



Avis régional

présenté par

la Conférence régionale des élus de l'Outaouais

à

la Commission des transports et de l'environnement
de l'Assemblée nationale du Québec

dans le cadre des

consultations particulières portant
sur le document d'orientation sur les véhicules hors route

Québec, le 7 mars 2006

**Madame la Ministre déléguée aux transports,
Mesdames et messieurs membres de la Commission des transports et de
l'environnement,**

C'est avec réserve que nous accueillons l'opportunité qui nous est donnée de poursuivre et de contribuer à la réflexion collective débutée en mai 2005 concernant les véhicules hors route.

Nous tenons à vous signifier notre mécontentement par rapport aux délais que vous nous avez imposés dans la cadre de cette consultation. Nous avons reçu votre invitation le 23 février dernier pour une présentation de notre avis régional le 7 mars. Vous conviendrez avec nous, que cela nous a laissé très peu de temps pour consulter et concerter nos partenaires locaux et régionaux afin de prendre connaissance de vos orientations, de les analyser et d'arriver à des recommandations régionales consensuelles.

Cette situation d'urgence que vous avez créée a eu comme effet que, pour être présent ici aujourd'hui, nous n'avons pas pu respecter les instances démocratiques de nos partenaires locaux et régionaux et encore moins les instances décisionnelles de la Conférence régionale des élus de l'Outaouais (CRÉO). En effet, le conseil d'administration de la CRÉO n'a pu adopter le présent avis, celui-ci sera déposé à notre prochain conseil d'administration qui se tiendra le 13 mars prochain. Le respect des intervenants et des instances locales et régionales devrait être au cœur de tous les travaux de consultation du gouvernement car il est le préalable indispensable au respect des orientations qui seront retenues suite à l'étude des différents avis.

Les quelques réflexions qui suivent ont été élaborées par notre comité de sentier récréatif composé majoritairement des représentants des MRC de l'Outaouais et de la ville de Gatineau. Ces réflexions ont été ensuite soumises aux membres de la Conférence régionale des élus de l'Outaouais pour commentaires.

Notre réserve étant exprimée, il nous apparaît important de vous présenter ces réflexions. Pour ce faire, après une brève description du mandat de notre organisation, nous reprendrons et commenterons les propositions qui nous concernent dans votre document d'orientation. Nos commentaires suivront le même ordre que les orientations présentées dans votre document.

DESCRIPTION DE LA CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUS DE L'OUTAOUAIS

La Conférence régionale des élus de l'Outaouais (CRÉO) est l'interlocutrice privilégiée du gouvernement du Québec en matière de développement régional et est mandatée pour favoriser la concertation des partenaires au sein de la région. Elle a été instituée en vertu de la loi 34 du Ministère du Développement économique et régional et de la Recherche (MDERR), le 1^{er} avril 2004.

De plus, la CRÉO a comme mandat de réaliser un plan quinquennal de développement pour la région de l'Outaouais qui définit, dans une perspective de développement durable, les objectifs généraux et particuliers de développement de la région. Elle émet également 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 CRÉO le 14 octobre 2004, lors du Forum des générations, ont lancé la mise en place d'une nouvelle gouvernance qui devrait se traduire par la décentralisation, la régionalisation des services, l'adaptation des normes et programmes gouvernementaux aux particularités de la région et de ses territoires et par des initiatives de partenariat.

Le conseil d'administration de la CRÉO est composé des 20 membres suivants:

- Le Président, Marc Carrière, Préfet MRC des Collines-de-l'Outaouais
- Louise Poirier, Conseillère de la ville de Gatineau
- La Vice-Présidente, Paulette Lalande, Préfet MRC Papineau
- Armand Renaud, Maire de la municipalité de L'Ange-Gardien
- Le Trésorier, Aurèle Desjardins, Conseiller de la Ville de Gatineau
- Normand Vachon, Maire de la municipalité de Mayo
- Michael McCrank, Préfet MRC Pontiac
- Denis Côté, président, IQAFF ; Secteur de la Science
- Pierre Rondeau, Préfet MRC Vallée-de-la-Gatineau
- Denis Dubé, Vice-recteur à l'enseignement et à la recherche, UQO; Secteur Éducation supérieure
- Marc Bureau, Maire de la ville de Gatineau
- Christine Émond-Lapointe, présidente CCSO ; Secteur Éducation primaire-secondaire
- Robert Bussière, Maire de la municipalité de La Pêche
- Diane Nault, Présidente, CRPMT ; Secteur Économie
- Robert Coulombe, Maire de la ville de Maniwaki
- Lise Waters, présidente URLSO ; Secteur Culture et Loisirs
- Raymond Durocher, Maire de la municipalité de Fort-Coulonge
- Steve Harris, Maire de la municipalité de Cantley
- Jocelyne Houle, Conseillère de la ville de Gatineau
- Jean Perras, Maire de la municipalité de Chelsea

À titre de partenaire privilégié du gouvernement en matière de développement régional, de décentralisation et de régionalisation, la CRÉO se sent interpellée par le débat sur les véhicules hors route. De plus, en tant qu'organisme régional de concertation qui fait la promotion du développement régional durable, nous sommes particulièrement concernés par la mise en place de mesures qui favorisent et qui concilient à la fois les retombées économiques, la protection de la santé et de l'environnement et l'implication des citoyens dont les élus, les riverains et les utilisateurs de véhicules hors route.

Partant de cette préoccupation centrale, nous vous faisons part de nos commentaires sur le document d'orientation de la commission parlementaire sur les véhicules hors route.

LA CONCERTATION RÉGIONALE

La Conférence régionale des élus de l'Outaouais (CRÉO) s'est dotée d'une table de concertation sur les sentiers récréatifs coordonnée par l'Unité régionale de loisir et de sport de l'Outaouais (URLSO), composée de représentants de la ville de Gatineau, des quatre MRC (des-Collines-de-l'Outaouais, de Papineau, du Pontiac et de la Vallée-de-la-Gatineau), du ministère des Transports du Québec (MTQ), du ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF), du ministère de l'Éducation, du loisir et du sport (MELS), et de Tourisme Outaouais, et dont le mandat est d'étudier les problématiques de sentiers qui lui sont référées, faire des recommandations et coordonner leur développement.

Également, la ville de Gatineau, suite à des pressions de citoyens concernés par les problèmes occasionnés par certains utilisateurs de VHR, a mis en place un comité ayant pour but de solutionner ces problèmes. Ce comité, encore actif aujourd'hui, comprend des représentants de la ville, de la MRC des Collines-de-l'Outaouais, d'Hydro-Québec, du Chemin de fer Québec-Gatineau, du MTQ, de l'URLSO, des pratiquants de VHR et des corps policiers présents sur le territoire. Ce comité est, entre autre, à l'origine du projet de sentiers parallèles pour les VHR le long de l'autoroute 50.

En réponse à la proposition gouvernementale, la CRÉO est prête à élargir sa table de sentiers récréatifs et ceci, tout en gardant la responsabilité d'en déterminer la composition modifiée dans le cadre du mandat qui nous serait attribué par le gouvernement.

Or, nous tenons à nous assurer que nous aurons les ressources nécessaires pour effectuer ce mandat. Vous désirez nous attribuer une ressource de coordination, mais un tel mandat exigera aussi certaines études de faisabilité et, probablement, certaines études d'impact telles que suggérées plus loin dans votre document. Nous demandons donc à la ministre de nous accorder à la fois le

support de son ministère et un financement suffisant, récurrent et indexé pour la réalisation de ce mandat.

LE FINANCEMENT DES RÉSEAUX INTERRÉGIONAUX

En ce qui a trait à la mise en place des réseaux interrégionaux, vous nous dites qu'un financement serait accordé selon les programmes déjà en place. Nous désirons vous sensibiliser au fait que les enveloppes doivent être réparties équitablement entre les régions et tenir compte de leurs spécificités régionales.

Selon notre compréhension du document d'orientation, vous nous donnez jusqu'en 2009 pour à la fois identifier le réseau et le réaliser. Il nous apparaît difficile d'atteindre ces deux objectifs dans les délais impartis. En effet, si certaines études d'impact doivent être réalisées préalablement, elles prolongeront d'autant les délais nécessaires à la mise en place du réseau, qui se veut permanent. Ces études demandent temps et argent et ne doivent pas être précipitées dans le seul but de rencontrer un échéancier artificiel. Nous vous demandons donc de transférer la gestion et l'imputabilité des enveloppes disponibles à la CRÉO, qui verra ensuite, selon les priorités régionales, à affecter ces sommes sur son territoire. Nous vous demandons également de confier à la CRÉO la responsabilité de déterminer, en tenant compte de la réalité de l'Outaouais, les échéanciers nécessaires à la réalisation des réseaux interrégionaux sur son territoire. À cet effet, les enveloppes financières qui seront transférées à la CRÉO ne devront pas être périmées en 2009 mais rester disponibles afin de compléter les réseaux interrégionaux.

Toujours au niveau financier, il serait préférable de considérer le support financier à l'entretien selon le nombre de kilomètres de sentiers reconnus et balisés comparativement au support financier actuel, calculé selon le nombre de membres. Dans cette perspective, le support aux clubs de VHR devrait être comparable à celui des clubs de motoneige.

Pour l'ajustement « des montants prélevés en sus par la SAAQ aux fins de support et d'entretien », nous vous suggérons de les indexer annuellement. Ceci permettra aux réseaux de ne pas se détériorer car les coûts, eux, continueront de croître annuellement.

LA PÉRENNITÉ DES SENTIERS

Nous sommes en accord avec le but poursuivi d'« assurer la pérennité des sentiers par une protection balisée, pour les inconvénients de voisinage, le bruit et les odeurs ». De façon complémentaire, il serait souhaitable de mettre également en place un système de financement de réserve ou caisse commune en terme de « no-fault » (comme en conduite automobile) afin de permettre aux riverains d'avoir un recours contre des inconvénients de voisinages qui vont au

delà des inconvénients d'origine. Un tel financement de réserve permettrait soit de dédommager les gens pour **nuisances accrues**, soit de relocaliser le sentier fautif.

Dans un deuxième temps, nous accueillons favorablement votre proposition de « Protéger contre les recours les propriétaires fonciers accordant des droits de passage ». En ce sens, nous croyons qu'il est important d'assurer également la représentation légale de ces propriétaires terriens lors de ces procédures. En ce sens, il faudra aussi voir à poursuivre et sanctionner le plus sévèrement possible les contrevenants qui ne respectent pas sa propriété et le droit de passage accordé. Cette façon de faire nous aidera sûrement à garder les droits de passage tout en protégeant l'apport économique des activités de quad et de motoneige aux communautés.

LE RESSERREMENT DES RÈGLES

L'Outaouais est limitrophe à l'Ontario et facilement accessible des Etats-Unis. Il serait donc important que l'affichage à l'entrée limitrophe ainsi que les documents reliés à la réglementation sur les sentiers dans les mêmes secteurs soient bilingues. De plus, la promotion, hors Québec, du réseau de sentiers devrait insister sur les règles appliquées sur les sentiers au Québec. De cette façon, plusieurs désagréments actuellement observés, à la fois pour les touristes et pour les agents de surveillance, seront amoindris.

Vous présentez également l'idée d'une recherche socio-acoustique afin d'identifier des mesures d'atténuation à mettre en place selon les nuisances pouvant être reliées à un sentier. Nous sommes d'accord avec cette approche, mais, il ne faut pas oublier que toute mesure d'atténuation augmente les coûts de mise en place du réseau. De plus, s'il apparaît évident que des études socio-acoustiques devront être réalisées sur certaines portions de sentier, il est clair que les délais de ces études prolongeront d'autant la mise en place du réseau. Ceci vient aussi bonifier notre proposition de laisser à la CRÉO le soin de revoir les délais selon les réalités régionales.

Vous n'êtes pas sans savoir que de nouvelles règles apportent généralement des coûts supplémentaires d'aménagement et demandent, dans leur application, de la formation et de l'accompagnement, notamment auprès des bénévoles. Or, les clubs ont de moins en moins de bénévoles, ce qui a pour effet d'augmenter la charge de travail qui leur est actuellement dévolue. Or, comme ces bénévoles sont directement impliqués dans la mise en place du réseau, il serait important d'aider ces clubs à ne pas perdre leurs bénévoles en s'assurant que les règles soient claires, précises et faciles à mettre en place, et en s'assurant que des moyens soient prévus à cet effet.

Il est clair que des plans d'évacuation devront être mis en place dans plusieurs secteurs de notre région. Il sera important à ce niveau de déterminer collectivement et en région qui sera responsable des coûts reliés au premier intervenant de façon à ce que personne n'ait la surprise d'une facture importante d'intervention.

Vous mentionnez également qu'une analyse a été faite par l'Institut nationale de santé publique sur les coûts sociaux associés aux accidents de VHR. Selon cette étude, les données sont importantes. Nous espérons toutefois que cette analyse considère la différence entre les accidents survenus hors sentiers et les accidents sur sentiers de façon à avoir l'heure juste sur les coûts sociaux et pratiques légales de l'activité.

Nous accueillons favorablement le resserrement des règles pour les jeunes de moins de 18 ans. Cependant, puisque l'activité en VHR est une activité en grande partie familiale, nous vous proposons de réfléchir à une autre éventualité, pour les 14-16 ans, en lieu et place d'une interdiction complète de conduire un VHR. Il serait peut-être possible de les obliger de suivre à la fois une formation similaire à celle suggérée pour les 16-18 ans, tout en les obligeant à être accompagnés en sentier d'un détenteur de permis valide ayant plus de 18 ans.

Pour ce qui est de « Prévoir une amende pour circulation sur un terrain privé sans l'autorisation du propriétaire ou du locataire », nous pensons qu'il serait important de changer les mots « circulation sur un terrain privé » par les mots « circulation hors sentiers balisés ». Ceci permettra un meilleur contrôle et donnera un signal clair aux délinquants. Par ailleurs, si les amendes sont, elles aussi, progressives selon le nombre d'infractions, la sanction sera certainement plus efficace.

En outre, il devrait être interdit aux VHR modifiés aux fins de compétition de circuler dans les sentiers balisés.

Par ailleurs, nous sommes en accord avec la proposition qu'« un amendement législatif proposera que cette approbation (circuler sur les chemins municipaux) soit remplacée essentiellement par un devoir d'information de la part de la municipalité ». Pour ce qui est du rapport de sécurité et du plan de signalisation exigés, nous comptons énormément sur le support sans coûts du MTQ, d'une part parce qu'il a développé une expertise reconnue sur le sujet au cours des années ; d'autre part, parce que ces rapports occasionnent encore de nouveaux frais pour les municipalités.

En regard de l'apport économique généré par leurs activités, assurer l'accueil et la sécurité des touristes est essentiel. L'idée d'une formation pour les guides qui travaillent avec les touristes est importante. Cependant, il faut garder à l'esprit qu'au niveau de la motoneige, la saison est courte et que les emplois de guide sont à la fois saisonniers et peu rémunérateurs. En ce sens, de façon à ce que les

apprentis guides ne soient pas pénalisés et de façon à assurer une formation suffisante de guides compétents, il est important que la formation offerte soit accessible financièrement mais surtout, qu'elle se donne à distance raisonnable du lieu de service.

Certains clubs n'acceptent pas que les patrouilleurs des autres clubs interviennent sur leurs sentiers car, souvent, les agents des autres clubs viennent vendre leurs cartes de membres dans ces sentiers. Selon nous, ce fait nuit à une pratique sécuritaire sur les sentiers. En effet, plus il y a de patrouilleurs sur les sentiers, meilleur est le contrôle. En ce sens, nous recommandons que les patrouilleurs aient un mandat plus large que celui d'un seul club. Si on met ceci en relation avec un support à l'entretien selon le nombre de kilomètres et non selon le nombre de membres, on amoindrira de beaucoup les réticences.

L'OBTENTION DES AUTORISATIONS

Dans le processus de planification, nous nous attendons à devoir fournir un effort ardu afin de trouver un ou des parcours de moindre impact. Ceci étant dit, il se peut que pour joindre deux sections d'un sentier, à la fin du travail et après avoir étudié toutes les autres options possibles, nous rencontrons une difficulté particulière avec un seul ou très peu de propriétaires terriens. Dans de tels cas, où il n'y a aucune autre solution socialement acceptable, nous aimerions que les règles reliées à l'expropriation soient revues afin de permettre, pour le bien commun, une expropriation pour des fins récréo-touristiques. Les cas pourraient être référés au « comité consultatif à l'échelle du Québec » qui rendrait une décision sous forme d'arbitrage où le propriétaire et les promoteurs présenteraient leurs arguments. La réserve financière que nous suggérons dans cette présentation pourrait alors compenser le(s) propriétaire(s) touché(s), le cas échéant.

En terme d'obtention des autorisations requises pour l'étude et la mise en place des réseaux, nous nous attendons à ce que le MTQ nous supporte dans la présentation de nos demandes auprès des instances concernées comme le BAPE, ou la CPTAQ ou autres.

Toujours en terme d'autorisation, actuellement, les réserves fauniques sont très réticentes (pour ne pas dire opposées) à accorder un droit de passage, surtout à l'activité QUAD, mais quelques fois aussi à l'activité motoneige, dans notre région. Selon nous, les VHR devraient avoir la possibilité de circuler sur des sentiers balisés dans les réserves et nous demandons à la ministre d'informer les responsables de cette possibilité. Lorsque les VHR y auront accès, les patrouilleurs, nouvellement formés à cet effet, pourront aider les autorités des réserves à encadrer les utilisateurs de VHR (en comparaison, on a qu'à penser au port du casque, souvent oublié par les chasseurs).

Enfin, madame la ministre, la région de l'Outaouais a le projet de créer un axe ouest-est le long de l'autoroute 50, qui est en développement. Nous vous en avons déjà fait part lors de notre rencontre de juin dernier. Cet axe devra se faire tout au long de l'autoroute 50 et non seulement dans la partie urbaine de la ville de Gatineau. Actuellement, dans les plans de prolongement et de construction de l'autoroute 50 prévus, les autorisations du BAPE et de la CPTAQ ne tiennent pas compte de cette demande. Il serait important que votre ministère nous supporte dans l'obtention de ces autorisations afin de procéder à la réalisation de ce lien ouest-est. Cet axe est prioritaire pour la région de l'Outaouais. Veuillez prendre note que le plan que vous avez déjà en main a été élaboré au départ pour la ville de Gatineau. Actuellement, la MRC Papineau a demandé à ses MRC voisines d'étudier le développement de cet axe ouest-est. Nous sommes à finaliser la planification pour les MRC des Collines-de-l'Outaouais et Papineau, ainsi que les liens interrégionaux à prévoir, avant de passer à l'approbation du projet global et la mise en œuvre qui en découlera.

EN CONCLUSION

Tel qu'indiqué en introduction, 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 CRÉO le 14 octobre 2004, lors du Forum des générations, ont lancé la mise en place d'une nouvelle gouvernance qui devrait se traduire par la décentralisation, la régionalisation des services, l'adaptation des normes et programmes gouvernementaux aux particularités de la région et de ses territoires et par des initiatives de partenariat.

Vous noterez que nos recommandations vont en ce sens, c'est pourquoi la CRÉO espère que celles-ci, soumises dans le cadre des consultations de la Commission des transports et de l'environnement de l'Assemblée nationale portant sur le document d'orientation sur les véhicules hors route, seront prises en considération.