



MÉMOIRE

Présenté à la

COMMISSION DES TRANSPORTS ET DE L'ENVIRONNEMENT

À l'occasion des consultations sur

LES VÉHICULES HORS ROUTE

Présenté par

ATR associées du Québec

7 mars 2006

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 document d'orientation concernant les véhicules hors route
déposé suite à la consultation publique du printemps 2005**

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
- André Despatie**, directeur général de Tourisme Lanaudière
- Pierre Labrie**, directeur général de l'Office du tourisme de Québec
- Diane Leblond**, directrice générale de l'ATR des Laurentides
- Line Paquette**, directrice, Services aux membres et communications, ATR associées du Québec
- Louis Rome**, directeur général, ATR associées du Québec

Table des matières

Table des matières	3
Introduction	5
Présentation d'ATR associées du Québec	5
Les associations touristiques régionales (ATR)	5
L'importance de l'activité de la motoneige et du quad pour l'économie des régions du Québec	5
Analyse du document d'orientation	7
Commentaire général : la nécessité d'un plan national	7
Recommandations quant à la planification nationale du réseau	8
Chapitre 2 : La concertation régionale	9
Les tables de concertation régionale	9
Mandat	9
Ses membres	10
La coordination	10
Le comité consultatif	10
Mandat	10
Membres	10
Recommandations quant à la concertation régionale	11
Chapitre 3 : Le financement des réseaux interrégionaux	12
Recommandation quant au financement	12
Chapitre 4 : L'immunité	13
Chapitre 5 : Le resserrement des règles	13
Santé publique et environnement	13
Sécurité	13
Location des VHR	13
Qualification des guides	13
Agrément des locateurs	14
Règlements municipaux	14
Emprises ferroviaires désaffectées	15
Recommandations quant au resserrement des règles	15
Chapitre 6 : La surveillance des sentiers	15
Chapitre 7 : La sensibilisation	15
Recommandations quant à la sensibilisation	16
Synthèse de notre position	16
Conclusion	17
ANNEXES	18

annexe 1 : Synthèse des recommandations	19
Recommandation quant à la démarche	19
Recommandations quant à la concertation régionale	19
Recommandation quant au financement.....	20
Recommandations quant au resserrement des règles.....	20
Recommandations quant à la sensibilisation	21
annexe 2 : Concordance des divisions territoriales des régions	22
annexe 3 : Investissements de certaines régions touristiques en promotion de la motoneige et du quad (SAISON 2004-2005).....	23
annexe 4 : Membres du Conseil d'administration d'ATR associées du Québec	24

INTRODUCTION

Il est indéniable que 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 en effet 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 jusqu'à maintenant inaccessible. Quant à la pratique du quad, la croissance soutenue de la popularité de cette activité indique qu'elle aura le même impact à plus ou moins court terme.

Devant l'importance économique que représentent ces produits pour la plupart de nos régions touristiques, ATR associées du Québec tenait, au nom des Associations touristiques régionales (ATR) membres, à intervenir dans le présent débat et la présente commission parlementaire est l'occasion de mieux faire connaître leur point de vue.

Nous avons, ainsi que 16 de nos ATR membres, pu expliquer nos préoccupations « touristiques » sur les différents aspects de la problématique des véhicules hors route, lors de la tournée de consultation du printemps dernier. Le présent mémoire portera donc essentiellement sur l'analyse que nous faisons des pistes des solutions proposées par la ministre, de façon à les compléter, les bonifier ou, quelques fois, suggérer d'autres avenues qui nous apparaissent plus pertinentes.

Présentation d'ATR associées du Québec

Avant de commencer notre analyse du document d'orientation, 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 Associations touristiques régionales membres (ATR). Ces ATR, leader touristique de leur région respective, regroupent elles-mêmes 9 719 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, 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 associations touristiques régionales (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

Nous sommes conscients que la tournée de consultation du printemps dernier a permis de présenter et d'expliquer largement les importantes retombées économiques de toutes sortes générées par l'industrie de la motoneige et du quad.

Tourisme Québec vient toutefois de publier une nouvelle étude sur « l'impact économique de la pratique récréotouristique de la motoneige et du quad au Québec » qui fait une mise à jour

convaincante des données qui étaient disponibles au printemps 2005. Cette étude révèle entre autre que 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 :

- En 2004-2005, quelque 500 000 personnes ont pratiqué, de façon récréotouristique, le véhicule hors route (VHR) au Québec dont 238 000 pour la motoneige et 262 000 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;
- Des dépenses touristiques (effectuées lors de déplacement) de 724 M\$ dont 433 M\$ pour la motoneige et 291 M\$ pour le quad;
- Des dépenses fixes (effectuées avant les déplacements) de 590 M\$ dont 290 M\$ pour la motoneige et 300 M\$ pour le quad;
- 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.

ANALYSE DU DOCUMENT D'ORIENTATION

Commentaire général : la nécessité d'un plan national

Une première lecture du document d'orientation nous a permis de constater que l'exercice de consultation du printemps 2005 a permis de dégager une excellente analyse de la situation et que les différentes solutions proposées alors ont largement inspiré les orientations déposées par la Ministre.

Cependant, pour l'industrie touristique la pratique de la motoneige et du quad constitue un produit touristique majeur pour plusieurs régions. Dans bien des cas, c'est un produit d'appel non seulement sur le marché domestique mais aussi auprès des marchés extérieurs.

Un tel produit d'exportation doit s'appuyer sur un plan national qui définit les grandes orientations en terme de développement, de maintien (pérennité) et d'entretien du réseau de sentiers. Plusieurs questions fondamentales demeurent sans réponses :

- Bien qu'ils aient jusqu'à maintenant fait un travail remarquable à ce niveau, peut-on continuer à laisser reposer ce produit touristique d'importance sur la bonne volonté et les efforts d'un groupe de bénévoles ?
- Qu'est-ce qui définit un sentier permanent ?
- Est-ce que le réseau doit nécessairement couvrir toutes les régions du Québec ?
- Comment doit-on développer ce réseau en mettant en pratique les principes de développement durable ?
- Faut-il simplement améliorer le financement actuel en bonifiant certaines mesures, comme le suggère le document d'orientation ou le revoir dans son ensemble, en fonction d'une véritable connaissance des besoins et d'une nécessaire planification nationale ?

C'est pourquoi nous croyons que l'ensemble de des orientations présenté dans le document de la Ministre doit se situer à l'intérieur d'une vision nationale où la responsabilité gouvernementale dans le développement, le maintien et l'entretien du réseau permanent de sentiers de VHR sera clairement établie.

Avant de demander à des tables de concertation régionale de coordonner l'implantation et le développement d'un réseau de sentiers permanents, avant de confier à un comité consultatif le rôle de superviser et d'arbitrer le travail de ces tables de concertation, nous pensons qu'il faut d'abord se doter d'un plan national de développement et de maintien de ce réseau de sentiers et s'assurer qu'il est entretenu de façon à ce qu'il offre une qualité irréprochable dans son ensemble, peu importe la région que l'on traverse.

Si, d'une part la planification nationale du réseau relève à notre avis de la responsabilité du gouvernement, il en va de même pour la responsabilité d'assurer la qualité de son entretien. Il faut que les mêmes normes et la même préoccupation de qualité s'appliquent à la grandeur du réseau et nous croyons que la seule façon d'y parvenir est d'en confier le mandat au ministère des Transports du Québec. Évidemment, le budget nécessaire devra accompagner cette nouvelle responsabilité.

Ainsi, les revenus générés pour l'entretien des sentiers seraient administrés par le Ministère qui sera responsable de définir les critères de qualité à respecter dans l'entretien des sentiers et de choisir les meilleurs fournisseurs pour les réaliser.

Cette réflexion nous amène à faire une première recommandation, qui comporte deux volets :

RECOMMANDATIONS QUANT À LA PLANIFICATION NATIONALE DU RÉSEAU

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, régional et local, en tenant compte du potentiel des régions, des principes d'un tourisme durable et du respect de la qualité de vie des citoyens.

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 première préoccupation des ATR associées du Québec étant exprimée, nous apporterons maintenant des précisions sur plusieurs aspects du document d'orientation et nous insisterons sur certaines de nos demandes fondamentales, le tout en poursuivant l'objectif d'aider à améliorer la portée des actions proposées.

CHAPITRE 2 : LA CONCERTATION RÉGIONALE

Les tables de concertation régionale

« La première orientation gouvernementale est la mise en place, dans chacune des régions, d'une table de concertation sous la responsabilité des Conférences régionales des élus (CRÉ) ».

« Un comité consultatif à l'échelle du Québec sera créé afin d'assurer une concertation d'ensemble entre les tables régionales ».

La mise en place des tables de concertation régionale et d'un comité consultatif à l'échelle du Québec rencontre une recommandation exprimée par une majorité de nos membres. En effet, le développement d'un réseau interrégional de sentiers ne peut se faire sans une nécessaire concertation entre les acteurs concernés et en tenant compte d'une vision régionale et interrégionale du réseau.

Cependant, permettez-nous de faire quelques remarques et suggestions sur différents aspects de la proposition gouvernementale :

Mandat

- Le mandat de la table de concertation régionale devra être à la fois clair et sans ambiguïté tout en étant suffisamment flexible pour s'ajuster à la situation particulière de chacune des régions. En effet, il s'agit moins d'obliger chaque région à démarrer un nouveau processus de concertation que de donner à chacune d'entre elles les moyens de le mettre en place, s'il le faut, mais surtout d'améliorer ou de poursuivre les efforts déjà consentis à ce niveau, là où c'est le cas.
- Par exemple, il sera important de tenir compte que certaines régions ont déjà mis en place un mécanisme de concertation régionale. C'est le cas des régions des Laurentides, du Bas-Saint-Laurent, de Lanaudière ou de l'Abitibi-Témiscamingue qui, chacune à leur façon, ont mis en place un mécanisme efficace de concertation régionale. Il sera souhaitable d'éviter de mettre en péril ces initiatives issues du milieu en implantant une structure parallèle qui ne tiendrait pas compte des efforts de concertation déjà consentis.
- Il faudra prévoir un mécanisme clair où les municipalités et les MRC devront assumer leurs responsabilités en matière de réglementation et d'aménagement du territoire. Le succès de la concertation régionale dépendra de la volonté de trouver des solutions au niveau local (Municipalités et MRC).
- Votre proposition parle de « tenir compte » des schémas d'aménagement alors que nous demandons que les réseaux de sentiers soient « intégrés » aux schémas d'aménagement. Nous demeurons convaincus que c'est là le meilleur moyen d'assurer la pérennité des sentiers, d'éviter les conflits d'usage et d'assurer un développement harmonieux et efficace des infrastructures et des services.
- L'utilisation des expressions « permanent » et semi-permanent » mériterait d'être précisée, mais compte tenu de la sensibilité des agriculteurs et autres propriétaires privés face à cette notion, nous pensons qu'il serait préférable de parler de « pérennité », concept qui offre plus de flexibilité.
- Même si le développement de deux réseaux distincts pour la motoneige et le quad nous semble pertinent, nous croyons qu'il serait souhaitable d'ouvrir à la possibilité de partage soit de certaines infrastructures (les ponts), à cause des coûts impliqués, soit de certaines portions de sentiers pour des raisons de sécurité (traverse de chemins publics) ou de voisinage (milieu urbain ou résidentiel).
- Nous suggérons que le délai de réalisation du réseau de sentiers interrégionaux soit au 1^{er} novembre 2009 plutôt que le 1^{er} mai. Les intervenants auront ainsi 3 saisons estivales (2007 - 2008 - 2009) pour effectuer les démarches et les travaux, étant entendus, qu'il est peu

probable que tout le processus soit opérationnel pour l'été 2006. Évidemment, rien n'empêche une région de compléter le dossier plus rapidement.

- L'utilisation de servitudes publiques (emprises routières, lignes de transport électrique) devra demeurer une solution d'exception, notamment comme lien entre une municipalité et un sentier permanent. Du point de vue touristique, la notion « découverte du Québec et de ses paysages » doit demeurer une priorité dans la détermination du tracé d'un sentier.

Ses membres

- Nous nous questionnons sur le mode de nomination de ces citoyens et la représentativité qu'ils pourront avoir sur un comité régional. Par contre, nous croyons que les représentants de citoyens auront un rôle actif à jouer au niveau local, lors des consultations et par rapport à une problématique qui les concerne directement.
- Nous croyons les membres du milieu agricole doivent être désignés par les instances concernées de l'Union des producteurs agricoles (UPA).
- Certains territoires de CRÉ couvrent plus qu'une association touristique régionale. C'est le cas de la région de la Capitale (2 ATR), de la région de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine (2 ATR), du Nord-du-Québec (2 ATR) et du Bas-Saint-Laurent (2 ATR). Il faudrait que, si elles le souhaitent, chaque ATR puisse avoir son représentant.
- D'autres regroupements de gens d'affaires, concernés par la problématique des VHR, pourraient déléguer un représentant (par exemple : association d'hôteliers, regroupement de locateurs, chambres de commerce, etc.)
- Au niveau des ministères ou organismes gouvernementaux, nous croyons qu'il est essentiel que le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs soit présent, ainsi qu'un représentant du Conseil régional de l'Environnement, notamment dans les régions où les terres publiques sont particulièrement fréquentées par les sentiers de VHR.

La coordination

- En concordance avec notre demande de tenir compte des initiatives de concertation déjà en place, il faudra ouvrir à la possibilité que cette ressource travaille sous la responsabilité d'une autre organisation que la CRÉ, par voie de délégation de mandat. Par exemple, dans certaines régions où l'Association touristique régionale est très impliquée dans le dossier des VHR et y assume déjà un certain leadership, celle-ci pourrait se voir offrir l'encadrement de la ressource.

Le comité consultatif

Mandat

- Le texte ne le précise pas, mais nous croyons que ce comité devrait être sous la responsabilité conjointe des ministères des Transports et du Tourisme.
- Nous croyons que ses mandats devraient être précisés, notamment au niveau de son rôle d'arbitrage. En cas d'échec de l'arbitrage, que se passe-t-il ? Son rôle se limite-t-il à « échanger » sur les problématiques ou doit-il faire des recommandations ?
- Nous croyons enfin qu'un des premiers mandats d'arbitrage devrait être d'inciter les principaux acteurs au dossier que sont les fédérations de motoneigistes et de quadistes à mieux coordonner leurs efforts sur le terrain, tant au niveau du développement des sentiers et des infrastructures qu'au niveau de l'entretien et de la surveillance de ceux-ci.

Membres

- Il s'agit sûrement d'un oubli, mais vous comprendrez que nous considérons comme essentielle la participation de représentants d'ATR associées du Québec. L'offre d'un produit touristique de qualité est au cœur même de toute cette démarche.

- Comme pour la table régionale de concertation, nous croyons que le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs devrait être présent dans ce comité.

RECOMMANDATIONS QUANT À LA CONCERTATION RÉGIONALE

Recommandation #2

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

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.

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.

Déterminer un échéancier pour se conformer à cette obligation et définir les mesures que le gouvernement entend prendre en cas de non-respect de la part d'une municipalité ou d'une MRC.

Recommandation #5

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

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.

Recommandation #7

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

Recommandation #9

ATR associées du Québec doit être représenté au comité consultatif.

CHAPITRE 3 : LE FINANCEMENT DES RÉSEAUX INTERRÉGIONAUX

De façon générale, nous trouvons que ce chapitre sur le financement apporte peu de précisions sur les efforts financiers que le gouvernement entend faire pour soutenir le développement et l'entretien du réseau.

Or, les besoins financiers à cet effet ont largement été démontrés lors de la consultation publique. Pour nous, c'est une question de qualité du produit touristique offert et de sécurité pour les touristes qui viennent pratiquer ces activités.

Cependant, nous croyons que le véritable état de la situation actuelle est encore mal connu et qu'une analyse en profondeur des revenus, des coûts et des besoins réels du réseau devrait être faite avant d'opter pour telle ou telle mesure de financement.

Les paramètres de financement (nombre de kilomètres de sentiers interrégionaux versus les sentiers régionaux et locaux, nombre d'immatriculations, nombre moyen de semaines d'enneigement, le niveau d'achalandage, les revenus des clubs, etc.) devraient être revus et analysés en profondeur.

Nous savons que la FCMQ a fait une certaine analyse en ce sens en 2003, mais nous croyons que celle-ci devrait être élargie et que l'ensemble des partenaires devrait y être impliqué et être en mesure d'y contribuer par leur expertise.

Une telle étude fournirait une bonne partie de l'information nécessaire à l'établissement des priorités et à l'élaboration de la planification nationale qui fait l'objet de notre première recommandation.

RECOMMANDATION 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.***

CHAPITRE 4 : L'IMMUNITÉ

Nous n'avons pas de commentaires particuliers à émettre sur cet aspect du dossier qui concerne surtout les parties contractantes aux droits de passage.

CHAPITRE 5 : LE RESSERREMENT DES RÈGLES

La cohabitation harmonieuse et le respect de l'environnement sont des valeurs essentielles au développement d'un tourisme durable. Il s'agit d'une tendance mondiale et d'une préoccupation de plus en plus présente chez le touriste au moment de choisir une destination. Nous devons adapter notre offre à cette tendance et prendre les mesures nécessaires pour que la motoneige et le quad rencontrent ces nouvelles exigences.

Quant à la sécurité des touristes que nous recevons pour ces activités, elle constitue une condition nécessaire à la survie du produit auprès de nos clientèles. La réputation de notre destination en dépend ainsi que notre positionnement sur un marché où la concurrence est de plus en plus internationale.

Nous sommes donc globalement en accord avec les différentes mesures proposées, tout en faisant les commentaires suivants sur des aspects plus spécifiques aux préoccupations touristiques.

Santé publique et environnement

Le plan d'évacuation des blessés est une mesure incontournable qui fait partie intégrante d'un véritable programme de sécurité. La survie même des personnes blessées dépend de ce plan d'évacuation.

Tout producteur d'activités de plein air doit être en mesure d'évacuer un client blessé ou qui a un malaise dans les meilleurs délais et il doit compter, à cet effet, sur un plan d'évacuation rapide et efficace dans chaque région du Québec. Avec les nouvelles technologies satellitaires et le GPS, on ne peut plus excuser l'absence de tels plans.

« Sensibiliser » et « encourager » les autorités régionales à se doter d'un plan d'évacuation n'est pas suffisant. Nous pensons que le gouvernement devrait l'exiger et imposer un délai pour sa production.

Sécurité

Nous endossons les différentes mesures réglementaires proposées à ce chapitre et laissons les représentants des fédérations de motoneigistes et quadistes en faire une analyse détaillée.

Location des VHR

Qualification des guides

Il s'agit ici d'un volet qui nous préoccupe tout particulièrement, qui concerne directement la qualité des services touristiques offerts et pour lequel nous avons des demandes très précises.

Nous recommandons, d'une part, que les guides puissent suivre une formation conduisant à une reconnaissance professionnelle de leurs compétences et, d'autre part, que les entreprises de location soient soumises à un processus d'agrément.

Le document d'orientation spécifie que le ministère du Tourisme « *travaillera à mettre en place un programme de reconnaissance professionnelle...* » ce qui semble rencontrer notre recommandation à ce sujet. Cependant, nous souhaitons apporter les précisions suivantes :

- Le ministère du Tourisme doit s'engager à « mettre en place » un programme de reconnaissance professionnelle et non pas seulement « à y travailler ».

- Le ministère du Tourisme devra tenir compte des expertises et des outils qui existent déjà, en l'occurrence chez Aventure écotourisme Québec (AÉQ), le regroupement des producteurs et guides d'aventure au Québec, ainsi qu'auprès du Conseil québécois des ressources humaines en tourisme (CQRHT), qui ont déjà développé certains outils pertinents.
- Au même titre que le ministère du Tourisme, les ATR pourraient s'engager à inviter les clientèles à faire affaire avec les entreprises qui embauchent des guides ayant reçu la formation.

Agrément des locateurs

En ce qui concerne notre recommandation d'exiger que les locateurs obtiennent un agrément faisant foi d'une qualité et d'une sécurité minimales de leurs services, la proposition de la ministre ne répond malheureusement pas à cette demande.

Bien que louable et souhaitable, la démarche qualité développée par Tourisme Québec et actuellement en cours d'expérimentation se situe à un autre niveau que l'agrément que nous demandons.

En fait, le problème actuellement est que n'importe qui peut s'improviser locateur de VHR, louer des motoneiges ou des quads à des individus et même organiser des voyages pour des groupes de touristes. Ceux-ci n'ont aucun moyen de vérifier si l'entreprise offre un niveau minimum de qualité et de sécurité.

- Nous demandons donc 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.
- Cet agrément serait basé sur des critères minimaux de sécurité et de qualité des services.
- Ce programme d'agrément s'appliquerait sur une base volontaire, mais donnerait droit à l'usage exclusif d'un pictogramme distinctif qui confirme son obtention.
- L'obtention de cet agrément pourrait aussi devenir une condition pour avoir accès aux programmes de promotion de Tourisme Québec et des ATR. En fait, un programme d'émulation devra être mis en place par lequel l'ensemble des partenaires de l'industrie touristique s'engage à privilégier les relations d'affaires avec les locateurs qui auront obtenu leur agrément.

Règlements municipaux

ATR associées du Québec s'inquiètent quant au remplacement de l'**obligation** de faire approuver par le ministre des Transports les règlements municipaux régissant la circulation des véhicules hors route sur les chemins publics municipaux par un **devoir d'information** de la part de la municipalité. À la limite, un tel changement pourrait signifier qu'il y aurait autant d'approches par rapport à la circulation des VHR qu'il y a de municipalités.

En effet, comment assurer une certaine vision provinciale et régionale d'un réseau de sentiers permanents, comment garantir une certaine cohérence de ce réseau d'une municipalité à l'autre et d'une région à l'autre, si aucun mécanisme ne vient régir et encadrer les réglementations locales ?

Dans la mesure où le gouvernement souhaite soutenir le développement et le maintien d'un réseau de sentiers permanents et semi-permanents pour la circulation des VHR, il doit se donner les moyens de contrôler les facteurs qui peuvent mettre en péril la pérennité de ce réseau. La réglementation municipale en matière de circulation des VHR constitue un des principaux facteurs qu'il sera pertinent, voire nécessaire, d'encadrer.

Emprises ferroviaires désaffectées

Il s'agit d'une problématique dont la solution repose sur une concertation locale, d'une part, pour laquelle les résultats de l'appel logé par le gouvernement dans la cause du corridor du Petit train du nord seront déterminants. Comme tout le monde, nous attendons ce jugement.

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.

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.

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.

CHAPITRE 6 : LA SURVEILLANCE DES SENTIERS

Nous sommes conscients que cette dimension constitue une préoccupation majeure des clubs de VHR et qu'ils sauront, beaucoup mieux que nous, évaluer la pertinence et la valeur des propositions gouvernementales.

CHAPITRE 7 : LA SENSIBILISATION

À ce chapitre, le document identifie certaines cibles de la campagne de sensibilisation, en l'occurrence les utilisateurs, les jeunes adeptes et les instances municipales et régionales. Nous croyons qu'il serait important aussi de bien identifier les responsables et les artisans de cette campagne de sensibilisation ainsi que son mode de financement.

- Nous considérons que la campagne de sensibilisation doit se faire dans le cadre d'une concertation entre tous les acteurs concernés (ministères, locateurs, manufacturiers, industrie touristique, fédérations de VHR, SAAQ, commissions scolaires) et sous une coordination unique. En fait, le comité consultatif n'aurait-il pas un rôle à jouer à cet effet ?
- Nous sommes d'avis que les publicités diffusées par les manufacturiers et les locateurs devraient abandonner l'aspect « performance » des machines pour insister sur les aspects de la découverte de paysages, de l'expérience hivernale globale, de la nécessité d'une conduite sécuritaire et du respect de la propriété privée.
- Demandés au départ sur une base volontaire aux manufacturiers et locateurs, ces changements au niveau des concepts publicitaires devraient faire l'objet de mesures plus coercitives dans le cas où ceux-ci ne démontreraient pas suffisamment de collaboration dans leur mise en œuvre.

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.

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.

SYNTHÈSE DE NOTRE POSITION

Les commentaires et recommandations de ce document sont issus des préoccupations exprimées par les seize (16) associations touristiques régionales qui ont présenté un mémoire lors de la consultation publique du printemps dernier ainsi que des discussions tenues sur le sujet par le conseil d'administration d'ATR associées du Québec.

Nos positions sont avant tout motivées par une réalité incontournable : l'impact majeur des retombées touristiques de l'activité des VHR, en particulier de la motoneige, sur l'économie hivernale de nos régions. Pour sauvegarder ces retombées économiques, certaines actions sont nécessaires :

- La nécessité de conserver et de pérenniser un réseau régional et interrégional de sentiers, développés et aménagés dans l'esprit d'un tourisme durable et dans le respect de la qualité de vie des citoyens;
- la nécessité d'établir un plan national de développement des réseaux de sentiers, plan qui dégagera les principes et les orientations sur lesquels s'appuieront les décisions des tables de concertation;
- la nécessité d'effectuer une analyse en profondeur des véritables besoins financiers et des sources de financement potentielles pour le développement, le maintien et l'entretien des réseaux de sentiers;
- la nécessité d'une concertation locale et régionale dans le développement, le maintien et l'entretien des sentiers ;
- la nécessité d'un financement adéquat du développement, du maintien et de l'entretien des sentiers ;
- la nécessité d'offrir une formation aux guides et d'en faire la promotion ;
- la nécessité de soumettre les entreprises de location à un processus d'agrément qui entraînera une « élimination naturelle » des locateurs qui nuisent à l'industrie et mettent en danger la sécurité des touristes;
- la nécessité d'axer la promotion touristique de la motoneige et du quad sur la sécurité et la qualité de l'expérience plutôt que sur la performance des « bolides ».

Dans ses intentions et ses propositions, le document d'orientation présenté démontre que le Ministère est conscient de ces préoccupations et que la consultation du printemps a porté fruit. Cependant, plusieurs propositions auraient avantage à être précisées ou clarifiées, et plusieurs intentions devraient se transformer en engagements fermes. Sinon, elles risquent de devenir de simples vœux pieux.

Pour ATR associées du Québec et ses membres, la capacité et la volonté de mettre en place rapidement et efficacement l'ensemble de ces mesures demeure source d'une grande inquiétude, compte tenu du grand nombre d'acteurs impliqués et des structures concernées.

Cette inquiétude est d'autant plus grande que, comme nous le soulevions dans notre introduction, aucun plan national n'est prévu et aucun organisme porteur du dossier et responsable de sa planification au niveau national n'est vraiment identifié.

Il faudra qu'une même volonté d'obtenir les meilleurs résultats dans les meilleurs délais possible anime l'ensemble des acteurs et structures. C'est un défi remarquable et ATR associées du Québec s'engage, dans la mesure de ses moyens, à faire sa part pour le relever.

CONCLUSION

Nous avons été heureux, Monsieur le Président et Madame la Ministre, de collaborer et de participer activement au processus de consultation et à cette commission parlementaire qui en est l'aboutissement.

Nous voulons vous assurer de notre disponibilité pour continuer à soutenir le développement et le maintien d'un produit touristique avec lesquels le Québec a fait sa marque et qui contribuent largement à faire découvrir la beauté de nos régions aux touristes d'ici et d'ailleurs.

ANNEXES

ANNEXE 1 : SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS**RECOMMANDATION 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, régional et local, en tenant compte du potentiel des régions, des principes d'un tourisme durable et du respect de la qualité de vie des citoyens.

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.

RECOMMANDATIONS QUANT À LA CONCERTATION RÉGIONALE**Recommandation #2**

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

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.

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.

Déterminer un échéancier pour se conformer à cette obligation et définir les mesures que le gouvernement entend prendre en cas de non-respect de la part d'une municipalité ou d'une MRC.

Recommandation #5

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

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.

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.

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.

Recommandation #9

ATR associées du Québec doit être représentée au comité consultatif.

RECOMMANDATION 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.*

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.

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 locataires 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.

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.

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.

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.

ANNEXE 2 : CONCORDANCE DES DIVISIONS TERRITORIALES DES RÉGIONS

Région administrative		Régions touristiques		Régions FCMQ	
No	Nom	No	Nom	No	Nom
01	Bas-Saint-Laurent	3	Tourisme Bas-Saint-Laurent*	2	Bas-Saint-Laurent
		2	Tourisme Gaspésie*		
02	Saguenay-Lac-Saint-Jean	15	Tourisme Saguenay-Lac-Saint-Jean*	5	Saguenay-Lac-Saint-Jean
03	Capitale Nationale	4	Office du tourisme de Québec*	6	Québec / Charlevoix
		5	Tourisme Charlevoix*		
04	Mauricie	7	Tourisme Mauricie	7	Mauricie / Centre-du-Québec
17	Centre-du-Québec	20	Tourisme Centre-du-Québec*		
05	Estrie	8	Tourisme Canton-de-l'Est*	10	Canton-de-l'Est
06	Montréal	12	Tourisme Montréal	N / A	N / A
07	Outaouais	13	Tourisme Outaouais*	13	Outaouais
08	Abitibi-Témiscamingue	14	Tourisme Abitibi-Témiscamingue*	9	Abitibi-Témiscamingue
09	Côte-Nord	17	Duplessis*	4	Côte-Nord
		16	Manicouagan*		
10	Nord-du-Québec	18	Baie James		
		21	Nunavik		
11	Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	1	Îles-de-la-Madeleine*	1	Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine
		2	Gaspésie*		
12	Chaudière-Appalaches	6	Tourisme Chaudière-Appalaches*	3	Chaudière-Appalaches
13	Laval	19	Tourisme Laval	N / A	N / A
14	Lanaudière	10	Tourisme Lanaudière*	8	Lanaudière
15	Laurentides	11	Tourisme Laurentides*	12	Laurentides
16	Montréal (Longueuil)	9	Tourisme Montérégie	11	Montréal
16	Montréal (Est)				
16	Montréal (Ouest)				

*: Ces ATR ont présenté un mémoire à la consultation du printemps

REMARQUES:

- 1 - La région administrative de la Capitale nationale (03) est couverte par 2 régions touristiques et 1 région de la FCMQ
- 2 - Les régions administratives de la Mauricie (04) et du Centre-du-Québec (17) correspondent aux régions touristiques mais sont regroupées à la FCMQ
- 3 - Les régions administratives de la Côte-Nord (09) et du Nord-du-Québec (10) se divisent en 4 régions touristiques mais ne font qu'une seule région de la FCMQ
- 4 - La région administrative de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine (11) est couverte par 2 régions touristiques et 1 région de la FCMQ
- 5 - La région administrative de la Montérégie comprend 3 CRÉ mais 1 région touristique et 1 région de la FCMQ
- 6 - La région administrative du Bas-Saint-Laurent couvre la région touristique du Bas-Saint-Laurent et une partie de la région touristique de la Gaspésie.

ANNEXE 3 : INVESTISSEMENTS DE CERTAINES RÉGIONS TOURISTIQUES EN PROMOTION DE LA MOTONEIGE ET DU QUAD (SAISON 2004-2005)

Régions touristiques	Investissements en promotion
2 Gaspésie	135 488 \$
3 Tourisme Bas Saint-Laurent	100 000 \$
4 Office du tourisme de Québec ¹	438 315 \$
5 Tourisme Charlevoix ¹	59 160 \$
6 Tourisme Chaudière-Appalaches	265 000 \$
7 Tourisme Mauricie	170 865 \$
8 Tourisme Canton-de-l'Est	55 000 \$
10 Tourisme Lanaudière	178 095 \$
11 Tourisme Laurentides	19 817 \$
13 Tourisme Outaouais	150 000 \$
14 Tourisme Abitibi Témiscamingue	311 000 \$
15 Tourisme Saguenay-Lac-Saint-Jean ¹	119 749 \$
16 Manicouagan	4 000 \$
17 Duplessis	25 000 \$
20 Tourisme Centre-du-Québec	27 000 \$
TOTAL²:	2 058 489 \$

1: Incluant les investissements conjoints dans "Destination Motoneige".

²Ces investissements ne comprennent pas ceux que les entreprises membres font sur une base individuelle

ANNEXE 4 : MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION D'ATR ASSOCIÉES DU QUÉBEC

Associations touristiques régionales (région)	Représentants(tes)	Directeurs (trices) généraux (rales)
Abitibi-Témiscamingue (14)	Jocelyn Carrier ^{1,2,3}	Randa Napky
Bas-Saint-laurent (3)	Gaston Gendreau	Pierre Laplante
Cantons-de-l'Est (8)	Jacques Robidas ²	Alain Larouche
Centre-du-Québec (20)	Bernard Giles	Yves Zahra ²
Charlevoix (5)	Bruno Labbé	Jacques Lévesque
Chaudière-Appalaches (6)	Suzanne Turgeon	Richard Moreau
Duplessis (17)	Élizabeth Blais ²	Marie-Soleil Vigneault
Gaspésie (2)	Francis Dumont	Sylvain Tanguay
Iles-de-la-Madeleine (1)	Diane Vigneau	Michel Bonato
Lanaudière (10)	Évangéline Richard	André Despatie ³
Laurentides (11)	Pierre Urquhart ²	Diane Leblond ³
Laval (19)	Jean-Louis Bédard ²	Andrée Courteau
Manicouagan (16)	Jean Poirier	Denis Cardinal
Mauricie (7)	Denis Lacerte	André Nollet
Montréal (12)	Claude Marchessault	Éric Fournier
Montréal (12)	Charles Lapointe, pdg	Pierre Bellerose, v.-p. ²
Nord-du-Québec (Baie James) (18)	Christian Claveau	Jean Chartier
Outaouais (13)	Jean Thiffault	Gilles Picard
Québec (4)	Françoise Mercure	Pierre Labrie ³
Saguenay—Lac-Saint-Jean (15)	Jérôme Gagnon	Claude Chevalot
ATR associées du Québec	Jocelyn Carrier	Louis Rome ³

¹ : Président du conseil ; ² : Membre du comité exécutif ; ³ : Membre du comité ad hoc sur les VHR