad. Voici donc quelques faits saillants de cette étude qui a été rendue publique il y a quelques jours seulement :
- 14 % des adeptes de la motoneige proviennent de l'extérieur du Québec, soit près de 33 400 personnes dont 15 600 proviennent des États-Unis, 11 000 de l'Europe et 6 800 des autres provinces canadiennes;
- Les dépenses touristiques (724 M\$) annuelles du VHR représentent 7,2 % de l'ensemble des dépenses touristiques du Québec;
- Les dépenses touristiques hivernales (561 M\$) du VHR représentent 19% des dépenses touristiques du Québec;
- Les touristes hors Québec génèrent 28 % des dépenses touristiques liées à la motoneige, ce qui représente 122 millions d'argent neufs ajoutés à l'économie québécoise;
- L'activité touristique hivernale du VHR représente plus de 30 % des dépenses touristiques dans 10 des 21 régions touristiques du Québec;
- L'impact économique des dépenses totales (1,3 milliard de dollars) du VHR en 2004-2005 se chiffre à :
 - ✓ Près de 14 400 emplois directs et indirects ;
 - ✓ 793 M\$ de produit intérieur brut ;
 - ✓ 324 M\$ de revenus fiscaux et parafiscaux, dont 194 M\$ pour le gouvernement du Québec et 130 M\$ pour le gouvernement fédéral ;

Nous rappelons que ces investissements se font en grande partie dans l'économie des régions du Québec et que, dans ce sens, l'activité de la motoneige et du quad est un facteur important de santé et de développement économique de celles-ci.

Objet du mémoire

Dans le présent mémoire, nous aborderons le document sous ses trois aspects :

1. Notre avis sur le bilan du premier mandat des Tables de concertation régionale sur les VHR, en lien avec le mémoire que nous avons déposé en mars 2006 (Partie I – Le Rapport);
2. Notre avis sur les mesures structurantes proposées par le Ministre (Partie II – Des mesures structurantes);
3. Nos réactions sur les pistes de discussions (Partie III – Discussions sur des perspectives d'avenir).
4. En annexe : détail de nos commentaires en rapport avec nos recommandations de 2006 et le 1^{er} mandat des tables de concertation. Liste des associations touristiques régionales.

PARTIE I – LE RAPPORT

Nous tenons d'abord à souligner la qualité du bilan présenté dans cette partie du document. La présentation claire et succincte du profil de l'industrie, de l'encadrement législatif de la pratique, du bilan des 34 mesures ainsi que de la synthèse des travaux des TCR-VHR nous permet d'emblée de saisir l'état de la situation et la progression du dossier au cours de 3 dernières années.

L'analyse comparative de ces résultats par rapport à nos recommandations de mars 2006 nous amène à constater que (voir les 15 recommandations et leur bilan en annexe) :

Recommandations réalisées :

- Six (6) de nos recommandations ont été rencontrées, en l'occurrence quant au financement additionnel pour l'entretien des sentiers, la flexibilité dans la mise en place des TCR-VHR, la représentativité des partenaires sur les TCR-VHR.
- Nous sommes particulièrement satisfaits de la mise en place d'un programme de formation et de reconnaissance professionnelle à l'intention des guides et des locateurs, mesure que nous avons chaudement recommandée et à laquelle nous avons été heureux de contribuer quant à sa mise en place.

Recommandations en voie de réalisation :

- Une recommandation quant aux plans d'évacuation des blessés est en cours de réalisation, en collaboration avec le ministère de la Sécurité publique (MSP).
- D'autre part, les campagnes de sensibilisation n'ont pas été à la hauteur de nos attentes mais nous sommes conscients que ce dossier est toujours en voie de réalisation.

Recommandations non retenues ou non réalisées :

- Notre première recommandation était d'établir un plan national de développement et de maintien des réseaux de sentiers, selon certains paramètres définis en concertation avec les partenaires et de confier au Comité consultatif la responsabilité de voir à l'application et au respect de ce plan. Cette recommandation n'a pas été retenue ni celles qui en découlaient quant aux paramètres de développement à définir et la responsabilité du Comité consultatif à cet égard.
- Cependant, nous devons constater que l'implantation des TCR-VHR et les réunions régulières des coordonnateurs des TCR (comité de liaison) ont permis de faire circuler l'information entre les régions et ainsi de pratiquer une certaine concertation dans la mise en place des réseaux de sentiers. Par contre, le Comité consultatif a été très peu actif et a joué un rôle bien timide en termes de planification ou de concertation nationale.
- Les autres recommandations non retenues ou non réalisées ont trait à l'inscription des sentiers dans les schémas d'aménagement des MRC, l'utilisation des servitudes publiques et le rôle de réglementation des municipalités. Nous admettons d'emblée que ce sont des problématiques complexes et que le 2^e mandat des TCR-VHR permettra de poursuivre les interventions sur ces sujets.

PARTIE II – DES MESURES STRUCTURANTES

Chapitre 1 : Poursuivre la concertation

1. *Le mandat des Tables de concertation régionale (TCR) est prolongé pour une nouvelle période de 3 ans ainsi que leur financement de 40 000\$ par année;*
 - ATR associées est tout à fait d'accord avec cette reconduction du mandat des Tables de concertation régionales sur les VHR. La mise en place des TCR-VHR et leurs travaux depuis trois ans ont permis de créer dans la plupart des régions un climat de dialogue et une concertation qui n'auraient probablement existés autrement.
 - Il reste beaucoup de travail à faire pour la réalisation de l'objectif d'établir et de stabiliser les réseaux de sentiers de motoneige et de quad et ce 2^e mandat permettra de poursuivre les efforts concertés dans chacune des régions.
 - Il va de soi que les ATR comptent participer activement aux travaux des TCR-VHR.
2. *Ce deuxième mandat privilégie toujours une approche basée sur la régionalisation...Cela permet d'éviter le « mur à mur »*
 - ATR associées est d'accord avec cette approche et souhaite que chaque TCR-VHR puisse préciser son prochain mandat en fonction des problématiques et des priorités de sa région.
 - Par contre nous maintenons notre préoccupation de normes nationales, en l'occurrence en ce qui concerne les distances séparatrices et les heures d'interdiction la nuit (nous proposons de 23 h à 6 h).
3. *En plus de compléter le mandat confié en 2006, le ministre invite les TCR-VHR à se pencher sur d'autres problématiques : limiter la circulation de nuit, tendre à éloigner les sentiers des résidences, adapter le mandat « quad » aux réalités de chaque région, l'accès aux sentiers interrégionaux par l'aménagement de stationnements, etc.);*
 - ATR associées est d'accord avec ces suggestions de mandat pour les TCR-VHR et assure que les ATR vont contribuer à l'avancement des travaux dans leur région respective.
 - D'autre part, ATR associées est d'accord pour que des mesures soient prises pour réduire le plus possible la circulation des sentiers sur les cours d'eau et pour protéger la faune et les habitats fauniques.
 - Il faudra aussi s'attaquer au problème de la circulation illégale hors sentiers, phénomène qui nuit à la réputation du produit touristique VHR et met en péril le maintien des droits de passage.
4. *Rendre le Comité consultatif permanent et réviser son mandat pour en optimiser le rôle :*
 - ✓ *Superviser les travaux des TCR;*
 - ✓ *Concilier les problématiques interrégionales pour assurer un lien dans les réseaux;*
 - ✓ *Recevoir les plaintes des citoyens;*
 - ✓ *Échanger sur les besoins soulevés par les régions;*
 - ✓ *Favoriser la concertation entre les partenaires ;*
 - ✓ *Assurer une veille sur les problématiques particulières aux VHR et les analyser ;*
 - ✓ *Évaluer des problématiques particulières pour améliorer la cohabitation et rendre la pratique durable;*
 - ✓ *Rendre accessible l'information sur les travaux des tables, etc.).*
 - ATR associées se réjouit de cette mesure qui officialise le Comité consultatif et le rend permanent. Cependant, nous avons toujours souhaité que ce comité assume un véritable

- leadership dans le dossier des VHR. À cet effet, nous demeurons convaincu que le Comité consultatif peut jouer un plus grand rôle quant à la définition d'un modèle national de réseau de VHR qui, tout en respectant les particularités régionales, détermine des normes nationales pour les distances séparatrices, l'utilisation des emprises routières ou des emprises de services publics, les heures d'interdiction de circulation, les modèles d'entente de droit de passage, les compensations éventuelles à accorder aux propriétaires, le programme de reconnaissance des bénévoles, etc.
- De plus, nous considérons qu'il serait de la responsabilité du Comité consultatif de se préoccuper du financement des infrastructures et de rechercher des solutions dans l'éventualité où les montants perçus à l'immatriculation (2 M \$ / année) s'avérerait insuffisant pour répondre aux besoins de consolidation et de développement des réseaux.
5. *Maintien du Comité interministériel sur les VHR afin de poursuivre la concertation entre les partenaires gouvernementaux.*
- ATR associées est tout à fait d'accord avec le maintien du Comité interministériel mais souhaite par contre que ce comité joue un rôle encore plus actif dans la concertation interministérielle afin d'en augmenter l'efficacité. D'ailleurs, l'échange d'information avec le Comité consultatif devrait être accentué.

Chapitre 2 : Financer adéquatement les sentiers

1. *Modification aux Programmes d'aide financière financés par la perception spéciale sur l'immatriculation :*
- ✓ *Pour l'entretien des sentiers, l'équipement et la signalisation : augmentation de 10 \$;*
 - ✓ *Pour un nouveau programme d'aide aux infrastructures : augmentation de 4 \$ (2 M \$ / an);*
 - ✓ *Pour des mesures de protection de la faune et des habitats fauniques : 1 \$ (à la Fondation de la faune).*
- ATR associées se réjouit de l'adoption de ces mesures qui rencontrent les demandes des fédérations et qui permettront de stabiliser le financement de l'entretien des sentiers de VHR.
 - Il sera cependant important que le programme de financement des infrastructures soit rapidement mis en place et que les critères d'admissibilités et de financement soient suffisamment flexibles pour bien répondre aux besoins des régions. De plus, nous espérons que la gestion de ce programme évitera le piège de la complexité administrative et que les instances régionales seront mises à contribution.

Chapitre 3 : Soutenir le bénévolat

1. *Création d'un Prix de reconnaissance à l'Assemblée nationale afin de souligner l'apport des bénévoles des clubs de motoneige et de quad.*
- ATR associées du Québec est tout à fait d'accord avec cette suggestion d'un Prix de reconnaissance destinés aux bénévoles et nous sommes convaincus que les ATR seront disposées à participer au processus de sélection des candidats dans leur région respectives.
 - Nous tenons cependant à souligner que si les bénévoles sont indispensables pour la réalisation et l'entretien des sentiers, les propriétaires qui accordent des droits de passage sont tout aussi essentiels à l'existence des réseaux de sentiers. Il faudrait prévoir pour eux d'une part des mesures compensatoires, par exemple à caractère fiscal,

et, d'autre part, des mesures d'émulation qui reconnaissent leur apport dans le développement des réseaux.

- La FCMQ offre actuellement ce type de « prix reconnaissance » à l'intention des propriétaires mais une reconnaissance plus large et médiatisée, au niveau de l'Assemblée nationale, aurait certainement un impact plus grand. En fait, le « Prix de reconnaissance » suggéré dans le document pourrait avoir un volet « bénévole » et un volet « propriétaire »

PARTIE III – DISCUSSIONS SUR LES PERSPECTIVES D'AVENIR

Remarque : Dans cette partie de notre mémoire, nous avons choisi de réagir directement à chacune des pistes de discussion suggérées par le Ministre.

Chapitre 1 : Assurer la pérennité de la pratique par un resserrement de son encadrement

Distances séparatrices

1. *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?*
 - Les distances séparatrices actuellement en vigueur sont généralement acceptées et ne semblent pas poser de problèmes particuliers. Il ne faudrait surtout pas établir de nouvelles normes pour de nouveaux sentiers. Cela créerait deux catégories de sentiers et ouvrirait la porte à toutes sortes de contestations et à un grand risque de confusion. Ex. : Quelle norme applique-t-on si le nouveau sentier est le détournement d'une partie d'un sentier existant?
2. *Devrait-on obliger les exploitants de sentiers à se conformer aux schémas d'aménagement et de développement (SAD) des MRC et aux plans d'urbanisme des municipalités?*
 - Il nous apparaît d'une part évident que les exploitants de sentiers doivent agir en conformité avec les SAD... Cependant, rien n'oblige les MRC à inscrire les sentiers dans les SAD et cette mesure est fortement contestée par l'UPA qui la perçoit comme une « expropriation » déguisée. Nous avons ici matière à poursuivre les discussions entre les parties concernées.
3. *Les municipalités devraient-elles augmenter les distances séparatrices pour les nouveaux développements (LAU)?*
 - Nous réitérons notre commentaire du point 1 : Les normes établissant les distances séparatrices devraient être les mêmes sur l'ensemble du territoire, sinon ça ne sera pas gérable par les exploitants de sentiers. Elles ne peuvent pas changer d'une municipalité à l'autre ou d'une MRC à l'autre.

Heures de circulation

4. *Devrait-on considérer d'interdire toute circulation de VHR sur les sentiers la nuit?*
 - Du point de vue touristique, il serait envisageable d'interdire la circulation des VHR durant la nuit. Cependant, il faudra que la règle soit claire, bien diffusée et que les heures d'interdiction soient les mêmes dans tout le Québec. On ne pourra se permettre que la règle change d'une municipalité ou d'une région à l'autre. Nous suggérons une fermeture entre 23 h et 6 h.
5. *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?*
 - Évidemment, si une telle exception fait consensus dans le milieu.

Protection contre les recours basés sur les inconvénients de voisinage

6. *Devrait-on envisager de prolonger la protection contre les recours basés sur des inconvénients de voisinage?*
 - Tant que le travail des TCR-VHR ne sera pas complété et que les situations problématiques ne seront pas réglées à la satisfaction des parties concernées, il sera risqué d'enlever la protection contre les recours.
7. *Sur quels réseaux devrait-elle s'appliquer, le cas échéant?*
 - Certainement sur le réseau interrégional et peut-être les réseaux régionaux, car plusieurs régions vont y travailler durant le 2^e mandat de la TCR-VHR.
8. *Comment pourrait-on favoriser l'utilisation de VHR munis de nouvelles technologies réduisant les émissions de gaz à effet de serre et de bruit?*
 - ATR associées est d'accord la nécessité de favoriser l'utilisation de VHR munis de nouvelles technologies réduisant les émissions de gaz à effet de serre et de bruit et va appuyer les démarches et réflexions à cet effet. Du point de vue touristique, nous aurons d'ailleurs avantage à encourager les fournisseurs à aller dans ce sens.
9. *Y aurait-il lieu d'assouplir l'encadrement actuel pour faciliter l'aménagement de sentiers sécuritaires dans les emprises routières?*
 - Bien qu'ATR associées ne favorise pas l'utilisation de sentiers dans les emprises routières (peu d'intérêt pour l'expérience touristique), il s'agit souvent de la meilleure alternative pour établir des liaisons interrégionales ou accéder à des territoires urbanisés et aux services qui s'y trouvent.

Chapitre 2 : Rendre les véhicules moins polluants

10. *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.)?*
 - ATR associées et le milieu touristique sont conscients de la nécessité de rendre les véhicules plus silencieux et moins polluants; les exigences de la clientèle touristique quant à l'impact de la pratique sur l'environnement sont de plus en plus orientées vers un tourisme durable et respectueux de l'environnement. ATR associées va appuyer toute action dans ce sens.
11. *Serait-il opportun de demander au gouvernement fédéral de réviser les normes actuellement en vigueur?*
 - Bien que peu concerné par cet aspect précis, ATR associées va appuyer toutes actions allant dans le sens d'une offre touristique respectueuse de l'environnement.

Chapitre 3 : Accentuer le contrôle**Policiers**

12. *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?*
 - Il nous apparaît évident que la circulation illégale hors sentiers peut nuire à la réputation du produit lui-même et que des mesures doivent être prises pour enrayer cette pratique délinquante. Il revient effectivement aux autorités policières de faire respecter la loi, en collaboration avec les fédérations concernées et ATR associées apporte son appui la position de celles-ci sur ce sujet

Agents de surveillance

13. Y aurait-il lieu de mieux former et informer les agents de surveillance de sentiers pour qu'ils connaissent l'étendue de leur pouvoir ?

- ATR associées s'en remet à la position de ses partenaires des fédérations de motoneige et de quad pour définir les besoins et les solutions sur cet aspect.

Chapitre 4 : Accroître la sensibilisation

Utilisateurs

14. *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?*

- En effet, les efforts de sensibilisation devraient être accrus et ATR associées offrir sa collaboration en ce qui concerne les interventions auprès des utilisateurs « touristes ».

Propriétaires qui accordent des droits de passage

15. 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 plus d'une campagne d'information orchestrée par le gouvernement en collaboration avec les fédérations, les ententes de droits de passage devraient inclure cette information et un « guide du propriétaire » décrivant les droits et obligations des parties pourrait être produit à l'intention des propriétaires.

Municipalités

16. *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?*

- Ce type d'outil est toujours très utile dans le sens que, tout en diffusant l'information, il permet d'uniformiser celle-ci sur l'ensemble du territoire.

Fabricants

17. 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?

- C'est une préoccupation que le milieu touristique exprime depuis déjà quelque temps et il devient nécessaire d'impliquer les fabricants dans cette nouvelle façon de présenter la pratique de la motoneige et du quad.

EN CONCLUSION

ATR associées du Québec souhaite vous rappeler en terminant que la pratique de la motoneige et du quad constitue l'une des principales sources de retombées touristiques hivernales de plusieurs régions au Québec. L'activité touristique hivernale du VHR représente plus de 30 % des dépenses touristiques dans 10 des 21 régions touristiques du Québec.

Les travaux des tables de concertation régionales au cours des trois dernières années ont permis d'établir des ponts entre les différents intervenants concernés et de créer un climat de confiance que la poursuite de ces travaux au cours des années à venir va permettre de consolider. C'est, à notre avis, la seule avenue pour trouver et mettre en place les solutions nécessaires à un « développement durable de la pratique ».

En décembre 2012, nous avons confiance que les problèmes soient en grande partie réglés et que, après six ans de concertation, l'habitude de la bonne entente et de la recherche concertée

de solutions soient à tel point acquis que la structure des tables de concertation régionale sur les VHR devienne permanente.

Merci de votre attention.

ANNEXE 1

Partie I, Rapport : Commentaires par rapport à notre mémoire de 2006

Recommandations quant à la démarche

Recommandation # 1 : Volet Planification du réseau

Établir, en consultation avec les partenaires concernés, un plan national de développement et de maintien des réseaux de sentiers de motoneige et de quad, qui définit les paramètres des réseaux interrégional, régionaux et locaux, en tenant compte du potentiel des régions, des principes d'un tourisme durable et du respect de la qualité de vie des citoyens.

- Des normes « nationales » ont été appliquées quant à la vitesse, les heures de circulation, l'âge des conducteurs, etc. Cependant, les paramètres « nationaux » tel que demandés n'ont pas été proposés. Les réunions régulières des coordonnateurs des TCR (comité de liaison) ont permis de faire circuler l'information entre les régions et ainsi de pratiquer une certaine concertation dans la mise en place des réseaux de sentiers

Recommandation # 1 : Volet responsabilité de l'entretien du réseau

Confier au ministère des Transports du Québec la responsabilité de l'entretien du réseau permanent (régional et interrégional) des sentiers de VHR.

- Cette hypothèse n'a jamais été même abordée tout au long des travaux des TCR et des réunions du Comité de liaison. À ma connaissance, ATR associées était le seul organisme à avoir suggéré cette mesure.

Recommandations quant à la concertation régionale

Recommandation # 2

Tenir compte, lors de l'implantation des tables régionales de concertation, des structures et expériences de concertation déjà en place dans certaines régions et éviter de les doubler.

- Cette recommandation a été suivie. La TCR était coordonnée par la CRÉ dans plusieurs régions, par l'URLS dans certaines autres régions (5) et même par une ATR (Côte-Nord). Là où il y avait une structure de concertation déjà en place, elle a pu, avec les aménagements nécessaires, prendre en charge le mandat des VHR

Recommandation # 3

Assurer une consultation étroite entre la structure de concertation régionale et les partenaires et intervenants locaux impliqués dans le développement et l'entretien des sentiers.

- La composition des tables était garante de cette consultation des partenaires régionaux et locaux. Cependant, à mon avis et selon les informations reçues lors des Comités de liaison, le lien avec les clubs de quad ou de motoneige n'a pas toujours été fait dans certaines régions.

Recommandation # 4

De façon à formaliser les réseaux de sentiers, rendre obligatoire l'inscription de ceux-ci dans le schéma d'aménagement des MRC et le plan d'urbanisme des municipalités.

- Il n'y a pas d'obligation pour les MRC d'inscrire aux schémas d'aménagement les réseaux de sentiers. Pour les sections en terres publiques, ça ne pose pas de problème, mais en terres privées, particulièrement en milieu agricole, cette mesure rencontre de fortes objections de la part de l'UPA.

Recommandation # 5

Limiter, autant que possible, l'utilisation des servitudes publiques à des fins de liaison avec des points de services (sentiers villageois).

- La tendance, surtout pour le développement du réseau de sentiers quad, serait plutôt à l'inverse compte tenu de la difficulté à obtenir les droits de passage en terres privées et des coûts de construction d'un sentier.

Recommandation # 6

S'assurer que les personnes nommées sur la table de concertation soient vraiment représentatives d'un groupe ou du milieu et que tous les groupes (locaux et régionaux) concernés soient représentés.

- Il semble que cet aspect n'ait pas causé de problème lors de la création des TCR.

Recommandation # 7

Afin d'en augmenter l'efficacité et de tenir compte de réalités régionales spécifiques, permettre que la personne ressource attirée à chacune des régions puisse relever d'une autre organisation que la CRÉ.

- Dans au moins 6 régions, la personne ressources (coordonnateur) ne relève pas de la CRÉ

Recommandation # 8

En fonction d'orientations et de paramètres à être définis dans un plan national de développement des réseaux de sentiers pour véhicules hors route, donner au comité consultatif la responsabilité de voir au respect de ce plan national et, par le fait même, le pouvoir d'intervenir en conséquence.

Dans la mesure où il n'y a pas eu de « plan national », le comité consultatif n'a pas eu à aborder cette dimension.

Recommandations quant au financement**Recommandation # 10**

- Que les ministères concernés commandent une étude indépendante dont le mandat sera de déterminer les revenus disponibles, les coûts et les besoins du réseau des sentiers de véhicules hors route tant pour son développement et son maintien que pour son entretien.
 - Cette étude pourra faire des recommandations :
 - ✓ Quant aux sources de revenus à améliorer ou à développer ;
 - ✓ Quant aux organisations qui sont le plus en mesure de prendre en charge efficacement le développement et le maintien des sentiers selon leur statut (interrégional, régional ou local) ;
 - ✓ Quant aux mesures de vérification et de péréquation à mettre en place dans la gestion des sommes disponibles ;
 - ✓ Quant aux paramètres de qualité que le ministère des Transports devra appliquer ou faire appliquer lors de l'entretien des sentiers.
-
- Le Ministère a poursuivi ses analyses du financement accordé aux Fédérations par l'entremise des droits d'immatriculation et a accepté, à la fin du mandat des tables, d'augmenter le montant de perception de 15 \$. De ce montant additionnel, 10 \$ va aux Fédérations pour l'entretien du réseau, 4 \$ servira à la mise en place d'un fonds spécial de soutien aux infrastructures (en remplacement du programme actuel du MAMROT) et 1 \$ ira à la Fondation de la Faune pour des mesures de protection de la faune.
 - Le Fonds spécial disposera donc d'environ 2 M\$ / an afin de financer des projets majeurs structurants reliés à l'aménagement ou au réaménagement de sentiers.

Recommandations quant au resserrement des règles**Recommandation # 11**

Compte tenu des nouvelles technologies disponibles et de l'importance de cette mesure pour la réputation du produit auprès des touristes étrangers en particulier, nous recommandons que le gouvernement impose aux intervenants régionaux l'obligation d'élaborer un plan d'évacuation des blessés. Cette obligation devrait être accompagnée d'un délai pour la mise en place d'un tel plan

- Cette dimension faisait partie du mandat des TCR mais peu d'entre elles l'ont complété compte tenu qu'en cours de route il a été constaté que le ministère de la Sécurité publique était déjà impliqué à ce niveau et qu'il voulait garder le leadership du dossier. Les TCR auront donc à travailler avec leur direction régionale respective du MSP pour finaliser ce mandat.

Recommandation # 12

Nous recommandons qu'un comité de travail soit mis en place afin d'élaborer, en collaboration avec les intervenants concernés de l'industrie, un processus d'agrément à l'intention des locateurs de véhicules hors route. L'adhésion à ce processus sera volontaire, mais donnerait droit à des privilèges exclusifs et à un partenariat privilégié avec les intervenants de l'industrie touristique.

- Un programme de formation a été élaboré (MTQ, MTO, AÉQ et CQRHT) et mis en place dans 3 régions pilote avec l'aide des ATR concernées. Les rencontres de formation ont débuté au moins dans une d'entre elles.

Recommandation # 13

Nous recommandons, dans l'éventualité où l'approbation par le Ministre des règlements municipaux régissant la circulation des véhicules hors route sur les chemins publics municipaux soit remplacée par un simple devoir d'information, que le ministère des Transports mette en place un mécanisme permettant de respecter la planification nationale et la cohésion du réseau.

- Dans la mesure où il n'y a pas eu de « plan national », cette recommandation ne s'est pas concrétisée.

Recommandations quant à la sensibilisation**Recommandation # 14**

Nous recommandons de préciser les responsables et les partenaires de la campagne de sensibilisation, ainsi que son mode de financement.

- Une certaine sensibilisation a été faite auprès des utilisateurs de VHR et un document d'information a été réalisé à l'intention des municipalités. Cependant, le programme de sensibilisation dans les écoles est en cours de réalisation auprès de 4 régions cibles (Laurentides, Lanaudière, Saguenay-Lac-Saint-Jean et Chaudière-Appalaches)

Recommandation # 15

De prendre les mesures nécessaires, incitatives et coercitives au besoin, afin d'amener les fabricants et les concessionnaires à modifier leur approche publicitaire vers une sensibilisation à une conduite sécuritaire et au respect de la propriété d'autrui.

- Les interventions à ce niveau ont été bien timides...

ANNEXE 2

Membres du conseil d'administration d'ATR associées du Québec

Associations touristiques régionales (région)	Présidents(tes)	Directeurs (trices) généraux (rales)
Tourisme Abitibi-Témiscamingue (14)	Jocelyn Carrier ^{1,2}	Randa Napky
Tourisme Baie James	Marie-Christine Mailhiot	Jean Chartier
Tourisme Bas-Saint-laurent (3)	Gaston Gendreau	Pierre Laplante
Tourisme Cantons-de-l'Est (8)	Jocelyna Dubuc	Alain Larouche
Tourisme Centre-du-Québec (20)	Bernard Giles	Yves Zahra
Tourisme Charlevoix (5)	Éric Desgagnés	Alyre Jomphe
Tourisme Chaudière-Appalaches (6)	Johanne Lessard	Richard Moreau
Tourisme Duplessis (17)	Mélanie Roy	Marie-Soleil Vigneault ²
Tourisme Eeyou Istchee	Sherman Herodier	Sophie Bosum
Tourisme Gaspésie (2)	Alexander Reford	Joëlle Ross (intérim)
Tourisme Îles-de-la-Madeleine (1)	Sébastien Commings	Michel Bonato
Tourisme Lanaudière (10)	Évangéline Richard	André Despatie ²
Tourisme Laurentides (11)	Claude Lapointe ²	Diane Leblond
Tourisme Laval (19)	Michel Gallant	Andrée Courteau
Tourisme Manicouagan (16)	Claude Deschênes	Grétha Fougères (intérim)
Tourisme Mauricie (7)	Denis Lacerte ²	André Nollet
Tourisme Montérégie (9)	Marthe Langlois	Éric Fournier
Tourisme Montréal (12)	Charles Lapointe, pdg	Pierre Bellerose, v.-p. ²
Tourisme Outaouais (13)	Louise Boudrias ²	Gilles Picard
Office du tourisme de Québec (4)	Dany Thibault	Gabriel Savard
Tourisme Saguenay—Lac-Saint-Jean (15)	Robert Bilodeau	Carol Martel
ATR associées du Québec	Jocelyn Carrier	Louis Rome

¹ : Président du conseil ; ² : Membre du comité exécutif