ATR ASSOCIÉES DU QUÉBEC

MÉMOIRE

Présenté à la

COMMISSION DES TRANSPORTS ET DE L'ENVIRONNEMENT

À l'occasion des consultations sur le projet de loi 121

Loi visant à améliorer la cohabitation entre les riverains et les utilisateurs de véhicules hors route ainsi que la sécurité de ces utilisateurs

Présenté par

ATR associées du Québec

9 novembre 2010

Québec

Introduction

La présentation et l'adoption du présent projet de loi 121 est en quelque sorte l'aboutissement de plus de 5 ans de consultation et de concertation sur les conditions de la pratique des véhicules hors route au Québec. Une tournée de consultation au printemps 2005, un projet de loi adopté au printemps 2006 (Loi # 9), différentes mesures mises en place dont trois ans de travaux des tables de concertation régionale, un rapport ministériel présentant le résultat de ces travaux à l'automne 2009 et, enfin, un projet de loi issu des recommandations de la Commission sur les Transports et l'Environnement.

Compte tenu de l'importance de la pratique des véhicules hors route, en particulier de la motoneige, pour l'offre touristique de plusieurs régions du Québec, ATR associées du Québec a participé activement à toutes ces étapes et à tous ces travaux depuis les 5 dernières années. Nos interventions ont toujours été faites avec la préoccupation de sauvegarder la qualité et la pérennité de ce produit touristique dont les retombées économiques sont essentielles à la prospérité de nos régions.

Nos commentaires sur le projet de loi 121 iront dans le même sens et témoigneront de la même préoccupation.

1. Rappel de l'importance de l'activité de la motoneige et du quad pour l'économie des régions du Québec

Bien que nous soyons convaincus que l'ensemble des membres de la présente commission sont maintenant très conscients des retombées économiques de la pratique des véhicules hors route pour le Québec, nous nous permettons de les rappeler encore une fois :

- 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 ;
- 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 neuf ajouté 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.

2. Portée du mémoire

Dans le présent mémoire, nous n'aborderons que quelques sujets touchés par le projet de loi, sujets qui peuvent avoir un impact important sur l'offre touristique de la motoneige et du quad :

1. La distance séparatrice entre les sentiers et les résidences ;
2. Les heures de circulation (fermeture des sentiers la nuit) ;
3. Le moratoire contre les poursuites dues aux inconvénients de voisinage et le processus de traitement des plaintes.

Nous tenons toutefois à souligner que d'autres mesures prévues dans le projet de loi permettront une amélioration certaine des conditions de pratique, de la sécurité des utilisateurs et des ressources consacrées à l'entretien. Citons par exemple :

a. La clarification des règles d'affichage et la confirmation du rôle prépondérant des clubs à cet effet ;

b. L'augmentation des amendes pour les comportements délinquants ;

c. L'augmentation de la contribution des propriétaires de véhicules hors route permettant un meilleur financement de l'entretien des sentiers, la création d'un fonds pour les infrastructures et une contribution à la Fondation de la Faune pour contrer les impacts de la pratique sur l'environnement ;

d. L'obligation pour les fabricants, de produire des véhicules moins polluants, au plus tard le 1er janvier 2020.

3. La distance séparatrice entre les sentiers et les résidences

À l'instar de la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec, nous avions souligné dans notre intervention à cette même commission, en mars 2010, que la distance minimum de 30 mètres actuellement appliquée ne posait de problème que dans de très rares situations. Nous n'étions donc pas en faveur de l'augmentation de cette norme.

Le projet de loi 121 propose par contre d'appliquer une distance séparatrice de 100 mètres pour les nouveaux sentiers, en excluant toutefois les sentiers construits sur les terres du domaine public. Cette mesure s'appliquerait après le 31 décembre 2011 et un changement « peu significatif » du tracé d'un sentier existant ne serait pas considéré comme un nouveau sentier.

Ces trois mesures d'atténuation de la règle du 100 mètres viennent réduire sensiblement l'impact négatif que cette mesure aurait pu avoir sur le réseau des sentiers et sur son développement. D'une part, le réseau des sentiers de motoneige est à toute fin pratique complété et les interventions annuelles nécessaires ne touchent généralement que de courts déplacements sur des sentiers existants.

D'autre part, le réseau de sentiers de quad est en plein développement et tend de plus en plus à se localiser sur les terres du domaine de l'état, du moins en ce qui concerne les liens interrégionaux.

4. Les heures de circulation (fermeture des sentiers la nuit)

Notre intervention du mois de mars à ce sujet s'était limitée à un point de vue touristique et pouvait laisser croire que nous étions en faveur de la fermeture des sentiers la nuit. Nous avons récemment précisé cette position et en étions venus à la conclusion que la fermeture des sentiers la nuit n'était pas souhaitable et que cette mesure pouvait nuire au positionnement touristique du Québec face à ses concurrents de l'Ontario, du Nouveau-Brunswick et des États-Unis.

Le projet de loi 121 maintient la proposition d'interdire la circulation des VHR la nuit, entre minuit et 6 h. Bien que cette mesure aille à l'encontre de notre position, nous sommes disposés à l'appuyer compte tenu du cadre d'application auquel elle est soumise :

- Le ministre peut, par règlement, déterminer une région ou un territoire où la circulation des VHR n'est pas restreinte aux heures prescrites ;
- Une MRC ou une municipalité peut, par règlement, modifier, et même éliminer, ces heures de restriction.

Nous croyons, comme nous l'avons indiqué dans notre récent avis sur la question, que les tables de concertation régionale ont un rôle majeur à jouer sur cette question des heures d'ouverture des sentiers et qu'elles peuvent travailler à obtenir un consensus des partenaires de leur région.

Un tel consensus pourrait amener les municipalités et / ou les MRC d'un territoire ou d'une région soit à adopter un règlement qui rencontre leurs attentes et leurs besoins, soit à demander au ministre d'intervenir par règlement dans le sens du consensus obtenu.

Le fait que cette mesure n'entrerait en vigueur que le 1er décembre 2011 laisse presqu'un an aux régions pour discuter de cette question et rechercher un consensus.

5. Le moratoire contre les poursuites dues aux inconvénients de voisinage et le processus de traitement des plaintes

Il nous apparaît évident que le prolongement de l'immunité, prévue à l'article 87.1 de la Loi sur les véhicules hors route jusqu'en décembre 2017, constitue l'élément essentiel de ce projet de loi. Nous sommes conscients que cette mesure en est une d'exception et qu'elle demande un certain courage politique sinon une conviction que les retombées de la pratique des VHR sont essentielles à la santé économique de plusieurs de nos régions. Plus de 14 000 emplois dépendent de cette industrie, faut-il le rappeler.

Nous apprécions particulièrement cette mesure qui vient « stabiliser » l'offre touristique en la soustrayant aux aléas des poursuites et de l'incertitude qui en découlent. D'autant plus que ce moratoire est accompagné de la mise en place d'un processus de traitement des plaintes et de médiation.

Ainsi, les personnes se sentant lésées par le passage des VHR obtiennent une tribune qui peut s'avérer encore plus efficace et plus rapide qu'une poursuite légale. En facilitant le dialogue et une meilleure compréhension réciproque, ce processus permettra aux parties d'échanger leur point de vue et de favoriser une entente entre elles.

EN CONCLUSION

ATR associées du Québec considère que le projet de loi 121 est le résultat d'un compromis nécessaire entre les exigences d'une pratique sécuritaire et socialement acceptable des véhicules hors route. Ce compromis permettra de stabiliser l'offre touristique afin de maintenir le positionnement du Québec et l'une des principales sources de retombées touristiques hivernales de plusieurs régions au Québec

Les travaux des tables de concertation régionale se poursuivront au cours des trois prochaines années et permettront de renforcer les ponts entre les différents intervenants concernés et de

maintenir le climat de confiance essentiel au développement harmonieux des sentiers de VHR. 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 seront en grande partie réglés et que, après six ans de concertation, l'habitude de la bonne entente et de la recherche concertée de solutions seront à tel point acquises que la structure des tables de concertation régionale sur les VHR devienne permanente.

6. 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, leaders touristiques de leurs régions respectives, 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 collaboratrice 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, elle assure la mise en œuvre des programmes de signalisation touristique.

7. 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 leurs territoires.

Merci de votre attention.

ANNEXE 1

PRECISIONS SUR CERTAINS ELEMENTS DU MÉMOIRE DE MARS 2010

ATR associées du Québec, suite aux représentations de nombreuses associations touristiques régionales préoccupées par la qualité de l'offre du produit motoneige dans leur région et pour tenir compte de nouvelles informations obtenues au cours de discussions avec ses partenaires, souhaite apporter des précisions sur son avis présenté sur l'aspect suivant de son mémoire de mars 2010 :

> 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.

Considérant que cette question de l'interdiction de la circulation des VHR la nuit ne peut être analysée que du point de vue touristique mais concerne la pratique de la motoneige (et du quad) dans son ensemble, tant par les adeptes locaux que par les touristes ;

Considérant que, de sources fiables, nous avons appris que cette mesure est très mal accueillie par les adeptes de l'Ontario et du Nord-est des États-Unis, adeptes qui constituent une part importante des touristes en motoneige fréquentant les régions frontalières du Québec ; en fait, il semble même qu'ils remettent en question leurs visites au Québec ;

Considérant que cette mesure pourrait avoir un impact négatif sur certains commerces (refuges, auberges en forêt, restaurants, etc.) qui dépendent en partie de la fréquentation des motoneigistes (locaux et touristes) en soirée, compte tenu que la fermeture des sentiers à 22 h ou 23 h limiterait sérieusement le rayon de provenance ou de destination de la clientèle ;

Considérant que les aléas d'un parcours de longue distance (bris, condition des sentiers, bordées de neige, etc.) pourraient réduire sensiblement la circulation interrégionale des motoneigistes par crainte de ne pouvoir respecter le « couvre-feu », à savoir les heures d'interdiction de circulation. Cette conséquence irait d'ailleurs à l'encontre de l'objectif même de « consolider un réseau interrégional de sentiers de VHR » poursuivi par le MTQ et les Tables de concertation régionales ;

Considérant que notre avis - qui se voulait ouvert, suggestif et conditionnel - semble avoir été interprété comme un appui à la fermeture des sentiers la nuit, ce qui n'était en fait pas le cas ;

ATR associées du Québec, conformément à la position d'une majorité de ses membres, considère que *l'interdiction de toute circulation de VHR sur les sentiers la nuit* constitue une

mesure qui nuira à l'industrie de la motoneige et, par conséquent, à la pratique touristique de celle-ci.

ATR associées du Québec convient que cette mesure pourrait être utile ou nécessaire dans certaines situations particulières mais rappelle que les Tables de concertation régionale, qui regroupent tous les acteurs concernés, ont justement comme mandat de trouver des solutions aux problématiques locales et régionales de cohabitation et ce par le biais de la concertation et la recherche de consensus.

À cet effet, ATR associées du Québec considère qu'une interdiction de circuler la nuit à l'échelle du Québec n'est pas une solution souhaitable. Elle ne ferait qu'encourager les comportements délinquants, elle serait pratiquement impossible à appliquer et elle irait à l'encontre de l'approche de concertation mise de l'avant depuis plus de trois ans par le gouvernement et de plus en plus pratiquée et efficace au niveau des régions.

ANNEXE 2

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION D'ATR ASSOCIEES DU QUEBEC

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)	Hugues Massey	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)	Sylvie Arseneault	Diane Gagné (par intérim)
Tourisme Eeyou Istchee	Sherman Herodier	Robin McGinley
Tourisme Gaspésie (2)	Alexander Reford	Joëlle Ross
Tourisme Îles-de-la-Madeleine (1)	Sébastien Commings	Michel Bonato
Tourisme Lanaudière (10)	Évangéline Richard	À définir
Tourisme Laurentides (11)	Claude Lapointe[2]	Diane Leblond
Tourisme Laval (19)	Michel Gallant	Andrée Courteau
Tourisme Manicouagan (16)	Claude Deschênes	Grétha Fougères
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)	Alain April	Gabriel Savard
Tourisme Saguenay—Lac-Saint-Jean (15)	Éric Larouche	Carol Martel
ATR associées du Québec	Jocelyn Carrier	Louis Rome

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