



Fédération des chambres  
de commerce du Québec

fccq

CTE - 21 M  
C.P. - VEHICULES  
HORS ROUTE

**COMMISSION PARLEMENTAIRE  
SUR LES VÉHICULES HORS ROUTE**

555, boul. René-Lévesque Ouest  
19<sup>e</sup> étage  
Montréal (Québec) H2Z 1B1  
tél. (514) 844-9571 téléc. (514) 844-0226

fccq.ca

**COMMISSION PARLEMENTAIRE  
SUR LES VÉHICULES HORS ROUTE**

**Mémoire de la FCCQ**

**Présenté à la commission sur les Transports et l'Environnement**

**Mars 2006**

## TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION _____	2
LA CONCERTATION RÉGIONALE _____	4
LE FINANCEMENT DES RÉSEAUX INTERRÉGIONAUX _____	6
LA PÉRENNITÉ DES SENTIERS _____	7
LE RESSERREMENT DES RÈGLES _____	8
LA SURVEILLANCE DES SENTIERS _____	11
LA SENSIBILISATION _____	12
LES VHR COMME MOYENS DE TRANSPORT PAR LES AUTOCHTONES _____	13
CONCLUSION _____	13

## INTRODUCTION

Grâce à son vaste réseau de 164 chambres de commerce, la Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ) représente 57 000 entreprises, petites, moyennes et grandes, exerçant leurs activités dans tous les secteurs de l'économie et sur l'ensemble du territoire québécois.

La FCCQ tient à remercier le gouvernement de bien vouloir considérer son avis quant aux orientations proposées par le Ministère des transports dans le cadre des consultations parlementaires sur les véhicules hors route (VHR).

Selon la FCCQ, le développement économique du Québec doit notamment répondre à deux principes :

1. Il doit inscrire l'ensemble des régions de la province dans une dynamique de croissance, en encourageant chacune d'entre elles à faire de leurs atouts économiques un avantage pour l'ensemble de l'économie québécoise;
2. Le développement économique doit répondre à une perspective de développement durable, ce qui consiste à bâtir la croissance d'aujourd'hui sans pénaliser celle de demain.

Pour la FCCQ, la problématique des motoneiges fait écho à ces deux principes.

D'abord, contribuant largement aux recettes touristiques du Québec, la saison de la motoneige présente chaque année des retombées économiques importantes : bénéficiant de 34 000 km de sentiers balisés sur le tout le territoire, le Québec vend chaque année 95 000 droits d'accès aux visiteurs touristiques de motoneigistes — dont de plus en plus d'étrangers (25 % des droits d'accès) — ce qui s'accompagne de l'offre de 400 000 nuitées annuellement. Cela fait du Québec, le leader mondial du tourisme relié à la motoneige. La province attire d'ailleurs 52 % des motoneigistes canadiens.

Jusqu'ici ce sont surtout des touristes en provenance de la France qui ont constituées le gros du volume des activités de motoneige au Québec. On observe toutefois sur le terrain que les clientèles en provenance de d'autres pays comme l'Italie et l'Allemagne offrent aussi un potentiel intéressant, qui n'a pas encore exploité à sa juste valeur et qui devrait faire l'objet de plus d'attention au cours des prochaines années.

Avec toutes les retombées positives sur l'industrie de l'hébergement, de la restauration, des services de location, des concessionnaires, des stations services et plus largement du commerce de détail, il y a ici d'un segment touristique très porteur pour le Québec, de manière générale, et pour bon nombre de régions dépendantes des activités touristiques en particulier.

Ensuite, considérant le potentiel en termes de développement économique de cette activité, il est fondamental de répondre le plus rapidement possible et de manière durable aux difficultés récemment traversées dans ce secteur d'activité, pour trouver des compromis entre les motoneigistes et les propriétaires fonciers ou les résidents à proximité des sentiers. Une incertitude systématique avant l'ouverture de la saison, sur les droits de passages ou sur les exigences des ayant-droits en termes de distribution de revenus, mine considérablement le potentiel de développement de cette industrie à moyen long terme. Il apparaît impératifs selon la FCCQ d'établir clairement un ensemble de principes et de paramètres répondant à la fois à l'exploitation des opportunités économiques et réglant de manière durable les conflits d'usage. En effet, il est impératif que l'industrie puisse se fier sur des solutions permanentes pour pouvoir d'engager dans des investissements durables.

La vision économique de la FCCQ, *Pour un Québec gagnant*, récemment rendue publique, reconnaît le potentiel et l'effet structurant des industries touristiques pour le développement économique du Québec.

Soucieux de voir l'ensemble des régions, en particulier celles les plus éloignées et les moins nantis économiquement, avoir une assise industrielle plus stable et plus robuste, les gens d'affaires du Québec sont sensibles à la qualité des échanges permettant une résolution rapide des divers conflits allant à l'encontre du développement économique.

Le présent mémoire est organisé selon l'ordre des questions contenues dans le document d'orientation du gouvernement afin de faciliter la lecture des recommandations de la FCCQ.

## LA CONCERTATION RÉGIONALE (CHAPITRE 2)

### **TABLES DE CONCERTATION**

- *La première orientation gouvernementale est la mise en place, en région, d'une table de concertation sous la responsabilité des Conférences régionales des élus (CRÉ), ou d'une autre instance régionale désignée par celles-ci. (...) Le principal mandat de ces tables sera de déterminer pour chaque région un réseau interrégional de sentiers permanents ou semi-permanents pour la motoneige et un autre pour le quad qui devra autant que possible être praticable à longueur d'année. (page 10)*

La Fédération des chambres de commerce du Québec est d'accord avec les propositions énoncées dans le chapitre 2 du document d'orientation présenté par le gouvernement du Québec. L'évolution démographique de plusieurs régions démontre de plus en plus le vieillissement de la population. De plus en plus de préretraités et retraités retournent de manière permanente dans les résidences qui étaient jusqu'alors leurs résidences secondaires afin de profiter d'un milieu de vie plus calme que la ville ou sa proche banlieue. Ce mouvement de population touche particulièrement des MRC comme celles des Pays-d'en-Haut et des Laurentides, où l'on retrouve l'essentiel des activités de villégiature et de récréation de cette région. Il est à prévoir que ce phénomène se poursuivra graduellement vers un plus grand nombre de régions, ce qui laisse présager l'apparition de nouvelles plaintes de la part des citoyens riverains des pistes si des mesures d'encadrement ne sont pas mises de l'avant rapidement.

### **MEMBRES**

- *Les tables de concertation regrouperont les intervenants régionaux interpellés par la circulation des véhicules hors route (page 11)*

Pour le mouvement des chambres de commerce seule la concertation entre les différents acteurs concernés, qu'ils soient adeptes des véhicules hors-route (VHR) ou citoyens riverains, permettra la pratique de ce loisir dans une perspective de développement durable. Pour y arriver, nous croyons qu'il est nécessaire d'interpeller le plus large éventail possible de groupes

concernés par la problématique, qu'ils soient représentants des citoyens, du milieu des affaires, des clubs locaux de motoneige, des entreprises forestières ou des services policiers.

La Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ) attire l'attention du gouvernement sur le rôle de catalyseur des besoins et des intérêts des gens d'affaires que jouent les chambres de commerces dans toutes les régions du Québec et demande au gouvernement qu'une place soit réservée aux chambres de commerces au sein des tables de concertation.

### **COORDINATION**

- *Pour faciliter la mise en place des tables, une ressource attirée pourra être engagée dans chaque région pour coordonner les travaux (page 11)*

En ce qui a trait à l'embauche d'une personne-ressource, il nous apparaît souhaitable qu'une ressource soit dédiée à la coordination des travaux associés aux décisions que prendra la future table de concertation régionale. Pour la FCCQ il est primordial que le ministère des Transports octroi une aide financière annuelle afin qu'une personne soit embauchée dans chaque région pour assurer la réalisation du plan de développement.

### **COMITÉ CONSULTATIF**

- *Un comité consultatif à l'échelle du Québec sera créé afin d'assurer une concertation d'ensemble entre les différentes tables régionales. (page 11)*

Le principal défi, dans la détermination du tracé des sentiers de motoneige et de quad, consiste donc à réaliser le potentiel de développement récréotouristique indéniable que comportent les activités impliquant les VHR, tout en maintenant l'harmonie avec les populations et l'environnement. Le second défi réside dans la création de réseaux interrégionaux à caractère permanent et bien intégrés, qui permettront de maximiser les retombées économiques en région.

Pour la FCCQ il apparaît toutefois primordial qu'un représentant du milieu des affaires soit ajouté à la composition du comité consultatif afin d'assurer la représentation de l'ensemble des entreprises de services et de l'industrie touristique.

## **LE FINANCEMENT DES RÉSEAUX INTERRÉGIONNAUX** **(CHAPITRE 3)**

### **MISE EN PLACE ET ENTRETIEN DES RÉSEAUX INTERRÉGIONNAUX PERMANENTS OU SEMI-PERMANENTS**

- *Un montant à déterminer, pour une durée de trois ans, sera alloué pour la mise en place des réseaux interrégionaux. (page 12)*

La FCCQ est d'accord avec la proposition gouvernementale d'investir dans la réalisation d'un réseau permanent, particulièrement dans les régions où des modifications importantes devront être apportées au réseau actuel afin de respecter l'environnement et de minimiser les impacts du passage des adeptes de VHR auprès des riverains.

La FCCQ invite toutefois le gouvernement à considérer une aide particulière ponctuelle pour répondre aux besoins particuliers auxquels devront faire face certaines régions qui vivent une situation particulière, dont celle des Laurentides, qui devra faire des déboursés substantiels pour relocaliser les sentiers qui sont actuellement aménagés dans les emprises ferroviaires désaffectées. Dans une récente étude technique portant sur un tracé alternatif au tronçon fermé du Parc Linéaire du P'Tit Train du Nord, le ministère des Transports du Québec évaluait à environ 1,1 M \$ le coût total d'une relocalisation du sentier motoneige sur une longueur de 12 km.

Il s'agit là d'une situation particulière puisqu'elle est le résultat de la poursuite engagée par les riverains et que ces travaux devront obligatoirement être réalisés à très court terme. Une aide particulière est d'autant plus nécessaire puisque ces sommes ne peuvent être comblées ni par les programmes déjà existants du gouvernement du Québec, ni par les autres sources du milieu

identifiées dans le « Document d'orientation » (les municipalités, les clubs par la vente de leurs droits d'accès, les entreprises privées, les volets II).

La FCCQ recommande donc au gouvernement de donner la priorité à la mise en place du réseau durable interrégional, comprenant les axes majeurs intra régionaux, comme celui du Parc Linéaire du P'Tit Train du Nord, par exemple.

- *Selon le principe de l'utilisateur payeur, des montants additionnels seraient prélevés sur les véhicules hors routes. Un ajustement de ces montants prélevés en sus par la SAAQ, qui s'élèvent actuellement à 25 \$ pour les motoneiges et à 6 \$ pour les quads, pourrait servir au financement des réseaux de sentiers. (page 12)*

La FCCQ est d'accord avec l'approche *utilisateur-payeur* qui est proposée par le gouvernement pour assumer une part des coûts associés à la pratique des VHR. La FCCQ invite toutefois le gouvernement à faire preuve de prudence afin que l'ajustement du niveau des montants prélevés en sus des droits d'immatriculation par la SAAQ ne crée pas un choc trop brutal sur l'industrie, tout en s'assurant de ne pas le geler indéfiniment et créer ainsi un déséquilibre entre les besoins de financement et les sommes prélevées à cette fin.

## **LA PÉRENNITÉ DES SENTIERS**

### **(CHAPITRE 4)**

#### **INCONVÉNIENT DE VOISINAGE, BRUIT ET ODEURS**

- *Une proposition d'amendement législatif sera faite afin de protéger les réseaux interrégionaux contre les recours basés sur des inconvénients de voisinage ou sur des préjudices liés au bruit et aux odeurs. (...) Cette mesure est nécessaire pour assurer le lien interrégional du réseau, pour préserver les investissements des différents paliers gouvernementaux et des fédérations pour aménager ou réaménager les sentiers, et pour maintenir les retombées économiques générées par les VHR dans les régions. (page 13)*

## **PROPRIÉTAIRES ACORDANT DES DROITS DE PASSAGE**

- *Pour les propriétaires qui accordent des droits de passage, un amendement législatif sera proposé pour les protéger contre les recours, sauf en cas de faute lourde ou intentionnelle de leur part. (page 14)*

Lors des consultations publiques de juin 2005, plusieurs participants ont demandé que le gouvernement du Québec encadre la pratique des VHR et qu'il prenne les mesures nécessaires afin d'assurer la pérennité des sentiers. La FCCQ partage cet avis et se réjouit donc de constater que plusieurs mesures qui sont proposées aujourd'hui répondent à nos préoccupations d'encadrement des activités VHR afin de les rendre plus respectueuses des riverains et de l'environnement.

Dans cette perspective, la Loi 90, adoptée en décembre 2004, qui avait pour objectif de protéger contre les recours éventuels basés sur des inconvénients de voisinage ou sur un préjudice lié au bruit, aux odeurs ou à d'autres contaminants, pour des faits survenus entre le 16 décembre 2001 et le 1<sup>er</sup> mai 2006, devrait donc être amendée afin d'étendre cette protection aux réseaux interrégionaux et rassurer ainsi les régions qui veulent créer ou maintenir opérationnel un réseau pour VHR.

## **LE RESSERREMENT DES RÈGLES**

### **(CHAPITRE 5)**

#### **SANTÉ PUBLIQUE ET ENVIRONNEMENT**

- *Préciser l'interdiction de modifier les systèmes d'échappement des VHR, dont les silencieux, afin d'en faciliter l'application. (page 15)*
- *Interdire la vente des équipements servant à modifier les véhicules hors route, particulièrement les systèmes d'échappement. (page 15)*

- *Informar les municipalités des pouvoirs dont elles disposent en vertu de l'article 19 de la Loi sur les compétences municipales pour interdire la circulation des VHR sur les plans d'eau qui servent de réservoir d'eau potable. (page 15)*
  
- *Pour les moteurs VHR qui ne répondent pas aux normes de bruit de la Society of Automotive Engineers (SAE) et qui ne répondent pas aux normes de rejets des polluants, un amendement législatif sera proposé afin de permettre au gouvernement du Québec de réglementer pour interdire la circulation de ces véhicules, à partir d'une date qui sera déterminée après une évaluation du parc actuel de véhicules hors route. (page 15)*
  
- *Une étude socio-acoustique sera coordonnée par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, en collaboration avec le ministère des Transports et les autres ministères concernés, afin d'évaluer notamment les impacts du bruit associé aux VHR et de déterminer les critères d'aménagement pour les réduire, comme les mesures d'atténuation qui pourraient être installées le long de certains sentiers. (page 15)*
  
- *Sensibiliser les intervenants régionaux à la nécessité d'élaborer un plan d'évacuation des blessés, pour les interventions d'urgence, et de les encourager à se doter de tels plans. (page 15)*

La FCCQ est en accord avec les propositions formulées dans le chapitre 5 du document d'orientation sur la santé publique et l'environnement

## **SÉCURITÉ**

- *Hausser l'âge minimal de 14 à 16 ans pour conduire un véhicule hors route. (page 15)*
  
- *Rendre obligatoires la formation et le certificat d'aptitude pour les jeunes de 16 et 17ans. (page 15)*

- *Préciser l'obligation de détenir un droit d'accès pour circuler dans les sentiers pour améliorer son applicabilité. La sanction de cette infraction sera confiée à la patrouille spéciale d'agents de surveillance de sentier. (page 16)*
- *Rendre progressives les amendes liées à la vitesse, comme dans le Code de la sécurité routière. (page 16)*
- *Prévoir une amende pour l'utilisateur d'un véhicule hors route qui circule sur un terrain privé sans l'autorisation du propriétaire ou du locataire. (page 16)*
- *Augmenter la distance de circulation de 500 m à 1 km sur les chemins publics, dans la mesure où une signalisation routière autorise cette circulation et qu'elle est sécuritaire. (page 16)*
- *Améliorer le visuel de la plaque d'immatriculation pour en favoriser une meilleure lecture et une identification plus efficace des contrevenants. (page 16)*

La FCCQ est en accord avec les propositions formulées dans le chapitre 5 du document d'orientation sur la sécurité.

#### **LOCATION DE VHR**

- *Mettre en place un programme de reconnaissance professionnelle pour valider et reconnaître les compétences des guides de motoneige, sur le principe de ce qui existe pour les guides de tourisme d'aventure. (page 16)*
- *En ce qui concerne la formation des guides, un mandat sera donné à un organisme spécialisé pour développer un cours spécifique, assurant que les services offerts sont sécuritaires et conformes aux règles. (page 16)*

La FCCQ est en accord avec ces propositions . Nous désirons toutefois porter à l'attention du gouvernement qu'en ce qui a trait à la formation des guides. Une expertise a déjà été développée dans la région des Laurentides, par l'organisme « Motoneige Canada-Laurentides », qui a conçu et a offert des programmes de formation à l'intention de l'industrie touristique. L'expertise de cette organisation pourrait certainement être mise à profit.

## **RÈGLEMENTS MUNICIPAUX**

- *Remplacer l'obligation, pour les municipalités, de faire approuver par le ministre des Transports leurs règlements municipaux régissant la circulation des VHR, par un devoir d'information. (page 16)*

La FCCQ est en accord avec les propositions formulées dans le chapitre 5 du document d'orientation en ce qui a trait aux règlements municipaux.

## **EMPRISES FERROVIAIRES DÉSAFFECTÉES**

- *Il sera proposé, dans une modification réglementaire, de clarifier le pouvoir des MRC de changer les heures de circulation. (page 17)*

La FCCQ est en accord avec les propositions formulées dans le chapitre 5 du document d'orientation.

## **LA SURVEILLANCE DES SENTIERS**

### **(CHAPITRE 6)**

#### **AGENTS DE SURVEILLANCE DES SENTIERS**

- *La mise en place définitive de patrouilles spéciales dans toutes les régions est donc privilégiée pour assurer une meilleure application de la Loi sur les véhicules hors route. (page 18)*
- *La pertinence de la mise en place d'un programme spécial de formation d'une durée de quelques journées sera évaluée par l'École nationale de police du Québec, en collaboration avec les fédérations, les services policiers et le ministère des Transports. (page 19)*
- *Cette patrouille spéciale se verra conférer davantage de pouvoirs, notamment celui d'émettre directement des contraventions dans le cas de certaines infractions, par*

*exemple pour la non-conformité des équipements obligatoires sur les véhicules comme les silencieux, et le non-paiement du droit d'accès obligatoire.(page 19)*

La FCCQ est d'avis que la mise en place de patrouilles spéciales d'agents de surveillance de sentier ayant plus de pouvoirs est une mesure souhaitable afin d'assurer le respect des règles qui permettront d'assurer le développement harmonieux de la pratique du VHR avec les riverains des pistes.

## **LA SENSIBILISATION**

### **(CHAPITRE 7)**

#### **UTILISATEURS DE VHR**

- *Les utilisateurs doivent être sensibilisés à plusieurs aspect de la pratique. (...) Comme cette campagne doit se faire à grande échelle les manufacturiers de VHR s'y impliqueront financièrement.*

La FCCQ est d'accord avec la proposition d'organiser des campagnes de sensibilisation en partenariat avec les manufacturiers afin d'amener les utilisateurs de VHR à respecter les règles de circulation.

Tout en réitérant son accord à la nécessité de changer l'image de la pratique des activités de VHR pour sensibiliser ses adeptes à adopter un comportement responsable et sécuritaire, la FCCQ met toutefois en garde le gouvernement contre toute approche coercitive visant à forcer les manufacturiers à participer financièrement aux campagnes de sensibilisation.

La FCCQ préconise plutôt la sensibilisation des manufacturiers qui, comme d'autres secteurs d'activité économique, sont conscients des avantages à sensibiliser leur clientèle à une pratique plus responsable et sécuritaire des activités de VHR. Les manufacturiers pourraient très bien ajouter des éléments de sensibilisation à leurs propres campagnes de publicité, sans pour autant en être forcé par un règlement ou une loi.

- *Faire de la sensibilisation auprès des jeunes de 16 et 17 ans en milieu scolaire. (page 23)*
- *Prévoir un processus d'information pour les instances municipales et régionales sur leurs pouvoirs en matière de VHR. (page 23)*

La FCCQ est en accord avec les propositions formulées dans le chapitre 7 du document d'orientation.

## **LES VHR COMME MOYENS DE TRANSPORT PAR LES AUTOCHTONES**

### **(CHAPITRE 8)**

La FCCQ est en accord avec les propositions formulées dans le chapitre 8 du document d'orientation.

## **CONCLUSION**

Nous espérons que ces commentaires vous permettront de mieux saisir le point de vue des membres de la FCCQ et contribueront à aider le gouvernement du Québec à mettre en place des mesures qui permettront de développer le tourisme relié à la motoneige et aux quads de façon durable, afin que le plus grand nombre de régions du Québec puissent en tirer des retombées économiques.