MÉMOIRE

FQCQ
Fédération Québécoise des Clubs Quads

Consultation générale
Sur le projet de loi no 121

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

Document présenté par
Pierre Charbonneau
et
Danny Gagnon
Directeur général
FQCQ

À la commission des transports
et de l'environnement

Consultations générales sur le projet de loi n° 121

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

Chers membres de la commission,

C'est avec grand plaisir que nous vous présentons les commentaires de notre fédération concernant le projet de loi n° 121, Loi visant à améliorer la cohabitation entre les riverains de sentiers et les utilisateurs de véhicule hors route ainsi que la sécurité. Présenté par Monsieur Norman MacMillan, ministre délégué aux Transports.

Notre organisation accueille favorablement ces modifications, mais se questionne sur certains éléments du présent projet de loi.

La Fédération Québécoise des Clubs Quads

La Fédération Québécoise des Clubs Quads (ci-après F.Q.C.Q.) est un organisme sans but lucratif qui a pour but de développer et de promouvoir la pratique sécuritaire de l'activité touristique qu'est la circulation en quad au Québec.
Pour s'assurer du respect de la loi et de la pratique sécuritaire de l'activité du quad, la FQCQ est fière de pouvoir compter sur la collaboration bénévole de plus de 119 clubs et 1 632 agents de surveillance qui patrouillent les sentiers des clubs ainsi que de 52 agents fédérés composant une escouade intervenant à l'échelle provinciale. De plus, elle peut compter sur le travail de quelques 2 540 dévoués bénévolement et oeuvrant à l'entretien et à l'installation de signalisation sur l'ensemble de ses 20 732 km de sentiers. Ce sont ces mêmes bénévoles qui organisent diverses activités sociales à l'intention des membres des clubs quads.

Les clubs de la FQCQ regroupent aujourd'hui plus de 55 659 membres. Pendant plus d'une décennie, l'activité du quad a connu une progression annuelle nette et régulière. Malheureusement, au cours des dernières années, le contexte économique et certains dossiers en litige avec le gouvernement ont eu pour effet de faire fuir une partie de notre clientèle. Nous croyons que les mesures proposées dans le projet de loi n° 121 auront pour effet d'aider l'harmonisation avec les citoyens et rassureront les utilisateurs de VHR sur l'avenir de leur activité. Mais le manque de clarté de ce projet de loi qui met une pression énorme sur nos bénévoles et cause de la frustration. Ces mêmes bénévoles qui portent l'activité VHR au Québec à bout de bras. Activité qui, rappelons-le, génère plus de 786 millions de dollars en retombées économiques.

Je cède maintenant la parole à notre directeur général, M Danny Gagnon, pour vous exposer nos observations.

Monsieur le président, Monsieur le Ministre, il est important pour notre organisation que les bénévoles se sentent supportés par le gouvernement dans le développement de notre activité. Ils sont de plus en plus difficiles à recruter et, plus on a tendance à pelleter dans leur cour, plus ils envisagent d'abandonner le bénévolat.

Une relocalisation de sentier, suite à une perte de droit de passage peut sembler « peu significative» aux gens d'un gouvernement, mais nos bénévoles savent, pour l'avoir expérimenté à maintes reprises, que la perte d'un droit de passage, d'une longueur aussi banale que 30 mètres, peut obliger la construction de 2 km de nouveau sentier pour relier le réseau. Ce qui n'est pas une mince affaire. Dans le texte du projet de loi 121, à l'article 3, alinéa 2, l'utilisation des mots « tracé est changé de façon peu significative » nous semble peu explicite et potentiellement périlleuse pour l'encadrement de l'activité. Nous demandons l'ajout d'une phrase, au paragraphe concerné, qui se lirait comme suit :

« Pour assurer la continuité d'un sentier existant au 31 décembre 2011, et qui subirait la perde d'un droit de passage, la règle de 30 mètres demeure inchangée. »

Aussi, dans l'établissement de l'augmentation de la distance séparatrice des sentiers à 100 mètres, à compter du 31 décembre 2011, il aurait été important de prévoir une règle d'exemption pour certaines régions qui, dans notre cas particulier, sont actuellement en développement. Comment les quadistes de l'Abitibi, de Charlevoix et de la Côte-Nord pourront-ils accéder dans le futur aux services dont ils auront besoin? Considérant les grandes distances à parcourir sur ces territoires pour accéder à la municipalité voisine, il est prévisible que les utilisateurs et touristes en véhicule hors route devront se ravitailler et même se loger lors de leurs déplacements.

Cette règle de 100 mètres doit être appliquée et expliquée judicieusement, car elle aura inévitablement un impact majeur sur l'activité des véhicules hors route. Nous n'osons imaginer de devoir construire un sentier qui emprunte un chemin forestier, simplement parce qu'il passe à moins de 30 mètres d'un camp de chasse. Il faut dès aujourd'hui penser à tous les inconvénients qui pourraient découler d'un manque de précision dans le texte de loi.

Les heures de fermeture

Les heures de fermeture nous semblent une option valable, mais, encore une fois, on attribue à nos bénévoles la responsabilité de négocier les exemptions à cette règle avec les municipalités.

Il serait plus approprié de donner cette responsabilité à une instance régionale comme les CRÉS. Cela accélèrerait le processus tout en le rendant plus efficace

la communication avec les municipalités. Une telle mesure ferait en sorte que les bénévoles de l'activité se sentiraient concrètement supportés par le gouvernement.

Les normes de signalisation.
Nous saluons la venue des normes de signalisation proposées dans le projet de loi 121. Cela démontre que le gouvernement est conscient de l'importance de la signalisation dans les sentiers. D'autant plus que nos bénévoles sont expérimentés en matière d'installation de signalisation et ont une grande expérience des opérations de terrain.

Nous aurions aussi aimé voir apparaître une norme de largeur pour les sentiers. Cette norme nous aurait été utile dans le passé, et le serait certainement dans le futur, pour le règlement de certaines problématiques rencontrées avec le MRN et d'autre intervenant terrain comme les clubs de motoneige.

Le traitement des plaintes
La Fédération félicite la venue d'un processus bien défini de règlement des plaintes. Car, dans l'état actuel des choses, nous savons que la majorité des plaintes ne se rend pas, comme il se doit, à la table de concertation qui en a la responsabilité. Déjà, plusieurs citoyens, membres de ces tables, les ont désertés. Dans certains cas par simple manque d'intérêt, et, dans certains autres uniquement par manque d'information sur l'existence de ces tables. Le nouveau processus de traitement des plaintes aura l'avantage d'être clair et structuré.

Le délai de désaveu du ministre
Les délais de 90 jours pour l'entrée en vigueur, ou le désaveu, des règlements pour les véhicules hors route des MRC, ou des municipalités, sont trop longs.

Membres de la commission, un règlement est débattu à plusieurs niveaux avant même son adoption. Il apparaît évident que, toutes les parties impliquées sont déjà au fait de ce règlement, avant même son adoption. Nous questionnons donc le fait que ce délai soit si long. Surtout considérant que pour un club possédant des sentiers d'hiver, par exemple, 90 jours peuvent mener à la fin de la saison pour laquelle il a précisément besoin du ce règlement.

Nous croyons que, comme les intervenants sont déjà bien informés du contenu du règlement, le délai de désaveux pourrait être considérablement diminué sans inconvénient majeur.

Contribution des propriétaires de VHR
La Fédération ne peut que se réjouir de l'intégration de l'assistance financière dans la loi.
L'activité VHR est déjà sous financée et cette hausse de la surtaxe à l'immatriculation contribuera à améliorer le niveau d'entretien des sentiers tout en y augmentant la sécurité. Avec plus de moyens financiers, il sera possible d'en faire plus et nos bénévoles sauront l'apprécier.

Nous avons toutefois des craintes quant au fond pour les infrastructures et son mode prévu de gestion. Le programme géré par le MAMROT présentait des ratées importantes au niveau de la gestion, qui s'est démarquée par une lenteur administrative. Nous craignons sérieusement que cela se répète avec les sommes dédiées aux infrastructures via les cotisations sur l'immatriculation.
D'autre part, nous aurions souhaité voir une modification apportée à l'article 56 de la Loi sur les véhicules hors route par une hausse de 200$ à 400$ des amendes prévues. Nous croyons que cette augmentation permettrait de conscientiser encore plus les utilisateurs et de les rendre davantage responsables.

En conclusion

La venue du projet de loi n° 121 est accueillie avec une certaine inquiétude par nos bénévoles. Ils y perçoivent une augmentation de leur charge de travail qui est déjà lourde. Aussi, il est essentiel de garder à l'esprit que tout doit être mis en œuvre pour leur offrir tout le support possible afin de leur permettre, de façon réaliste, de rencontrer ces nouvelles règles.

La Fédération est d'avis que, en le bonifiant des recommandations mentionnées plus haut, ce projet de loi contribuera à favoriser une cohabitation harmonieuse, entre quadistes et citoyens, tout en assurant une certaine pérennité à l'activité VHR.