CTE - 4 M
C.P. - VEHICULES
HORS ROUTE

FCMQ

LA FÉDÉRATION DES CLUBS DE
MOTONEIGISTES DU QUÉBEC

Commission parlementaire sur les véhicules hors route

Mémoire de la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (FCMQ) présenté à la ministre déléguée aux Transports

le 7 mars 2006

Commission parlementaire sur les véhicules hors route

Mémoire de la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (FCMQ) présenté à la ministre déléguée aux Transports

le 7 mars 2006

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE EXÉCUTIF 7

La FCMQ accueille très favorablement la réforme proposée 7

Viser l'ensemble du réseau, sa durée, la reconnaissance des bénévoles, la simplicité d'application des mesures et l'équité 8

L'importance d'aider la FCMQ à résoudre ses importantes difficultés financières 9

1. Analyse générale du *Document d'orientation* 13

1.1. Un accueil favorable : la FCMQ a été entendue 13

1.2. Mieux reconnaître et soutenir nos bénévoles 17

1.2.1. Le bénévolat motoneigiste : une force née du développement privilégié de la motoneige au Québec 18

1.2.2. Les difficultés de nos clubs : un effet pervers du succès de la motoneige 19

1.2.3. Mieux soutenir nos bénévoles est la solution la plus économique pour tous 21

1.3. Développer à long terme les sentiers locaux et régionaux en plus des sentiers interrégionaux 23

2. Analyse détaillée du *Document d'orientation* 29

2.1. La concertation régionale 29

2.1.1. Déterminer des réseaux distincts et exclusifs pour les motoneiges et les autres utilisateurs dans la mesure où il s'agira de réseaux complets, et non seulement interrégionaux, et agréés par la FCMQ 29

2.1.2. Élargir et préciser le mandat des Tables de concertation 31

2.1.3. Préciser la procédure de constitution, la composition, le fonctionnement et l'autorité des Tables de consultation et du comité consultatif 34

2.1.4. Tenir compte des pratiques de nos bénévoles en matière de négociation de droits de passage et prévoir des modalités souples pour les ententes avec les propriétaires 35

2.2. Le financement des réseaux interrégionaux 37

2.2.1 Assurer un financement à long terme, et non seulement pour les trois ans proposés, et pour l'ensemble des sentiers, et non seulement les sentiers interrégionaux 37

2.2.2. Accorder une hausse de 10 dollars sur la surcharge prélevée par la SAAQ pour les motoneigistes et prévoir une révision périodique de cette surcharge 38

2.2.3. Dissocier de la surcharge l'argent prévu pour la protection de l'environnement ainsi que pour la sensibilisation et l'éducation des motoneigistes 39

2.2.4. Prévoir des mécanismes simples pour présenter les projets de financement 40

2.2.5. Assurer la FCMQ qu'elle pourra compter, dès la saison prochaine, sur une subvention gouvernementale récurrente et une partie des profits générés par les retombées économiques récréo-touristiques de la motoneige 40

2.2.6. Obtenir une participation financière gouvernementale quand des investissements liés à la pratique de la motoneige seront rendus nécessaires par des lois, règlements, programmes, décisions de créer de nouveaux sentiers, etc., issus du gouvernement du Québec et/ou lorsqu'il s'avérera que la FCMQ n'a pas les moyens d'assumer seule les nouvelles dépenses 43

2.2.7. Accepter la révision de l'ensemble du programme d'assistance financière, telle qu'elle a été proposée par la FCMQ 45

2.3. La pérennité des sentiers 47

2.3.1. Étendre aux sentiers locaux et régionaux l'amendement législatif prévu seulement pour les sentiers interrégionaux et qui vise à protéger ces derniers contre les recours basés sur les inconvénients de voisinage ou sur des préjudices liés au bruit ou aux odeurs. 47

2.4. Le resserrement des règles 49

2.4.1. Préciser les amendements annoncés concernant l'interdiction de modifier les systèmes d'échappement des VHR ou de vendre de l'équipement servant à cette fin, dans le but d'imposer des sanctions aux contrevenants et de faire preuve de souplesse quand les modifications sont faites pour des compétitions sportives 50

2.4.2. Permettre, dans les cas où la santé publique et la protection de l'environnement ne sont pas compromises, la circulation de motoneiges qui ne répondent pas aux normes de bruit et de rejets d'hydrocarbure 51

2.4.3. Modifier à des fins de sécurité l'article 21 de la *Loi sur les véhicules hors route* (LVHR) au sujet des sièges d'appoint de motoneiges 52

2.4.4. Permettre aux motoneigistes de 14 ou 15 ans de conduire une motoneige s'ils sont accompagnés ou s'ils participent à une compétition sportive 53

2.4.5. Prévoir d'imposer des sanctions dissuasives aux utilisateurs qui conduisent sans droit d'accès leur VHR dans les sentiers 54

2.4.6. Prévoir que la distance de circulation des VHR sur les chemins publics soit basée sur un encadrement souple au « cas par cas », et non sur une limite uniforme de cette distance. 55

2.4.7. Associer étroitement la FCMQ à la création d'un cours pour la formation des guides en motoneige et à la reconnaissance de leurs compétences par rapport à ce véhicule et à la conduite sécuritaire de groupes de motoneiges 56

2.4.8. Élargir les heures d'accès aux sentiers sur des emprises ferroviaires désaffectées, afin d'assurer à la fois la quiétude des riverains et le retour des motoneigistes à leur point de départ depuis des points de services 57

2.4.9. Recommander au gouvernement fédéral de permettre aux motoneigistes de pouvoir circuler sur les sentiers aménagés dans les parcs fédéraux. 58

2.5. La surveillance des sentiers 59

2.5.1. S'assurer que les forces de l'ordre et les agents bénévoles de l'escouade spéciale qui sera constituée auront les mêmes pouvoirs et responsabilités pour faire respecter l'ensemble des règlements concernant la pratique de la motoneige 59

2.5.2. S'assurer que les agents bénévoles spéciaux seront en nombre suffisant et auront la protection nécessaire pour exercer adéquatement leurs activités de surveillance et d'intervention 61

2.6. La sensibilisation 63

2.6.1. Prévoir une participation financière du gouvernement du Québec à la campagne d'éducation et de sensibilisation projetée ainsi qu'une identification claire et constante du gouvernement comme partenaire de cette campagne 63

2.6.2. Consulter la FCMQ au sujet du contenu des activités de sensibilisation qui seront proposées aux élèves de secondaire V 64

3. Synthèse des recommandations 65

3.1. La concertation régionale 66

3.2. Le financement des réseaux interrégionaux 68

3.3. La pérennité des sentiers 69

3.4. Le resserrement des règles 70

3.5. La surveillance des sentiers 73

3.6. La sensibilisation 74

Annexes 75

Annexe 1 75
Annexe 2 77
Annexe 3 79
Annexe 4 81

SOMMAIRE EXÉCUTIF

La FCMQ accueille très favorablement la réforme proposée

D'entrée de jeu, nous tenons à féliciter le ministère des Transports pour l'ensemble des mesures qu'il propose dans son *Document d'orientation.* À notre avis, ce document démontre que le gouvernement comprend bien l'essentiel des enjeux et des problèmes ainsi que l'importance de la pratique de la motoneige au Québec comme loisir de qualité et comme force économique majeure en saison hivernale.

Nous constatons avec la plus grande satisfaction que le gouvernement a retenu un grand nombre des recommandations que nous avions formulées dans le mémoire que nous avons déposé lors de la consultation publique de l'an passé. Nous accueillons favorablement les mesures visant la pérennité et la protection du réseau; l'implantation des Tables de concertation régionales, incluant un comité consultatif et l'engagement d'une ressource attitrée dans chaque région pour la coordination des travaux; la contribution financière promise par le gouvernement; la création d'une escouade spéciale d'agents de surveillance bénévoles ainsi que de plusieurs mesures annoncées de resserrement des règles.

Nous nous réjouissons particulièrement de constater qu'en proposant de telles mesures, le gouvernement reconnaît qu'il doit s'engager pour assurer le succès de la réforme à venir. **Cet engagement démontre que le gouvernement du Québec a comme objectif d'assurer un avenir de qualité pour la pratique de la motoneige dans la province, tout en garantissant que cette pratique sera sécuritaire et respectueuse des citoyens et de l'environnement, dans une perspective de développement durable.** Cette volonté claire a suscité l'enthousiasme de nos administrateurs et de nos autres bénévoles en leur donnant bon espoir que, désormais, ils seront épaulés dans les efforts de plus en plus considérables qu'ils déploient pour développer et entretenir notre réseau de sentiers.

En fait, nous sommes convaincus que, si nous pouvons continuer à compter sur un engagement aussi soutenu du gouvernement et sur une collaboration constructive de tous les intervenants aux Tables de concertation, le Québec a tout ce qu'il faut pour devenir rien de moins que la référence mondiale en matière de pratique de la motoneige!

Dans la poursuite de cet objectif d'assurer un avenir de qualité à la motoneige au Québec, le gouvernement peut compter sur la collaboration entière et diligente de la FCMQ et de ses bénévoles, d'autant plus que, comme nous l'expliquons dans ce mémoire, notre fédération est l'organisation qui a la plus grande expertise au Québec relativement à toutes les questions de développement et d'entretien de réseaux de sentiers pour motoneiges. Aussi, **nous espérons que le gouvernement associera étroitement notre fédération à ses travaux qui mèneront à la réforme de la pratique de la motoneige dans la province.**

Nous estimons que le *Document d'orientation* est un pas décisif vers l'établissement des conditions essentielles pour assurer cet avenir de qualité à la motoneige au Québec, mais qu'il s'agit d'un premier pas, qui en nécessitera d'autres. En fait, parmi les mesures les plus importantes qui sont annoncées, le mandat des Tables de concertation régionales et le

financement gouvernemental pour l'établissement de sentiers sont prévus pour trois ans seulement et ne visent qu'une partie du réseau, soit les sentiers interrégionaux.
Or, à notre avis, un avenir de qualité à moyen et à long terme pour nos sentiers de motoneige ne pourra être assuré que si le gouvernement reconnaît que les efforts de détermination du réseau doivent concerner tous les sentiers et se poursuivre après les trois prochaines années.

Viser l'ensemble du réseau, sa durée, la reconnaissance des bénévoles, la simplicité d'application des mesures et l'équité

L'objet de ce mémoire est justement de démontrer l'importance de proposer des mesures qui assureront une réforme globale, complète et durable de la pratique de la motoneige au Québec. De plus, nous croyons essentiels que ces mesures soient équitables pour nos clubs, reconnaissent l'importance de nos bénévoles et soient simples à appliquer par ces derniers.

- **Une réforme globale et complète.** Si nous approuvons la volonté gouvernementale de financer les réseaux interrégionaux et le fait que ceux-ci devront être déterminés par les Tables de concertation régionales, nous mettons en relief que, si les sentiers interrégionaux sont importants, ils ne peuvent être dissociés des autres sentiers, locaux ou régionaux. Il ne faut pas oublier que les motoneigistes québécois, canadiens ou étrangers qui viennent faire de la motoneige chez nous circulent sur ces sentiers locaux ou régionaux et que ce sont ces derniers qui donnent accès aux points de services et aux infrastructures récréotouristiques. Négliger ces sentiers au profit des seuls sentiers interrégionaux reviendrait à s'occuper seulement des « autoroutes de motoneiges », mais pas des routes secondaires. **Pour déterminer un réseau logique, attrayant et pérenne, les Tables de concertation doivent pouvoir inclure les sentiers locaux et régionaux dans leurs travaux, et ces sentiers doivent bénéficier du financement gouvernemental.** En fait les sentiers locaux et régionaux coûtent cher à entretenir, et souvent plus que les sentiers interrégionaux, comme nous le démontrons dans ce mémoire.

- **Une réforme durable.** Un réseau de sentiers de motoneige est, de par sa nature même, en constante évolution. Pour le maintenir, il faut composer avec les aléas du climat, ainsi qu'avec les non renouvellements de droits de passage, qui peuvent obliger des modifications ou des relocalisations de certains tracés. Par conséquent, ce réseau aura encore besoin des Tables de concertation et du financement gouvernemental après les trois ans prévus pour ce financement et pour le mandat des tables.

- **Une réforme qui reconnaît l'importance de nos bénévoles.** L'une des plus grandes attentes de la FCMQ est que **le gouvernement reconnaisse l'importance de nos bénévoles et du soutien dont ils ont besoin.** Comme nous l'avons expliqué dans le mémoire déposé à la consultation publique, l'existence du réseau québécois de sentiers de motoneige dépend du bénévolat de plus de 4000 de nos membres. **Sans nos bénévoles, on ne pourrait tout simplement pas jouir des conditions permettant une pratique organisée, sécuritaire et aussi attrayante et économique pour tous, de la motoneige au Québec.** Or, ces bénévoles manquent de plus en plus de ressources, à cause d'un réseau qui a nécessité, au fil des ans, des investissements toujours plus importants, notamment pour l'entretien et pour permettre aux sentiers d'être bien connectés aux infrastructures touristiques. Ils doivent donc en faire plus avec moins, et ils sont fatigués, au point qu'ils sont de plus en plus nombreux à renoncer

à consacrer généreusement de leur temps à notre réseau. **Notre bénévolat est en danger.** De plus, nos bénévoles se plaignent de la bureaucratie à laquelle ils doivent faire face, dans leurs relations avec le gouvernement ou avec les élus locaux. Ils ont besoin de soutien financier et de collaboration avec tous les intervenants concernés pour accomplir adéquatement leurs tâches d'entretien et de surveillance du réseau. Concernant ce dernier point, la surveillance, ils sont inquiets de constater que le *Document d'orientation* semble indiquer qu'ils seraient seuls à assumer entre autres l'entière responsabilité de faire respecter des règles relatives aux systèmes d'échappement, à l'obligation de détenir un droit d'accès pour circuler à motoneige sur les sentiers. En effet, le document ne précise pas que la Sûreté du Québec et les forces policières municipales devront aussi faire respecter ces règles.

- **Des mesures simples à appliquer.** Si la bureaucratie est toujours irritante pour quiconque doit l'affronter, elle l'est encore plus pour des bénévoles. Les nôtres espèrent donc que les mesures qui seront finalement instituées par le gouvernement seront simples à appliquer et ne nécessiteront qu'un minimum de procédures. C'est pourquoi un grand nombre de recommandations de ce mémoire, notamment certaines de celles qui concernent les mesures annoncées en matière de resserrement des règles, demandent au gouvernement de faire preuve de souplesse dans l'application d'articles de lois ou de règlements et de concevoir des procédures les plus simples possibles. On notera que 10 des 33 recommandations de ce mémoire portent d'ailleurs sur des mesures annoncées en matière de resserrement des règles.

- **Une réforme équitable.** Nos bénévoles constatent, dans leur région respective, un achalandage qui semble toujours plus considérable de touristes motoneigistes. Si ceux-ci paient un droit d'accès à certains de nos clubs, les dépenses qu'ils font dans nos régions au profit de l'industrie touristique sont beaucoup plus importants. **Il en résulte une situation de plus en plus intolérable pour nos bénévoles, qui ont l'impression de travailler à attirer des motoneigistes touristes, mais sans pouvoir bénéficier de façon juste et équitable des retombées économiques générées par cette clientèle.** Aussi, nous demandons au gouvernement, en collaboration avec la FCMQ, de trouver une solution qui nous permettrait de profiter d'une fraction de ces retombées économiques. Une mesure en ce sens serait non seulement plus équitable, mais elle nous permettrait de faire face à une situation financière extrêmement difficile.

L'importance d'aider la FCMQ à résoudre ses importantes difficultés financières

Nous expliquons dans ce mémoire, comme nous l'avons fait dans le précédent, la situation financière critique de la FCMQ et de ses clubs. Cette situation est due au développement ou au remplacement d'infrastructures toujours plus coûteux, aux nombreuses relocalisations de sentiers, à l'augmentation constante des coûts d'entretien des sentiers et du prix des surfaceuses ainsi qu'à la perte de certaines sources de revenus. Cette situation nous oblige à faire des choix difficiles dans nos investissements visant l'entretien des sentiers, et certains projets doivent être retardés ou annulés, ce qui fragilise notre réseau. **C'est pourquoi nous demandons au gouvernement une subvention récurrente de un million de dollars par an pour nos frais d'entretien, notamment pour faire face à des investissements lourds comme des constructions de ponts ou l'achat de surfaceuses.** Nous recommandons également au gouvernement d'accepter la révision proposée par la fédération pour l'ensemble de son programme d'assistance financière, et non seulement du volet sur la péréquation.

Nous croyons que ces demandes sont raisonnables, compte tenu que nous devons faire face à des projets dont les coûts excèdent largement un million de dollars par an. De plus, il ne faut pas oublier que nos investissements en infrastructures pourraient servir à d'autres usages que la circulation de motoneiges. Enfin, un financement plus adéquat et soutenu permettrait des infrastructures et des sentiers nombreux, pratiques, attrayants et sécuritaires, qui ne pourraient qu'attirer plus de touristes motoneigistes dans la province. Nous espérons donc que le gouvernement étudiera sérieusement ces demandes, en tenant compte des quelque 134 millions de dollars que les dépenses récurrentes des motoneigistes rapportent en fiscalité et en parafiscalité.

Comme on peut le constater, il reste à notre avis d'autres pas importants à franchir pour en arriver à une réforme qui pourra régler tous les problèmes relatifs à la pratique de la motoneige au Québec. Cependant, le gouvernement, dans son *Document d'orientation,* a fait preuve d'une telle compréhension et d'une si grande ouverture, que nous sommes convaincus de pouvoir trouver les solutions appropriées avec son appui et en travaillant avec sincérité et un engagement total dans les Tables de concertation.

Analyse générale du *Document d'orientation*

1. Analyse générale du *Document d'orientation*

Dans cette première section, nous commentons dans son ensemble le *Document d'orientation* que le gouvernement a élaboré en vue de la Commission parlementaire sur les véhicules hors route (VHR). Nous exprimons donc des opinions générales sur ce document, alors que dans notre section 2, « Analyse détaillée du *Document d'orientation* », nous commentons une à une la plupart des mesures, en plus d'émettre des recommandations.

1.1. Un accueil favorable : la FCMQ a été entendue

Le printemps dernier, c'est avec enthousiasme et espoir que la FCMQ s'est présentée à la consultation publique itinérante sur les véhicules hors route. Quatorze de nos administrateurs, chacun étant responsable de la portion du réseau d'une région du Québec, se sont présentés à la consultation et ont présenté un mémoire concernant leur région respective. La FCMQ a aussi déposé un mémoire, qui faisait part des enjeux provinciaux de la pratique de la motoneige au Québec et des préoccupations de l'ensemble de nos membres. Dans ce précédent mémoire, nous avions formulé 27 recommandations visant à établir des conditions permettant :

- d'une part, une pratique de la motoneige sécuritaire pour tous et respectueuse des riverains et de l'environnement, tout en étant génératrice d'un maximum de retombées économiques pour le Québec, notamment pour ses régions;

- d'autre part, le soutien dont nos bénévoles ont un si grand besoin, pour poursuivre leur travail essentiel de maintien et de développement d'un réseau unique au monde et dont tous les Québécois peuvent être fiers. Comme nous l'avons expliqué dans notre précédent mémoire, **sans l'apport de nos quelque 4000 bénévoles, une pratique qui serait organisée, sécuritaire et la plus attrayante et économique possible de la motoneige serait impossible au Québec.**

Le *Document d'orientation* déposé en vue de la Commission parlementaire sur les VHR a suscité auprès de nos membres les mêmes sentiments d'enthousiasme et d'espoir. L'enthousiasme, d'abord, car la ministre déléguée aux Transports a accueilli favorablement bon nombre des recommandations parmi les plus importantes de nos clubs, demandes correspondant à plusieurs de nos préoccupations majeures. Aussi, c'est avec grand plaisir que nous tenons, en premier lieu, à féliciter la ministre et son équipe de leur ouverture, et à les remercier sincèrement, au nom de tous nos clubs de motoneigistes. **Vous avez permis d'accomplir un pas crucial vers l'élaboration de solutions à long terme pour assurer un avenir solide à la pratique de la motoneige au Québec dans le respect, la sécurité et l'intérêt de tous!**

En fait, nous pourrions résumer le contenu du *Document d'orientation* en rappelant les sept défis prioritaires de la FCMQ, que nous énoncions dans notre précédent mémoire, car l'ensemble des mesures annoncées par le gouvernement aidera notre fédération à répondre au moins aux cinq premiers de ces défis.

1. Favoriser la cohabitation harmonieuse entre les motoneigistes et les riverains, en étant proactif dans la recherche de solutions raisonnables.
2. Assurer la pérennité des sentiers, en respect des principes de développement durable et en collaborant avec le gouvernement, les autorités et organismes régionaux et municipaux ainsi qu'avec les propriétaires fonciers.
3. Assurer le financement des infrastructures et de l'entretien des sentiers.
4. Sensibiliser tous les motoneigistes au respect de la réglementation et de comportements civiques.
5. Créer un corps d'agents de surveillance certifiés, dotés de la formation et des pouvoirs nécessaires à l'accomplissement de leur rôle.
6. Continuer d'offrir aux clubs un support technique et professionnel.
7. Assurer la relève des bénévoles travaillant pour les clubs et des adeptes de la pratique de la motoneige.

Nous nous réjouissons particulièrement de la volonté claire du gouvernement d'établir :

- La pérennité des sentiers;
- des mécanismes de concertation régionale;
- une protection contre les recours basés sur les inconvénients de voisinage ou sur les préjudices liés au bruit ou aux odeurs;
- une protection contre les recours pour les propriétaires accordant des droits de passage;
- des pouvoirs accrus et une meilleure identification pour certains de nos agents de surveillance bénévoles;
- des mesures de sensibilisation et d'éducation ainsi que celles visant à renforcer la sécurité;
- une formation accrue à donner à nos agents;
- les dispositions au sujet des motoneiges non conformes;
- les amendes aux contrevenants et les obligations des locateurs et guides de motoneiges.

Toutes les mesures annoncées dans ces cas nous paraissent essentielles, bien que, comme nous le verrons dans la seconde partie de ce mémoire, nous souhaitons que, dans l'intérêt général, certaines d'entre elles soient modifiées ou précisées, et nous croyons que d'autres mesures devraient être ajoutées.

À la lecture du *Document d'orientation,* nous comprenons que **les tables de concertation régionale constituent une clé de l'éventuelle réforme.** En effet, ce sont ces tables qui travailleront à proposer le réseau interrégional de sentiers en se penchant sur des questions aussi importantes que la négociation de droits de passage à long terme, la sécurité, la protection de l'environnement ou les sentiers situés sur des terres agricoles, dans les emprises ferroviaires désaffectées ou dans les zones plus densément peuplées, etc.

À notre sous-section 2.1, « La concertation régionale », nous indiquons des résultats auxquels nous espérons que les Tables de concertation aboutiront et nous formulons des remarques ainsi que des recommandations sur la composition, le mandat et la durée de ces comités. À notre avis, si les tables doivent représenter tous les groupes concernés par la pratique de la motoneige, il importe, pour faciliter les travaux, que le nombre de personnes invitées à siéger soit limité et que les représentants invités de nos clubs puissent exercer une influence déterminante en raison de leur expertise unique en matière de motoneige.

De plus, pour assurer la pérennité de la totalité du réseau et régler les problèmes à long terme, nous croyons que le mandat des tables devrait être élargi en portant sur les sentiers locaux et régionaux, en plus des sentiers interrégionaux et se poursuivre après la durée des trois ans proposée par le *Document d'orientation* (voir 1.3, « Développer à long terme les sentiers locaux et régionaux en plus des sentiers interrégionaux »).

1.2. Mieux reconnaître et soutenir nos bénévoles

Dans le mémoire que nous avons déposé à la consultation régionale, nous avons présenté notre fédération et indiqué l'importance de l'action de nos bénévoles pour le maintien et le développement du réseau de sentiers. Nous croyons utile de revenir sur ces points, afin de les mettre en lien avec certaines orientations du *Document d'orientation.*

Comme nous l'avons dit au début de cette section, le réseau québécois de sentiers de motoneige est unique au monde. Il l'est par son étendue, compte tenu de la taille de la province – on parle de 32 000 kilomètres de sentiers balisés et entretenus –, la variété des paysages traversés, la qualité des sentiers ainsi que par l'interconnexion de ceux-ci pour donner accès à l'ensemble des régions du Québec et, dans chacune d'elle, à des services d'hébergement, de restauration, de pourvoirie, etc. Or, notre réseau se distingue aussi sur deux autres plans.

- Il est l'un des réseaux canadiens qui attire le plus de touristes, comme en témoignent des retombées économiques impressionnantes de 720 millions de dollars par an, dont 242 millions sont générés par les motoneigistes d'autres provinces canadiennes, des États-Unis ou de l'Europe[1]. À ce sujet, le ministère du Tourisme du Québec n'hésite pas, dans ses publicités à l'étranger, à vanter la motoneige comme l'un de nos principaux produits d'appel hivernaux.

- Ce sont nos bénévoles qui assument ou dirigent **exclusivement** la totalité des activités visant à établir et à entretenir les sentiers, et ils assurent la quasi-totalité des patrouilles de surveillance.

Il nous paraît crucial de considérer attentivement ces deux points dans le cadre des travaux de la commission parlementaire, car ils ont pour enjeux rien de moins que, d'une part, l'existence d'un réseau de sentiers de qualité comme produit d'appel touristique générant des revenus majeurs, et, d'autre part, la responsabilité des ressources humaines et financières nécessaire à l'existence de sentiers de qualité.

De plus, ces deux points sont liés, et d'une façon que l'on peut énoncer très simplement : des milliers de motoneigistes travaillent bénévolement à rendre un réseau de sentiers attrayant, ce qui génère des retombées économiques qui profitent à l'industrie touristique régionale, mais pas directement à nos clubs. Or, nos clubs font face à un manque de ressources financières et à un inquiétant essoufflement du bénévolat, lequel est dû justement à l'insuffisance de fonds, à l'épuisement de nos troupes ainsi qu'à un manque de reconnaissance et de soutien. **Cette situation de plus en plus difficile remet en question la responsabilité de la charge des sentiers.**

Pourtant, la FCMQ souhaite continuer d'assumer cette responsabilité, ce qui est dans l'intérêt d'une pratique économique de la motoneige pour l'État comme pour les adeptes de notre loisir. C'est pourquoi, ainsi que nous l'expliquons dans la suite de ce mémoire, nous souhaitons que le gouvernement accorde une reconnaissance et un soutien plus importants à nos bénévoles. En ce sens, comme nous le verrons, certaines orientations de ce document devraient être précisées, et nous recommandons de considérer de nouveaux éléments, afin d'éviter tout ce qui pourrait causer des irritants préjudiciables à notre bénévolat essentiel à la pratique de la motoneige.

[1] Selon une étude de Zins Beauchesne, 2002.

1.2.1. Le bénévolat motoneigiste : une force née du développement privilégié de la motoneige au Québec

Pour bien comprendre les problèmes vécus par nos bénévoles et ceux liés à nos difficultés financières, il est important de connaître l'origine et l'importance de notre bénévolat, tout comme le développement considérable qu'a connu la pratique de la motoneige au Québec.

Pourquoi les clubs de motoneigistes et notre réseau de sentiers au Québec s'appuient-ils autant sur le concours de bénévoles? Les raisons sont multiples. L'une d'elle est sans doute le fait que le Québec a vu naître la motoneige, et que les Québécois en tirent une grande fierté. Après l'invention de cet ingénieux véhicule par Joseph-Armand Bombardier, en 1959, le succès de la motoneige a été instantané, d'autant plus qu'il répondait à des besoins divers, et ce, auprès de divers groupes de la population. Il permettait à des communautés de briser leur isolement hivernal; à d'autres, de chasser ou de pêcher, de découvrir des coins de pays, ou encore, tout simplement, de s'évader en pleine nature, pour de belles et longues randonnées sans entraves.

En fait, la motoneige a exercé dès son origine une véritable passion et un sentiment de liberté, qui ne se sont jamais démentis. Encore aujourd'hui, les motoneigistes sont des personnes éprises de liberté et des passionnés de grand air, d'hiver et de la nature. Et c'est d'abord et avant tout cette passion qui les a conduits, tout naturellement et, au début, sans demander d'aide, à prendre en charge l'organisation de leur loisir.

Or, au fil des ans, la motoneige allait connaître au Québec un succès grandissant, qui allait nécessiter que la communauté motoneigiste se dote de structures. C'est pourquoi, dans les diverses régions du Québec, des clubs se sont créé, et, en 1974, la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (FCMQ) est née.

Organisme à but non lucratif, voué au développement et à la promotion de la pratique de la motoneige au Québec, la FCMQ est devenu le seul organisme habilité à représenter les motoneigistes et leurs clubs auprès des instances gouvernementales et policières québécoises. Aujourd'hui, la FCMQ est gérée par un conseil d'administration formé de 15 bénévoles, représentant toutes les régions du Québec, et elle est membre du Conseil canadien des organismes de motoneige (CCOM), qui est l'instance nationale pour la motoneige organisée au Canada (voir annexe 1 : « La FCMQ en chiffres »).

Au cours de ses 32 ans d'existence, la FCMQ a acquis une expertise unique au Québec en développement et en entretien de sentiers, en sécurité, en négociation de droits de passage et sur toutes les questions relatives à la pratique de la motoneige. Cette expertise est une force incontournable sur laquelle tous les intervenants appelés à agir sur l'une ou l'autre de ces questions doivent compter, dans le cadre de l'éventuelle réforme sur la pratique de la motoneige. C'est pourquoi nous demandons à la ministre des Transports d'inscrire dans la loi que la FCMQ et ses clubs constituent la première source d'expertise pour toute question relative à la pratique de la motoneige.

Depuis ses débuts, la FCMQ a toujours misé sur ce qui a fait la force des adeptes : l'engagement passionné de ses membres pour le maintien et le développement de leur loisir. Depuis sa fondation jusqu'à ces dernières années, notre fédération pouvait sans difficulté recruter tous les bénévoles dont elle avait besoin pour leur confier des tâches nécessaires à la pratique de la motoneige partout au Québec : élaboration des tracés de sentiers, négociation avec les propriétaires fonciers pour l'obtention de droits de passages, pose de signalisation, surfaçage, entretien et surveillance des sentiers.

1.2.2. Les difficultés de nos clubs : un effet pervers du succès de la motoneige

Au cours des dernières années, cette machine bien huilée a commencé à éprouver des difficultés, qui ont été générés par la popularité toujours croissante de la motoneige et par l'augmentation du nombre de motoneigistes touristes. Pour répondre à ces deux tendances, nos clubs ont ajouté de nouveaux sentiers et travaillé aux raccordements des circuits, afin que les diverses régions du Québec soient connectées au réseau et que celui-ci puisse donner accès aux infrastructures touristiques; parallèlement, on a assisté à un développement rapide et considérable de ces infrastructures et de l'offre touristiques pour la saison hivernale.

Nos bénévoles ont alors commencé à faire face à une charge de travail accrue, notamment à cause de la multiplication des négociations de droits de passage ainsi que par l'entretien et la surveillance d'un réseau plus grand. De plus, il est apparu rapidement que les revenus des clubs et de la FCMQ ne suivaient plus cette augmentation des tâches et des coûts nécessaires. Le tracé et l'entretien d'un réseau plus étendu signifient concrètement payer davantage pour l'achat de surfaceuses supplémentaires, l'entretien et les réparations de ces machines, la construction de ponts, l'achat et la pose de matériel et de structures de signalisation, etc.

Au fil des ans, la situation financière d'un nombre croissant de clubs et de la FCMQ est devenue préoccupante, voire critique, au point que des investissements pour des projets importants ont dû être retardés ou annulés. Résultat : **si notre réseau québécois de sentiers de motoneige est maintenant plus considérable, il est aussi plus fragile,** et cette fragilité est mise en relief lors de phénomènes climatiques comme des inondations, des pluies diluviennes, la tempête du verglas, etc. Des ponts ou d'autres infrastructures sont alors endommagés ou détruits, et le financement des réparations ou des remplacements devient alors extrêmement difficile pour la FCMQ et ses clubs.

Or, cette situation financière difficile est d'autant plus frustrante pour nos bénévoles que ces derniers sont à même de constater, chacun dans leur région, l'achalandage important de touristes motoneigistes. Ceux-ci, bien sûr, contribuent aux revenus de certains de nos clubs en payant un droit d'accès, mais les dépenses qu'ils font dans nos régions au profit de l'industrie touristique, en hébergement, en nourriture, en services, etc., sont beaucoup plus importants. **Nos bénévoles ont donc l'impression de travailler à attirer des motoneigistes touristes, mais sans que nos clubs puissent bénéficier des retombées économiques générés par cette clientèle.** Et nos bénévoles sont évidemment les premiers à savoir que sans eux, il n'y aurait pas de réseau de sentiers, donc pas de motoneigistes touristes. Si la FCMQ et ses clubs pouvaient disposer d'une fraction de ces retombées touristiques, celle-ci ne constituerait pas un profit pour la FCMQ, mais une de nos sources de revenu supplémentaire essentielles pour financer le développement et l'entretien des infrastructures actuelles et en implanter de nouvelles.

Étant donné nos difficultés financières, nous accueillons avec soulagement et reconnaissance l'annonce, dans le *Document d'orientation,* de la volonté gouvernementale de contribuer financièrement à la mise en place et à l'entretien des sentiers interrégionaux et d'envisager un ajustement du montant prélevé par la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ) sur les plaques d'immatriculation des motoneiges en faveur de nos clubs. Ces mesures aideront ceux-ci à réduire leurs problèmes budgétaires.

Cependant, ainsi que nous l'expliquons aux sous-sections 1.3 et 2.2, nous estimons essentiel que l'aide gouvernementale qui sera allouée pour la mise en place des réseaux interrégionaux vise tous les sentiers, et non seulement les sentiers interrégionaux, et que le gouvernement maintienne une aide financière annuelle pour l'entretien de l'ensemble du réseau, après la durée prévue de trois ans pour ce programme. En outre, nous souhaitons que nos clubs puissent profiter de façon plus équitable des revenus générés par les motoneigistes touristes et obtenir une révision périodique des montants prélevés sur la plaque d'immatriculation des motoneiges, afin de pouvoir faire face aux obligations financières actuelles et à venir dont dépend le réseau de sentiers.

Il faut mentionner aussi, parmi les difficultés que nos bénévoles connaissent depuis plusieurs années, plus de négociations ardues concernant les droits de passage. Le nombre de ces cas a augmenté en conséquence de l'accroissement du nombre de droits de passage à négocier. De plus, nos bénévoles doivent faire face à une réglementation qui rend difficile ou impossible le tracé de sentiers sur des chemins forestiers abandonnés, les emprises des autoroutes ou les accotements des chemins publics, des terres publiques, notamment des parcs nationaux, etc. Or, un tracé sur bon nombre de ces zones permettrait un raccordement direct et logique avec l'ensemble du réseau. En outre, comme nous l'avons montré dans notre précédent mémoire, une pratique de la motoneige dans ces lieux serait tout à fait respectueuse des milieux physiques et de la faune ainsi que des autres intérêts de l'État ou des propriétaires privés.

Au sujet des relations entre nos clubs et les diverses instances du gouvernement du Québec auxquelles ils ont affaire, nos bénévoles sont unanimes à déplorer la bureaucratisation qui s'est alourdie au fil des ans. Si la bureaucratie est un irritant pour toute personne qui doit la subir, elle l'est particulièrement pour des bénévoles, qui doivent ainsi consentir à consacrer beaucoup de temps non rémunéré en recherche des personnes qu'ils doivent rejoindre, en formulaires, en discussions, etc., pour des résultats parfois décevants. Comme nous l'avons indiqué dans notre précédent mémoire, **la bureaucratie décourage nos bénévoles, et une simplification de celle-ci serait nécessaire.**

Évidemment, nos bénévoles ont dû subir les contrecoups du mécontentement de certains riverains, spécialement dans l'affaire du P'tit train du nord – mécontentement, il faut le souligner qui a fait à notre avis l'objet d'une médiatisation excessive. Dans l'ensemble du Québec, les motoneigistes qui pratiquent notre loisir dans des sentiers balisés cohabitent en harmonie avec leur communauté. Nous l'avons dit et écrit lors de la consultation publique : **les problèmes de bruit et de vitesse des motoneiges, d'endommagement de terrains, etc., sont marginaux, car ils ne concernent qu'une infime partie de riverains, et ils sont le fait de quelques motoneigistes délinquants.**

À ce sujet, l'intention du gouvernement de donner à certains de nos patrouilleurs une formation et des pouvoirs plus étendus ainsi qu'une identification plus claire est un des éléments les plus positifs du *Document d'orientation.* Cependant, bien des éléments sont à préciser, comme la

responsabilité des coûts pour la formation de ces agents et pour l'exercice de leur fonction, la nature des contraventions et l'instance à qui les contrevenants devront les payer, le nombre d'agents spéciaux ainsi que le rôle des forces policières dans la surveillance des sentiers.

Aussi, à la sous-section 2.2, nous expliquons pourquoi la participation financière de l'État concernant la mise en place et le maintien d'agents spéciaux bénévoles serait requise. Enfin, pour permettre à nos agents bénévoles d'inspirer aux autres motoneigistes l'autorité nécessaire à l'exercice de leurs fonctions, nous suggérons au gouvernement de prévoir des dispositions pénales plus sévères qui décourageraient les contrevenants de leur désobéir ou de leur manquer de respect.

Autre source d'irritants pour nos bénévoles : le fait que la législation et les règlements actuels concernant la pratique de la motoneige ne sont pas, dans les faits et sur le terrain, appliqués de façon cohérente. S'ils l'étaient, bien des problèmes, notamment ceux qui se rapportent à la saisie de motoneiges non conformes ou à l'imposition d'infractions aux motoneigistes à la conduite délinquante, etc., seraient résolus. Dans notre précédent mémoire, notre première recommandation visait à corriger cette situation :

> *La FCMQ estime qu'il n'y a pas lieu de changer radicalement la loi et les règlements actuels visant les motoneigistes et la pratique de la motoneige (...). Toutefois, nous recommandons au gouvernement de prendre tous les moyens pour faire en sorte que la législation soit effectivement appliquée.*

Évidemment, des changements législatifs pourraient améliorer la sécurité, qu'on devra toujours renforcer pour rendre la pratique de la motoneige plus sécuritaire. **La sécurité était, est et sera toujours au cœur des préoccupations de la FCMQ.** À ce sujet, nous accueillons favorablement la plupart des mesures de resserrement des règles proposées dans le *Document d'orientation,* qui devraient contribuer à rendre la pratique de la motoneige plus sécuritaire.

Cependant, nos bénévoles auraient du mal à accepter que la réforme permette à d'autres personnes, moins au fait qu'eux des particularités de la pratique de la motoneige, de décider des tracés de sentiers ou de toute autre question, sans tenir compte de l'expertise approfondie de ces motoneigistes. C'est pourquoi **nous espérons que nos clubs, durant les travaux actuels du gouvernement et ceux des tables de concertation où nos représentants seront appelés à siéger, pourront exercer une influence prépondérante, puisque ce sont eux les experts de la pratique de la motoneige et de l'établissement, de l'entretien et de la surveillance de sentiers.**

1.2.3. Mieux soutenir nos bénévoles est la solution la plus économique pour tous

On peut résumer tout ce qui précède en deux points :

1) actuellement, la pratique organisée de la motoneige au Québec dépend essentiellement de notre bénévolat;

2) ce bénévolat est en crise, à cause de l'ampleur des tâches qu'il doit accomplir, des difficultés dans l'exercice de celles-ci ainsi que d'un manque de reconnaissance et de ressources financières;

Si cette crise s'aggravait au point qu'un nombre insuffisant de bénévoles ne permette plus d'assurer la survie du réseau de sentiers, le gouvernement serait obligé de prendre en charge toutes les activités de développement, de maintien, d'entretien et de surveillance de ce réseau. Dans ce contexte, le gouvernement devrait consentir d'immenses investissements annuels afin d'assurer toutes les tâches accomplies actuellement par les bénévoles, et il faudrait espérer que le réseau serait toujours aussi attrayant et attirerait en aussi grand nombre des motoneigistes touristes générateurs de revenus. Pour faire face à de telles dépenses, le prix du droit d'accès pourrait augmenter, ce qui rendrait le Québec moins compétitif pour les motoneigistes d'ici et d'ailleurs.

Comme nous l'avons dit dans notre précédent mémoire : **dans l'état actuel des finances publiques, il ne peut être question de remplacer le bénévolat motoneigiste. Il faut au contraire le valoriser et l'encourager, et, pour assurer sa pérennité, le soutien des élus est indispensable.** Il importe donc, dans le cadre d'une éventuelle réforme, de ne pas tuer l'esprit bénévole.

1.3. Développer à long terme les sentiers locaux et régionaux en plus des sentiers interrégionaux

Si nous nous réjouissons de la volonté gouvernementale d'établir des tables de concertation en plus de contribuer financièrement à un réseau permanent, nous constatons avec inquiétude que ces tables de concertation et ce financement viseraient principalement les sentiers interrégionaux, et non les sentiers locaux et régionaux. De plus, le financement gouvernemental proposé ne serait accordé que pour une période de trois ans.

EXTRAITS DU CHAPITRE « LA CONCERTATION REGIONALE » DU *DOCUMENT D'ORIENTATION*

> *Le principal mandat de ces tables de concertation sera de déterminer pour chaque région un réseau interrégional de sentiers permanents ou semi permanents pour la motoneige (...)*
>
> *Un montant à déterminer, pour une durée de trois ans, sera alloué pour la mise en place des réseaux interrégionaux (...) Les projets admissibles devront répondre à des critères précis, comme assurer le lien entre deux régions, faire partie du réseau interrégional (...)*
>
> *... 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 ou aux odeurs.*

Évidemment, les sentiers interrégionaux sont cruciaux pour connecter les diverses régions du Québec entre elles et entre les provinces canadiennes limitrophes, et pour faciliter ainsi l'accès et la circulation aux motoneigistes touristes ou locaux. Cependant, ces orientations du ministère des Transports ne tiennent pas compte des réalités suivantes.

1. **Si les sentiers interrégionaux constituent un ensemble d'environ 12 000 kilomètres, les sentiers locaux et régionaux sont presque deux fois plus étendus (plus de 20 000 kilomètres) et ils ont besoin eux aussi de faire l'objet des travaux des tables de concertation et de bénéficier de financement.** Bon nombre de ces sentiers locaux ou régionaux ont les mêmes problématiques que les sentiers interrégionaux, en passant sur des terres publiques ou agricoles, des emprises ferroviaires désaffectées, des lignes de transport d'électricité, etc.

2. Les sentiers interrégionaux sont évidemment très fréquentés par les motoneigistes touristes, puisque ce sont des voies d'accès. Or, si ces sentiers sont également utilisés par les motoneigistes du Québec, ceux-ci, quand ils désirent simplement faire de la motoneige dans leur région, empruntent des sentiers locaux ou régionaux. **Se préoccuper uniquement de l'aménagement et du financement des sentiers interrégionaux revient donc à négliger les sentiers locaux et régionaux qu'utilisent la grande majorité des motoneigistes québécois, qui constituent plus de 80 % de tous les adeptes de la motoneige au Québec.** Comme la grande majorité des membres de la FCMQ sont québécois, nous sommes inquiets de ces orientations du gouvernement qui se concentrent seulement sur les sentiers interrégionaux au détriment des sentiers locaux et régionaux.

3. Les motoneigistes d'ici ou d'ailleurs empruntent les sentiers interrégionaux pour quitter une région afin d'accéder à une autre. Une fois ces déplacements réalisés, les motoneigistes pratiquent la motoneige sur les sentiers locaux et régionaux des régions où ils ont choisi de se rendre. Les sentiers interrégionaux sont donc, pour la motoneige, des « autoroutes », alors que les sentiers locaux et régionaux sont des routes, qui sont, par ailleurs, essentielles pour accéder... aux autoroutes de motoneige! De plus, ce sont surtout des sentiers locaux ou régionaux qui donnent accès à des aires de restauration, d'hébergement ou de services. **Se préoccuper uniquement de l'aménagement et du financement des sentiers interrégionaux revient donc à négliger les circuits privilégiés par l'ensemble des motoneigistes pour faire leurs randonnées comme pour accéder aux sentiers interrégionaux ou aux infrastructures touristiques.** Une telle perspective n'est donc tout simplement pas viable, de même qu'on ne pourrait pas envisager l'établissement d'un circuit autoroutier entre deux villes si l'on n'était pas en mesure d'assurer des routes collectrices, secondaires, etc.

4. **Les frais d'entretien des sentiers interrégionaux ne sont pas plus élevés que ce qu'il en coûte pour maintenir les sentiers locaux ou régionaux,** contrairement à ce qu'affirme le *Document d'orientation* (page 12). Si la longueur des sentiers est bien sûr un facteur de coût, ce n'est pas le seul; il y a aussi les aléas climatiques, qui se répercuteront sur la quantité et la qualité de neige; la configuration du terrain (sa nature plus ou moins rocheuse, la présence de montagnes, etc.); et l'achalandage de motoneigistes, car plus ils sont nombreux à circuler sur un même sentier, plus ce sentier aura besoin d'entretien. **En fait, l'entretien des sentiers locaux et régionaux coûte très cher à nos clubs, et c'est l'une des raisons principales qui expliquent les difficultés financière de la FCMQ.** Nous l'avons montré à la consultation régionale, ces difficultés ont obligé certains clubs à renoncer à l'entretien de certains tracés locaux ou régionaux, comme en témoignait si éloquemment, il y a un an, ce panneau sur lequel on pouvait lire : *FERMÉ – PLUS D'ARGENT*, à l'entrée d'un circuit local...

5. **Le réseau a besoin d'un financement stable et non seulement temporaire.** Or, le financement gouvernemental proposé n'est prévu que pour trois ans. Il sera difficile, voire impossible, dans ces conditions d'assurer la pérennité du réseau – un objectif que vise, comme nous, le gouvernement, puisqu'il exprime clairement, dans son *Document d'orientation,* sa volonté d'établir des réseaux permanents ou semi permanents. Il ne faut pas perdre de vue qu'un réseau de sentiers de motoneige est saisonnier et qu'il doit donc être remis en état au début de chaque hiver. De plus, entre chaque saison de motoneige, force est de constater que bon nombre de nos sentiers ont subi les aléas du climat des autres saisons, de leur fréquentation durant celles-ci par d'autres utilisateurs, etc. Enfin, si nos bénévoles mettent tout en œuvre pour négocier des droits de passage à moyen et à long terme, ils doivent renégocier des ententes par dizaines de milliers chaque année, et, compte tenu de phénomènes comme le refus de certains propriétaires de renouveler les droits, nous devons annuellement prévoir de nouvelles portions de sentiers. Cela entraîne des investissements en temps et en argent pour l'implantation des nouveaux tracés, la pose de signalisation ou la construction d'infrastructures sécuritaires, etc. **De par sa nature même, un réseau de motoneige est en constante mouvance; c'est une réalité incontournable avec laquelle nous devrons toujours composer, même si nous souhaitons comme le gouvernement en arriver à une situation où de plus en plus de sentiers seront durables.**

Compte tenu de tout ce qui précède, nous formulons les deux recommandations suivantes, les premières et qui sont parmi les plus importantes de notre mémoire, puisqu'elles inspirent toutes les autres et qu'elles inspireront, nous l'espérons, le gouvernement dans chacune des décisions qu'il prendra dans le cadre de la réforme issue de la commission parlementaire sur les VHR.

RECOMMANDATION N° 1

La FCMQ recommande au gouvernement du Québec de reconnaître :

- **dans la loi, que la FCMQ et ses clubs constituent la première source d'expertise pour toute question relative à la pratique de la motoneige;**

- **par les mesures qu'il proposera sur l'avenir de la pratique de la motoneige au Québec, qu'en raison de cette expertise unique, nos bénévoles soient associés de près aux travaux qui mèneront à l'élaboration des nouvelles mesures et qu'ils puissent, lors de ces travaux comme aux séances des Tables de concertation qui seront instituées, exercer l'influence prépondérante correspondant à cette expertise.**

RECOMMANDATION N° 2

Nous recommandons au gouvernement du Québec de prendre tous les moyens possibles pour que les mesures qu'il proposera sur l'avenir de la pratique de la motoneige au Québec permettent une réforme :

- **la plus simple et la plus souple possible, en conservant l'essentiel de la législation actuelle et en s'assurant que les nouvelles mesures qui seront instituées ne créeront pas de structures bureaucratiques susceptibles de nuire à notre bénévolat;**

- **juste et équitable, en accordant à nos clubs une partie des retombées économiques récréo-touristiques de la motoneige, puisque ce sont nos bénévoles qui rendent la pratique de la motoneige possible au Québec et attrayante pour les motoneigistes touristes;**

- **globale et complète, en faisant en sorte que toutes les nouvelles mesures concernant l'établissement, la pérennité et le financement du réseau, ainsi que le mandat des Tables de concertation, visent non seulement les sentiers interrégionaux, mais aussi l'ensemble du réseau, incluant les sentiers locaux et régionaux;**

- **durable, en instituant les Tables de concertation, son comité consultatif ainsi que les ressources de coordination ou autres à long terme, et non seulement pour une période de trois ans. Aussi, nous souhaitons que le gouvernement du Québec accorde un financement annuel récurrent aux clubs de motoneigistes (voir notre recommandation No 14) pour qu'ils puissent s'acquitter de leurs obligations dues à l'entretien des sentiers, ce qui est une condition essentielle au maintien ainsi qu'au recrutement de nos bénévoles et, par conséquent, à la pérennité du réseau.**

Analyse détaillée du *Document d'orientation*

2. Analyse détaillée du *Document d'orientation*

Dans cette section, nous commentons la plupart des orientations ainsi que certaines affirmations du *Document d'orientation* et émettons des recommandations.

2.1. La concertation régionale

La FCMQ accueille avec satisfaction la volonté du gouvernement de créer des Tables de concertation régionales, un comité consultatif pour assurer une concertation entre les différentes tables régionales ainsi qu'une ressource de coordination, qui pourra également servir d'agent de liaison pour nos clubs. Ces engagements sont essentiels pour espérer assurer le développement harmonieux et dans l'intérêt général du réseau de sentiers à long terme. Dans son précédent mémoire, la FCMQ avait d'ailleurs recommandé la création de tels comités, d'une instance qui les dirigerait et d'une ressource attitrée pour répondre aux questions de nos clubs. Nous approuvons également le fait que les tables soient sous la responsabilité des Conférences régionales des élus (CRÉ).

L'un des éléments que nous estimons parmi les plus positifs des tables projetées est qu'elles obligeront toutes les parties concernées par la pratique de la motoneige, et notamment les autorités municipales, les MRC, etc., à se responsabiliser et à prendre clairement position quant à cette pratique dans leur région respective. Cela devrait réduire de façon significative et régionalement, voire localement, les plaintes de motoneigistes ou de riverains au sujet de la lenteur de certaines décisions. Le fait d'avoir une table par région est aussi très important, car les problèmes d'aménagement des sentiers de motoneige sont très différents d'une région à l'autre. Dans ce contexte, la détermination des sentiers ne peut se faire qu'au cas par cas, dans une structure décentralisée comme celle qui est proposée.

Nous commentons maintenant certaines des orientations proposées en matière de Tables de concertation et proposons des recommandations en vue de les améliorer. Notez que l'affirmation de la page 10 du *Document d'orientation* concernant la volonté gouvernementale de mieux structurer le réseau dans certaines régions comme le Nord-du-Québec fera l'objet d'une analyse et d'une recommandation à notre sous-section sur le financement, plus particulièrement au point 2.2.6.

2.1.1. Déterminer des réseaux distincts et exclusifs pour les motoneiges et les autres utilisateurs dans la mesure où il s'agira de réseaux complets, et non seulement interrégionaux, et agréés par la FCMQ

Un autre élément très positif est le mandat précisant que les tables auront à déterminer deux réseaux interrégionaux distincts : l'un pour la motoneige et l'autre pour les quads. Nous avions mis en relief, lors de la consultation publique, qu'il n'était pas souhaitable que les quadistes ou d'autres utilisateurs empruntent les sentiers de motoneige, au nom de la sécurité et afin de préserver ces sentiers en bon état.

Ainsi, nous avions rapporté, dans notre précédent mémoire, qu'en hiver ou en d'autres saisons, il arrive que certains autres utilisateurs que les motoneigistes empruntent nos sentiers et les endommagent. Souvent, ces utilisateurs affirment avoir le droit de circuler sur certains de nos sentiers l'hiver, en prétextant que ceux-ci sont situés sur des chemins forestiers abandonnés ou sur d'autres terres publiques. On trouve même des motoneigistes qui circulent sur ces sentiers sans nous payer le droit d'accès, en invoquant la même raison à ce refus. Ces pratiques nous pénalisent financièrement, alors que ce sont nos bénévoles qui ont assuré le tracé et assument l'entretien de ces portions de réseau. C'est pourquoi nous demandons à nouveau de prévoir que ces motoneigistes aient l'obligation de payer un droit d'accès sur ces sentiers et ainsi que des amendes aux contrevenants.

Nous réitérons également notre demande à l'effet que tous les sentiers, où qu'ils se trouvent, aménagés par nos clubs à des fins de pratique de la motoneige, soient exclusivement réservés à nos motoneigistes membres durant l'hiver. En outre, comme nous l'avions aussi suggéré, nous souhaitons que la circulation sur nos sentiers par d'autres utilisateurs que les motoneigistes, au cours du printemps, de l'été ou de l'automne, fasse l'objet d'ententes avec nos clubs.

Nous demandons aussi que cette exclusivité de nos sentiers à des fins de motoneige soit édictée comme telle dans la loi, ce qui aurait plus de force que le droit pour les clubs d'interdire la circulation sur ses sentiers de véhicules hors route ou de restreindre cette circulation à certains types de véhicules, comme le prévoit l'article 10 de l'actuelle *Loi sur les véhicules hors route* (LVHR). Enfin, nous recommandons au gouvernement que l'établissement de nouveaux sentiers de motoneige sur les chemins publics de terres publiques (ministère des Ressources naturelles) par des personnes ou organisations non liées à notre fédération, nécessite l'accord de la FCMQ.

En outre, compte tenu de l'importance, pour les Tables de concertation, de déterminer des réseaux complets, qui incluront donc les sentiers locaux et régionaux en plus des sentiers interrégionaux (voir 1.3), nous croyons que les travaux de ces comités devraient porter sur l'ensemble des sentiers.

RECOMMANDATION N° 3

Nous recommandons au gouvernement du Québec de légiférer pour que tous les sentiers aménagés et entretenus par nos clubs à des fins de pratique de la motoneige, y compris les sentiers aménagés sur les chemins forestiers abandonnés et sur les terres publiques, soient réservés <u>exclusivement</u> aux clubs de la FCMQ <u>durant l'hiver</u> et de prévoir que :

- **tout autre utilisateur qu'un motoneigiste* soit sanctionné par une amende s'il y circule durant l'hiver;**
- **tous les motoneigistes*, quels qu'ils soient, circulant sur ces sentiers durant l'hiver aient l'obligation de payer un droit d'accès, et que ceux qui n'ont pas payé ce droit soient sanctionnés par une amende; et**
- **le droit de circuler pour les autres utilisateurs* durant les trois autres saisons fasse l'objet d'ententes au cas par cas avec les clubs.**

Ne s'appliquerait pas aux propriétaires privés circulant sur leurs propres terrains et ne restreindrait pas les droits de ces propriétaires à l'utilisation pleine et entière de leurs terrains.

RECOMMANDATION N° 4

Nous recommandons au gouvernement du Québec de légiférer pour que l'aménagement sur les chemins publics de terres publiques (ministère des Ressources naturelles) de tout nouveau sentier de motoneige par d'autres groupes que les clubs de la FCMQ nécessite l'accord de cette dernière.

RECOMMANDATION N° 5

La FCMQ recommande au gouvernement du Québec d'ajouter au mandat des Tables de concertation l'obligation de déterminer des réseaux distincts complets pour les motoneigistes et les quadistes, c'est-à-dire qui incluront l'ensemble du réseau, soit les sentiers locaux et régionaux en plus des sentiers interrégionaux.

2.1.2. Élargir et préciser le mandat des Tables de concertation

La détermination des sentiers est indissociable des autres questions relatives à la pratique de la motoneige

À la lecture du chapitre 2 du *Document d'orientation*, il semble que le mandat des Tables de concertation consiste seulement en la détermination de sentiers, et uniquement de sentiers interrégionaux. Or, nous croyons qu'un tel mandat ne peut être envisagé que si les tables peuvent considérer d'autres questions indissociables de la pratique de la motoneige – donc de la détermination des sentiers –, et spécialement du bien-fondé des plaintes des riverains et du traitement de celles-ci.

À notre avis, nous croyons qu'il serait dans l'intérêt général que les Tables de concertation aient des pouvoirs réels pour traiter et régler les plaintes. Ce sont en effet ces tables qui, compte tenu de la composition de ces membres et du fait qu'elles connaîtraient bien les régions qu'elles représentent seraient le mieux placées pour effectuer rapidement ces tâches et en ayant la meilleure compréhension des doléances. Voilà pourquoi nous avions suggéré, dans notre précédent mémoire, que ces tables aient aussi pour mission de s'occuper de régler les problèmes entre les usagers de ces véhicules et les riverains.

Nous avions aussi recommandé que les Tables de concertation régionales aient le pouvoir d'établir un mécanisme permettant de vérifier si la doléance de personnes se plaignant des activités de motoneige est vraiment fondée. Cette demande, que nous réitérons également, s'appuie sur des plaintes qui nous semblent injustifiées et qui causent bien des problèmes à des présidents de clubs ou à des administrateurs régionaux de la FCMQ. Par exemple, il arrive qu'un seul plaignant, dont la résidence est la seule habitation sur un tronçon de sentier, parvienne à forcer la relocalisation de ce tronçon.

Or, une telle relocalisation peut s'avérer particulièrement frustrante quand le nouveau tracé possible est situé à un endroit plus populeux et se bute au refus de plusieurs propriétaires.

RECOMMANDATION N° 6

La FCMQ recommande au gouvernement du Québec d'ajouter au mandat des Tables de concertation régionale une procédure et des pouvoirs d'examen du bien-fondé des plaintes et de traitement de celles-ci.

Le mandat des Tables de concertation n'inclut pas tous les endroits susceptibles d'accueillir des sentiers de motoneige.

Le *Document d'orientation* indique que les tables, dans leur travail de détermination de sentiers, devront porter une attention spéciale quand ces sentiers sont situés dans des emprises ferroviaires désaffectées, sur des terres agricoles, à des endroits plus densément peuplés ou dans certaines régions où il y a peu de terres publiques. Or, à notre avis, cette liste d'endroits particuliers devrait inclure tous les autres lieux qui peuvent ou qui pourraient accueillir des sentiers de motoneige, à savoir les chemins forestiers abandonnés, les emprises des autoroutes, les accotements des chemins publics et les parcs nationaux.

Nous croyons que les tables pourraient tout naturellement considérer ces autres lieux dans leurs travaux, étant donné que le *Document d'orientation* précise que le ministère des Transports ainsi que le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, responsables de ces lieux, seront représentés à ces comités régionaux. Cependant, pour éviter toute ambiguïté, nous estimons que ces endroits devraient être formellement inclus au mandat des tables.

Concernant les chemins forestiers abandonnés et de leur droit d'utilisation pour les motoneigistes et les autres utilisateurs, nous nous sommes exprimés à la précédente sous-section (voir 2.1.1 et notre recommandation No 3). Quant aux autres lieux que nous souhaitons voir inclus dans le mandat des Tables de concertation, nous nous permettons d'indiquer ci-dessous des résultats auxquels nous espérons que les tables aboutiront, en rappelant les positions que nous avions annoncées dans notre précédent mémoire.

EMPRISES DES AUTOROUTES, ACCOTEMENT DES CHEMINS PUBLICS ET PARCS NATIONAUX

Extraits du mémoire déposé par la FCMQ à la consultation publique

Les emprises des autoroutes et les accotements des chemins publics. *L'article 12 du RVHR énumère une série de conditions passablement restrictives qui doivent toutes être réunies pour qu'une motoneige puisse circuler sur les emprises d'un chemin public. Pourtant, une bonne signalisation permettrait généralement la circulation des motoneiges sur les emprises des autoroutes et des routes régionales et nationales ainsi que sur les accotements des chemins publics. En fait, cette circulation à ces endroits pourrait résoudre plusieurs difficultés reliées au tracé des sentiers dans les zones sensibles. Ainsi, des sentiers contourneraient plus facilement les agglomérations plus densément peuplées, ce qui réduirait les nuisances perçues par certains résidants, et, dans certains cas, cela éviterait de faire de l'aménagement forestier. Enfin, de tels accès permettraient de relier adéquatement nos circuits de sentiers et de consolider la pérennité de notre réseau.*

Les parcs nationaux. *À l'origine, c'est le gouvernement du Québec qui a développé les sentiers de motoneige traversant les parcs nationaux. Ensuite, il en a transféré l'entretien à nos clubs, qui ont investi beaucoup d'efforts, de temps et d'argent pour faire en sorte que ces sentiers soient aménagés selon les règles, tout en respectant l'environnement. Aujourd'hui, le gouvernement cherche à bannir la motoneige des parcs et qualifie d'exceptions les sentiers qui y subsistent (...)*

... Nous ne comprenons pas pourquoi les motoneigistes qui circuleraient sur ces chemins – et sans jamais s'y écarter – pourraient menacer la faune et la fore davantage que les milliers d'automobiles, d'autocars, de camions, de motos, etc., qui empruntent ces chemins durant trois saisons (...) Des études scientifiques prouvent que la motoneige n'effraie pas les animaux sauvages et ne détruit aucun habitat faunique lorsqu'elle circule en pleine nature (...) Quant à l'impact de la motoneige sur la flore, il serait pratiquement nul (...) En effet, il est prouvé que le passage d'une motoneige exerce beaucoup moins de pression sur le sol que d'autres activités, y compris la marche (...)

Enfin, plus le gouvernement ferme les sentiers balisés de motoneige dans les parcs, plus il encourage la circulation délinquante hors sentier, laquelle peut véritablement porter atteinte à la faune et à la flore et menacer la sécurité des motoneigistes, si ceux-ci s'aventurent sur des plans d'eau non balisés. *Une solution simple serait de permettre aux motoneiges de circuler dans les parcs nationaux sur les chemins déjà existants qui sont fermés l'hiver. Toutefois, il revient au gouvernement, si les motoneiges ne peuvent circuler dans les parcs nationaux, de fournir aux clubs de motoneigistes un sentier de contournement clés en main.*

RECOMMANDATION N° 7

La FCMQ recommande au gouvernement du Québec d'inclure au mandat des Tables de consultation la possibilité d'envisager des sentiers de motoneige dans les chemins forestiers abandonnés, les emprises des autoroutes, les accotements des chemins publics et les parcs nationaux.

2.1.3. Préciser la procédure de constitution, la composition, le fonctionnement et l'autorité des Tables de consultation et du comité consultatif

Dans ses orientations au sujet des Tables de concertation régionales, le *Document d'orientation* ne précise pas comment elles procéderont pour parvenir à des recommandations ni quelle sera l'autorité dont elles disposeront. Est-ce que les membres des tables devront voter à la majorité ou à l'unanimité, ou est-ce que les représentants gouvernementaux à ces tables auront le dernier mot? Les tables auront-elles le pouvoir de faire appliquer leurs recommandations ou devront-elles obtenir l'approbation du gouvernement sur chacune d'entre elles?

De plus, nous nous interrogeons sur le nombre de membres qui participeront aux Tables de concertation. Nous sommes pleinement d'accord sur la participation des organisations, instances et groupes identifiées à la page 11 du *Document de réflexion* et croyons que toutes les parties concernées par la pratique de la motoneige se retrouveront alors représentées, notamment les citoyens, dont la représentation à ces comités est essentielle. Cependant, nous constatons qu'au moins une quinzaine de parties se retrouveront représentées, ce qui pourra rendre complexes les délibérations. Aussi, **pour ne pas alourdir davantage les travaux des tables régionales, nous souhaitons que les tables ne regroupent qu'un représentant ou qu'un nombre très limité de délégués par partie.**

Dans le même ordre d'idées, il conviendrait que le gouvernement précise l'autorité du comité consultatif et les modalités des mécanismes d'arbitrage. Jusqu'où pourra aller l'autorité de l'arbitrage, quelle sorte de litiges celui-ci pourra-t-il arbitrer entre les Tables régionales et quelles seront les procédures pour soumettre et faire traiter un conflit par le comité consultatif? De plus, nous nous demandons si ce comité offrira certains services aux Tables de concertation régionales, comme du secrétariat, des services de recherche, etc.

Quoi qu'il en soit, nous espérons que le gouvernement mettra tout en œuvre pour prévoir des mécanismes souples et efficaces, qui pourront donner des résultats concrets et rapides. Ces mécanismes devront donc tendre à alléger plutôt qu'à alourdir la bureaucratie et permettre de tenir compte des particularités régionales.

RECOMMANDATION N° 8

Au sujet des Tables de concertation, la FCMQ recommande au gouvernement du Québec de préciser la portée de leur autorité, la procédure de nomination des membres ainsi que les mécanismes qui permettront l'adoption des recommandations, et ce, en visant la plus grande souplesse possible et l'expression des diversités régionales.

Nous souhaitons de plus que ces tables ne regroupent qu'un représentant ou qu'un nombre très limité de délégués par partie, afin de faciliter les travaux.

RECOMMANDATION N° 9

La FCMQ recommande au gouvernement du Québec de préciser, en visant la plus grande souplesse possible et l'expression des diversités régionales, la portée et les conditions d'exercice de l'autorité du comité consultatif, la procédure de nomination des membres ainsi que le type de litiges qui pourront être arbitrés.

2.1.4. Tenir compte des pratiques de nos bénévoles en matière de négociation de droits de passage et prévoir des modalités souples pour les ententes avec les propriétaires

Au sujet des droits de passage, on peut lire, à la page 10 du *Document d'orientation* :

> *Les réseaux seront fondés sur les droits de passage obtenus des propriétaires fonciers pour des périodes de trois à cinq ans. En accord avec les parties impliquées dans cette démarche, la négociation des droits de passage à plus long terme ou sur une base permanente devra être recherchée.*

Nos bénévoles détiennent une formidable expertise en négociation de droits de passage avec les propriétaires de terrains privés et les organisations municipales, provinciales et fédérales. Ce travail de négociation nécessite tact et diplomatie, et parfois beaucoup d'ingéniosité pour conclure des ententes. Chaque année depuis plus de 30 ans, ce sont pas moins de 50 000 droits de passages que nos bénévoles parviennent à négocier, et nous sommes fiers de mentionner que seule une infime partie des négociations est problématique. Le ministère des Transports a d'ailleurs reconnu, dans son *Document de réflexion* publié avant la consultation publique, que nos bénévoles, par leurs démarches de négociation, accomplissaient un « travail important ».

Si les Tables de concertation permettent à nos négociateurs bénévoles d'obtenir conseils et aide pour leurs démarches de négociation, nous nous en réjouissons. Cependant, nous souhaitons que nos bénévoles puissent continuer d'employer les mêmes pratiques et modalités, car celles-ci ont fait leurs preuves pour permettre rapidement et efficacement la conclusion d'ententes avec les propriétaires. Il serait inutile et contre-productif de bureaucratiser la procédure de négociation.

C'est pourquoi nous demandons au gouvernement de prévoir que l'on continuera de privilégier les pratiques et modalités de négociation que nos bénévoles emploient habituellement. De plus, comme des droits de passage visant des périodes de trois à cinq ans pourraient nécessiter l'élaboration de contrats types entre les parties, nous souhaitons que le gouvernement prévoit des contrats les plus simples possibles, qui ne nécessiteraient pas de démarches administratives, d'enregistrement notarial, etc., pouvant causer des irritants aux propriétaires ou aux motoneigistes bénévoles, voire des obstacles aux ententes. Il ne faut pas oublier que la cession d'un droit de passage ne met pas d'échange d'argent en cause et qu'un grand nombre des ententes conclues par les motoneigistes en ce domaine sont purement verbales.

RECOMMANDATION N° 10

La FCMQ recommande au gouvernement du Québec, au sujet de la négociation des droits de passage, de prévoir que l'on tienne compte des pratiques usuelles des bénévoles en ce domaine, pratiques qui ont fait leurs preuves.

De plus, s'il y a lieu de prévoir entre les propriétaires et les motoneigistes des mécanismes ou des contrats d'entente, nous demandons que ces mécanismes et ces contrats soient les plus simples et les plus souples possibles.

2.2. Le financement des réseaux interrégionaux

La FCMQ, ses clubs et ses bénévoles accueillent avec soulagement et une grande satisfaction les engagements financiers du gouvernement annoncés dans le *Document d'orientation.* Ces engagements représentent la preuve la plus tangible que nous avons été entendus lors de la consultation publique et que le gouvernement a reconnu un des problèmes majeurs de nos clubs : leur sous financement. De plus, la nouvelle de ces engagements a apporté à nos bénévoles sur le terrain un stimulant dont ils avaient un si grand besoin.

Merci, notamment, d'avoir reconnu l'importance d'une contribution financière gouvernementale et d'un ajustement du montant qui est prélevé par la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ) et retourné à la FCMQ. Cependant, comme nous l'expliquons à la sous-section 2.2.7 et par notre recommandation No 15, nous souhaitons obtenir l'assurance que le gouvernement reconnaîtra sa responsabilité financière quand c'est lui qui instituera des lois, règlements ou programmes, ou encore quand il imposera la création de nouveaux sentiers. De plus, aux sous-sections 2.2.2 et 2.2.3, nous formulons des commentaires et des recommandations (Nos 11 et 12) au sujet de la surcharge prélevée pour nous par la SAAQ, afin, d'une part, d'autoriser des ajustements périodiques, qui tiendraient compte de l'augmentation des coûts auxquels nos clubs auront à faire face au cours des prochaines années, et, d'autre part, de réserver la totalité des montants de cette surcharge à la FCMQ et à ses clubs.

Si le financement public tel qu'il est proposé dans le *Document d'orientation* ne constitue pas, pour le gouvernement, de l'argent neuf, puisque les fonds proviendront principalement de programmes déjà existants du ministère des Affaires municipales et des Régions, ce que nous approuvons, il s'agit bel et bien de nouveaux fonds pour nos motoneigistes bénévoles, qui en ont un si grand besoin.

Toutefois, comme nous le verrons ici, afin de pouvoir constituer un réseau permanent complet et à long terme, nous croyons essentiel qu'en matière de financement, plusieurs des mesures proposées dans le *Document d'orientation* soient modifiées ou enrichies, alors que de nouvelles mesures devraient être instaurées. En outre, il importe d'assurer des processus simples pour présenter les demandes de financement des projets admissibles et les faire traiter rapidement.

On notera que toute cette sous-section sur le financement aborde non seulement des points mentionnés dans le chapitre 3, « Le financement des réseaux interrégionaux » du *Document d'orientation*, mais aussi tous les points que l'on trouve dans les autres chapitres du même document et qui sont liés à des aspects financiers.

2.2.1 Assurer un financement à long terme, et non seulement pour les trois ans proposés, et pour l'ensemble des sentiers, et non seulement les sentiers interrégionaux

Nous sommes déjà exprimés en détail sur ces questions dans ce mémoire aux sous-sections 1.3 et 2.1.1. Voir également nos recommandations Nos 2 et 5.

2.2.2. Accorder une hausse de 10 dollars sur la surcharge prélevée par la SAAQ pour les motoneigistes et prévoir une révision périodique de cette surcharge

La FCMQ demande une hausse de 10 dollars au montant de 25 dollars que prélève la SAAQ sur chaque immatriculation de motoneige pour le financement de la FCMQ et des activités de ses clubs. L'ensemble des prélèvements a représenté, en 2005, un revenu de 4 millions de dollars pour notre fédération, et c'est un revenu essentiel pour assumer nos coûts d'entretien du réseau.

Comme nous l'avons dit maintes fois par le passé, **la FCMQ et ses membres souscrivent entièrement au principe d'utilisateur-payeur, sur lequel est basée cette surcharge prélevée à notre intention.** Nous nous réjouissons que le gouvernement endosse ce principe au chapitre 3 de son *Document d'orientation.* De plus, **en réclamant une hausse du prélèvement, nous indiquions que nous étions d'accord avec le fait que les motoneigistes assument une part financière plus grande pour pratiquer leur loisir dans des sentiers de qualité, qu'ils contribuent à payer par cette surcharge.**

Or, comme nous venons de le mentionner, cette surcharge n'a pas été ajustée depuis plusieurs années. Cependant, nos coûts d'exploitation, eux, ont augmenté de façon constante, compte tenu de nos activités accrues, notamment en matière de relocalisation de sentiers, et en raison de l'augmentation du coût de la vie, qui s'est reflétée spécialement sur le prix des carburants et des surfaceuses. C'est pourquoi **nous réclamons une hausse immédiate de 10 dollars de la surcharge.**

En outre, pour éviter que le montant de celle-ci demeure encore inchangé pendant plusieurs années, sans tenir compte de la hausse du coût de la vie et de nos frais d'exploitation, nous souhaitons que le gouvernement instaure une procédure de révision périodique du montant de cette surcharge. De plus, nous voudrions être associés de près à cette procédure, étant donné que **l'argent de la surcharge est de l'argent payé par les motoneigistes pour les motoneigistes.**

RECOMMANDATION N^{O} 11

La FCMQ recommande au gouvernement du Québec, concernant la surcharge prélevée par la SAAQ à l'intention de nos clubs :

- **d'augmenter <u>sans délai</u> la surcharge de <u>10 dollars</u>;**
- **de créer une procédure, dans laquelle la FCMQ pourrait jouer un rôle déterminant, pour permette une révision périodique juste et équitable du montant de la surcharge, afin que nos clubs puissent faire face à l'augmentation du coût de la vie et de leurs frais d'exploitation.**

2.2.3. Dissocier de la surcharge l'argent prévu pour la protection de l'environnement ainsi que pour la sensibilisation et l'éducation des motoneigistes

Nous constatons que le gouvernement, comme il l'a écrit dans son *Document d'orientation,* cherche à associer la surcharge à d'autres fins de financement que celui des activités de motoneige et de l'entretien des infrastructures :

> *Un ajustement de ces montants prélevés en sus par la SAAQ, qui s'élèvent actuellement à 25 dollars pour les motoneiges et à 6 dollars pour les quads pourrait servir à cette fin* (une partie des coûts assumée par les utilisateurs). *Des volets spécifiques, comme des mesures visant la protection de la faune et de l'environnement, ainsi que la sensibilisation et l'éducation des utilisateurs de VHR pourraient s'y ajouter* (page 12 du *Document d'orientation).*

Nous nous opposons à ce principe d'associer une partie de l'argent de la surcharge à d'autres fins que le financement de nos coûts d'exploitation pour l'entretien du réseau. À ce sujet, nous répétons que **l'argent de la surcharge est de l'argent payé par les motoneigistes pour les motoneigistes** et que, par conséquent, ces montants issus des prélèvements sur l'immatriculation ne devraient absolument pas servir à d'autres fins que le financement du maintien de notre réseau. De toute façon, nous estimons que la FCMQ a le devoir de gérer elle-même ces montants dans le meilleur intérêt de ses membres.

Concernant les programmes de sensibilisation ou d'éducation des motoneigistes, la FCMQ est tout à fait d'accord, au nom de la sécurité de ses membres, pour contribuer aux investissements nécessaires à ces projets, mais à deux conditions :

1) que le gouvernement et les autres parties concernées, comme les manufacturiers, participent financièrement. À ce sujet, nous accueillons donc favorablement la volonté du gouvernement que les manufacturiers de motoneige assument une partie des coûts de ces projets (page 20 du *Document de réflexion*);

2) que la FCMQ puisse déterminer elle-même dans lesquels de ses postes budgétaires elle puisera les fonds pour sa contribution au financement de ces programmes, au lieu de se faire imposer des coupures à la surcharge aux fins de ce financement.

Résumons simplement notre position générale sur ce sujet : **l'argent des motoneigistes – ceux-ci en paient déjà beaucoup – doit être dépensé pour l'entretien et le maintien du réseau.**

RECOMMANDATION N° 12

Nous recommandons au gouvernement du Québec de réserver à la FCMQ la totalité de la surcharge prélevée par la SAAQ.

2.2.4. Prévoir des mécansimes simples pour présenter des projets de financement

Le *Document d'orientation* précise que l'aide financière gouvernementale proviendra de sources comme le ministère des Affaires municipales et des Régions et d'autres programmes applicables, tel le volet II du programme de mise en valeur de la forêt, géré par les CRÉ. Comme il s'agit de sources diverses, nous espérons que l'ensemble des sommes gouvernementales disponibles sera centralisé, pour que nos administrateurs bénévoles n'aient pas à frapper à plusieurs portes ni à répondre à des critères différents selon les ministères. Nous souhaitons également que les modalités pour constituer et présenter des projets à financer soient les plus souples et les plus simples possible, afin d'éviter l'ajout de complications bureaucratiques qui pourraient décourager nos bénévoles.

RECOMMANDATION N° 13

Nous recommandons au gouvernement du Québec de prévoir une instance unique où adresser les projets à financer ainsi que les mécanismes les plus souples et les plus simples possibles, afin d'éviter toute bureaucratie susceptible de nuire à nos bénévoles.

2.2.5. Assurer la FCMQ qu'elle pourra compter, dès la saison prochaine, sur une subvention gouvernementale récurrente et une partie des profits générés par les retombées économiques récréo-touristiques de la motoneige

Nous nous sommes déjà exprimés en détail sur ces questions dans ce mémoire aux sous-sections 1.2.2 et 1.3. Voir également notre recommandation No 2. Dans la présente sous-section, nous rappelons les raisons qui, à notre avis, justifient notre demande de recevoir une subvention gouvernementale récurrente d'un million de dollars par an, en espérant bien sûr que cette assistance visera les sentiers locaux et régionaux en plus des sentiers interrégionaux.

Les raisons à l'appui de notre demande sont bien connues du ministère des Transports, puisque nous les avons expliquées en détail lors de la consultation publique et dans le mémoire que nous y avons déposé. Aussi, nous nous bornerons à les résumer.

POURQUOI LA FCMQ A BESOIN D'UNE SUBVENTION RECURRENTE DE 1 000 000 $ PAR AN

- **Le développement ou le remplacement d'infrastructures (ponts, signalisation, etc.) est trop coûteux pour nos moyens et les frais relatifs à ces activités a beaucoup augmenté.** Nous ne pouvons plus soutenir le développement de nos clubs quand nous recevons de leur part, comme l'année dernière, des demandes financières s'élevant à 1,5 million de dollars, notamment pour le remplacement d'infrastructures endommagées par un phénomène climatique ou vieillissantes, alors que nous ne disposons, pour ce poste budgétaire, que de 300 000 dollars. Et c'est sans compter de nouvelles normes ont depuis obligé des constructions plus élaborées, l'engagement d'un ingénieur-conseil, etc., d'où une augmentation radicale des coûts. Un ponceau que nous payions autrefois 10 000 $ peut en coûter plus de 100 000 aujourd'hui! De plus, certains ponts, dans certaines régions du sud, ont une durée de vie très courte en raison des crues printanières.

- **Nous devons procéder à de plus nombreuses relocalisations de sentiers, qui sont très coûteuses.** Ce nombre plus élevé est dû à deux causes : d'abord, à l'augmentation de refus de propriétaires de céder ou de renouveler un droit de passage, situation due à l'accroissement du nombre de négociations pour obtenir ces droits; ensuite, à certaines mesures gouvernementales, comme les normes de visibilité dans les emprises des chemins publics ou la politique rendant impossible la circulation des motoneiges de circuler sur les chemins fermés l'hiver dans les parcs nationaux.

- **Les coûts d'entretien des sentiers augmentent constamment alors que nos revenus sont demeurés relativement stables.** Le carburant, le coût des matériaux nécessaires aux infrastructures et le prix des surfaceuses, notamment, ont beaucoup augmenté.

- **Nous avons perdu des sources de revenus.** Ainsi, il nous a été interdit d'organiser des tirages, comme nous le faisions auparavant. Or, ces tirages constituaient des revenus d'appoint intéressants. D'après nos dernières communications avec certains fonctionnaires, il semblerait impossible que nous puissions organiser à nouveau de telles activités.

- **Il nous est impossible de réaliser des économies à cause de certains règlements.** Par exemple, nous avons demandé d'obtenir le droit d'utiliser le Diesel coloré comme carburant, mais il semble que, comme dans le cas des tirages, ce droit ne peut nous être accordé.

RÉSULTATS : notre réseau et notre bénévolat pour l'entretenir
SONT DE PLUS EN PLUS FRAGILES!

POURQUOI LE FAIT DE DEMANDER UNE TELLE SUBVENTION NOUS SEMBLE RAISONNABLE

- **Certaines de nos infrastructures, comme des ponts, pourraient servir à différents usages,** par exemple à d'autres loisirs en dehors de l'hiver, puisque, comme nous l'avons dit, nous sommes ouverts à la circulation sur nos sentiers durant ces périodes, à condition que le droit d'accès aux autres utilisateurs fasse l'objet d'ententes.

- **Un financement adéquat, donc récurrent, permettrait des infrastructures et des sentiers nombreux, pratiques, attrayants et sécuritaires, qui ne pourraient qu'attirer plus de touristes motoneigistes dans la province et faire prospérer davantage l'économie hivernale.**

- **Les demandes d'investissements et de financement que nous recevons de nos clubs et auxquelles nous ne pouvons répondre excèdent un million de dollars par an, mais nous demandons seulement cette somme, en espérant que le gouvernement exigera du milieu récréo-touristique de faire sa part pour combler la différence (voir notre recommandation No 2).** Nous pourrons alors profiter d'une partie des retombées économiques des motoneigistes touristes qui viennent chez nous, attirés par les sentiers variés et de qualité que des milliers de nos membres développent et entretiennent bénévolement.

- **Les dépenses récurrentes de plus de 750 millions de dollars des motoneigistes lors de leurs excursions et voyages rapportent au gouvernement du Québec, en fiscalité et en parafiscalité, plus de 134 millions de dollars[2].**

POUR CES RAISONS, NOTRE DEMANDE DE 1 000 000 $ PAR AN NOUS PARAIT JUSTE ET DES PLUS RAISONNABLES.

RECOMMANDATION N^{O} 14

Nous recommandons au gouvernement du Québec d'accorder à la FCMQ, dès la saison prochaine, un financement annuel récurrent d'un million de dollars pour permettre à notre fédération de faire face à toutes ses obligations financières et de soutenir son bénévolat, afin de pouvoir maintenir un réseau de sentiers qui sera encore plus attractif pour les motoneigistes québécois ou touristes.

[2] D'après l'étude d'André Descoteaux publié en janvier 2004 : *Portrait de la situation financière de la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec et des impacts de ses activité.* Pour la saison hivernale 2000-2001, les chiffres exacts sont de 751 800 000 dollars en dépenses pour les motoneigistes et de 134 488 000 $ en fiscalité et en parafiscalité pour le gouvernement provincial. Compte tenu du fait que ces chiffres datent de cinq ans, on peut présumer qu'ils ont augmenté depuis.

2.2.6. Obtenir une participation financière gouvernementale quand des investissements liés à la pratique de la motoneige seront rendus nécessaires par des lois, règlements, programmes, décisions de créer de nouveaux sentiers, etc., issus du gouvernement du Québec et/ou lorsqu'il s'avérera que la FCMQ n'a pas les moyens d'assumer seule les nouvelles dépenses

Parmi les orientations du *Document d'orientation* sur lesquelles nous sommes pleinement d'accord, certaines, dans les autres chapitres que celui sur le financement des réseaux interrégionaux, laissent entendre que de nouveaux investissements en matière de sécurité et pour créer de nouveaux sentiers seront nécessaires.

> *... dans certaines régions, comme le Nord-du-Québec, peu de sentiers sont aménagés. Il y aura donc lieu de mieux structurer le réseau dans ces endroits. (p. 10)*
>
> *Les motoneiges et les quads utilisés par les membres de cette patrouille spéciale devront être munis de gyrophares et de feux clignotants de couleur rouge, le bleu étant réservé aux agents de la paix. Les vêtements et les casques de ces agents seront aussi clairement identifiés. (p. 19)*
>
> *Cette escouade (patrouilles spéciales d'agents bénévoles) comptera un certain nombre de patrouilleurs par région, qui seront recrutés par les fédérations selon des critères plus exigeants que les autres agents de surveillance et recevront une formation exhaustive. 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. (p. 19)*

D'après la première des trois affirmations, on peut supposer que le gouvernement du Québec projette la création de sentiers dans le Nord-du-Québec. À la lecture du chapitre 8 du Document d'orientation, on peut aussi croire possible l'aménagement éventuel de sentiers pour les communautés autochtones. Il est certain que, plus on monte vers le nord de la province, moins les sentiers de motoneige de la FCMQ sont nombreux.

Or, la FCMQ a imposé depuis plusieurs années un moratoire pour le développement de nouveaux sentiers. La seule raison à l'origine de ce moratoire est notre manque de fonds pour ces projets de développement. Nous ne nous opposons donc nullement à la création de sentiers, mais, actuellement, nous ne sommes plus capables d'en assumer le coût.

Nous croyons donc que si le gouvernement impose le développement de nouveaux sentiers pour quelque raison que ce soit (satisfaire à de nouvelles normes qu'il a édictées en matière de sécurité et d'environnement, compléter un réseau trop peu étendu dans une région, etc.), il doit participer financièrement à ces projets. Nous considérons inéquitable que seuls les clubs de motoneige aient à en défrayer les coûts, sans que le législateur, qui a rendu la création ou le réaménagement de sentiers obligatoire, contribue au financement des travaux.

En fait, de façon plus générale, nous souhaitons que le gouvernement reconnaisse qu'il doit prendre en charge une partie du financement requis par de nouveaux investissements issus de décisions qu'il prend concernant les motoneigistes et la pratique de leur loisir, surtout si ces décisions n'ont pas été nécessairement souhaitées ou demandées par la FCMQ.

Les deux autres affirmations que nous avons citées, et qui concernent l'équipement et la formation des patrouilles spéciales d'agents bénévoles de surveillance, impliquent également de nouveaux investissements. Or, dans ces cas, il s'agit de décisions gouvernementales qui répondent à nos demandes, ce dont nous remercions le ministère des Transports. Cependant, compte tenu des difficultés financières critiques que nous avons décrites dans cette sous-section, la FCMQ risque de ne pas avoir la capacité de faire face aux dépenses en question.

À ce sujet, on consultera à l'annexe 2 de ce mémoire nos estimations quant au coût des nouvelles dépenses qui seront nécessaires relativement aux escouades de patrouilleurs spéciaux. Pour bien comprendre ces estimations, il est nécessaire de considérer non seulement les nouveaux équipements pour les motoneiges et les patrouilleurs ainsi que les vêtements de fonction de ces derniers, mais aussi le nombre de ces agents et le fait que toutes ces nouvelles dépenses s'ajouteront à celles que nous consentons déjà à nos agents de surveillance actuels (en assurances, per diem et en allocation de location[3] et d'entretien de la motoneige de fonction). Le total de ces dépenses s'élèverait, d'après nos calculs, à 8 950 dollars par agent spécial et par année. Et c'est sans compter le salaire qu'il faudrait verser à une personne responsable de diriger ce nouveau programme d'agents spéciaux. Dans l'état actuel de nos finances, il s'agit d'une somme que nous ne pouvons pas assumer.

RECOMMANDATION N° 15

La FCMQ recommande au gouvernement du Québec de reconnaître qu'il doit prendre en charge une partie des nouvelles dépenses qui devraient être engagées relativement à la pratique de la motoneige quand ces nouveaux investissements :

- **seront dus au gouvernement du Québec, par ses lois, normes, règlements, programmes, décisions de créer de nouveaux sentiers ou qui entraînent la relocalisation de sentiers existants, etc., affectant les motoneigistes ou la pratique de leur loisir;**
- **ne pourront être assumés en entier par la FCMQ, quand il s'avérera que celle-ci n'a pas les moyens d'assumer seule les nouvelles dépenses, par exemple en matière de sécurité (nouveaux équipements, formation des agents spéciaux, etc.).**

[3] Nous estimons que, dans leurs fonctions de surveillance, nos agents bénévoles n'ont pas à utiliser leur propre motoneige.

2.2.7. Accepter la révision de l'ensemble du programme d'assistance financière, telle qu'elle a été proposée par la FCMQ

Le chapitre 3 du *Document d'orientation* se termine par ce paragraphe :

> *La Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (FCMQ) et ses clubs ont aussi demandé, lors de la consultation publique, la révision du volet sur la péréquation du programme actuel, afin d'assurer un partage plus équitable de l'aide financière entre les régions.*

En juin dernier, nous avons demandé au gouvernement d'accepter la révision que nous avions proposée en mars 2005 pour l'ensemble de notre programme d'assistance financière, incluant le volet visant l'entretien des sentiers. C'est donc tout ce programme, et non seulement le volet sur la péréquation, que nous avons demandé de modifier. Actuellement, notre problème majeur concernant ce programme tient au fait que l'année de référence, soit la saison 1998-1999, impose des chiffres sur lesquels doivent être alignés les montants des postes budgétaires, et cela limite donc notre pouvoir d'aider nos clubs.

De plus, l'obligation de se baser sur cette année de référence ne nous donne pas la souplesse nécessaire pour gérer nos budgets selon nos besoins précis, qui peuvent varier chaque année et selon les régions. Par exemple, nous ne pouvons pas déplacer les sommes d'un volet à un autre. Résultat : de l'argent demeure bloqué, alors qu'il pourrait servir à régler des besoins criants, si nous pouvions le déplacer de son poste budgétaire officiel. Voilà pourquoi nous formulons la recommandation suivante.

RECOMMANDATION N° 16

Nous recommandons au gouvernement d'accepter les mesures de révision proposées par la FCMQ concernant l'ensemble de son programme d'assistance financière. Cela permettra de donner à notre fédération toute la latitude de gestion à laquelle elle a légitimement droit pour faire face à ses besoins selon ses priorités et les régions.

2.3. La pérennité des sentiers

2.3.1. Étendre aux sentiers locaux et régionaux l'amendement législatif prévu seulement pour les sentiers interrégionaux et qui vise à protéger ces derniers contre les recours basés sur les inconvénients de voisinage ou sur des préjudices liés au bruit ou aux odeurs.

Nous nous réjouissons qu'il y ait un chapitre, dans le *Document d'orientation,* consacré au principe de la pérennité des sentiers. Par ce fait, et par plusieurs affirmations dans ce chapitre et le reste du document, le gouvernement semble adhérer à ce principe capital pour le maintien et le développement d'un réseau de qualité.

Cependant, le court chapitre 3 consacré à cette question ne traite que de l'amendement législatif que le gouvernement compte proposer pour protéger les réseaux interrégionaux contre les recours basés sur des inconvénients de voisinage ou sur des préjudices liés au bruit ou aux odeurs. Il s'agit d'une proposition avec laquelle nous sommes pleinement d'accord, et qui contribuera effectivement à protéger les sentiers interrégionaux. Mais cette seule mesure ne suffira pas à assurer la pérennité du réseau.

Nous avons expliqué en détail aux sous-sections 1.3 et 2.1.1, et formulé dans nos recommandations Nos 2 et 5, l'importance d'un réseau complet. Nous avons montré que l'on ne pourrait pas planifier ni obtenir un réseau de sentiers permanents ou semi permanents – donc un réseau pérenne – si l'on ne visait que les sentiers interrégionaux, sans inclure l'ensemble du réseau, soit les sentiers locaux et régionaux.

Nous ne reviendrons donc pas sur ces explications, sinon pour rappeler qu'inclure les sentiers locaux et régionaux dans le but d'établir un réseau complet, cohérent et bien interrelié, doit se faire à toutes les étapes, depuis les travaux des Tables de concertation jusqu'à l'aménagement des sentiers, en passant par le financement et la législation. Sur le plan législatif, il importe donc que, pour protéger **l'ensemble** du réseau contre d'éventuelles poursuites fondées sur des préjudices liés au bruit ou aux odeurs, l'amendement qui sera proposé en ce sens soit étendu aux sentiers locaux et régionaux.

RECOMMANDATION N^{O} 17

La FCMQ recommande au gouvernement du Québec que la proposition d'amendement législatif qu'il annonce, visant à protéger les réseaux interrégionaux contre les recours basés sur les inconvénients de voisinage ou sur des préjudices liés au bruit ou aux odeurs, soit étendue dès maintenant à l'ensemble du réseau, donc aux sentiers locaux et régionaux.

2.4. Le resserrement des règles

Le chapitre 5, « Le resserrement des règles », est l'un des plus importants du *Document d'orientation* par le nombre de mesures annoncées et par l'importance des changements législatifs qu'elles représentent, dans la perspective d'assurer une pratique de la motoneige qui soit respectueuse de l'environnement, des riverains et de la sécurité de tous. Compte tenu de la quantité des amendements proposés et de leur importance, nous tenons d'abord à rappeler la première recommandation de notre précédent mémoire, laquelle nous avait été inspirée par l'expérience quotidienne de nos bénévoles sur les sentiers :

> *La FCMQ estime qu'il n'y a pas lieu de changer radicalement la loi et les règlements actuels, visant les motoneigistes et la pratique de la motoneige (...) Toutefois, nous recommandons au gouvernement de prendre tous les moyens pour faire en sorte que la législation soit effectivement appliquée.*

Nous constatons en effet que, si la motoneige et sa pratique sont plutôt bien encadrées sur le plan législatif et réglementaire, les lois ou règlements en question ne sont pas toujours appliqués dans toutes les régions par les intervenants ou les autorités municipales concernées. Aussi, nous espérons que le gouvernement ne chambardera pas trop cet encadrement et, surtout, que les nouvelles dispositions seront souples, faciles à appliquer et n'obligeront pas nos bénévoles à s'astreindre à des démarches bureaucratiques.

Cela étant dit, nous avions nous-mêmes suggéré, dans notre mémoire précédent, quelques changements législatifs ou réglementaires, et nous constatons avec satisfaction que plusieurs de ces demandes ont été entendues. En fait, la FCMQ accueille favorablement, sans demander de modifications, plusieurs des mesures proposées de resserrement des règles :

- la sensibilisation des intervenants régionaux à la nécessité d'élaborer et de se doter un plan d'évacuation des blessés, pour les interventions d'urgence;
- la mise en place d'un programme de reconnaissance professionnelle des guides de motoneige;
- le fait de prévenir les municipalités des pouvoirs dont elles disposent pour interdire la circulation de VHR sur les plans d'eau servant de réservoirs d'eau potable;
- l'étude socio acoustique projetée;
- le fait de rendre progressives les amendes, comme dans le *Code de la sécurité routière;*
- l'imposition d'amendes aux personnes conduisant un VHR sur un terrain privé sans l'autorisation du propriétaire ou du locataire;
- l'amélioration du visuel de la plaque d'immatriculation pour en favoriser une meilleure lecture et une identification plus efficace des contrevenants;
- le remplacement de l'approbation obligatoire, par la ministre des Transports, des règlements municipaux régissant la circulation des VHR sur les chemins publics municipaux, par un devoir d'information des municipalités au ministère;
- la clarification du pouvoir des MRC de changer les heures de circulation des VHR sur les sentiers aménagés dans les emprises ferroviaires désaffectées.

Tout cela contribuera sans doute à diminuer les cas de nuisance et à améliorer la sécurité. Nous discuterons maintenant des autres mesures annoncées, qui devraient à notre avis être précisées ou modifiées, et nous suggérons l'adoption d'autres mesures en matière de réglementation.

2.4.1. Préciser les amendements annoncés concernant l'interdiction de modifier les systèmes d'échappement des VHR ou de vendre de l'équipement servant à cette fin, dans le but d'imposer des sanctions aux contrevenants et de faire preuve de souplesse quand les modifications sont faites pour des compétitions sportives

Extrait du Document d'orientation

... préciser l'interdiction de modifier les systèmes d'échappement des VHR, dont les silencieux, afin d'en faciliter l'application. La patrouille spéciale d'agents de surveillance de sentier (...) sera chargée d'en assurer l'application.

Nous approuvons ces amendements proposés, au nom de la protection de la santé publique, de l'environnement et de la quiétude des riverains (étant donné que les silencieux modifiés peuvent être très bruyants). Notre expérience par rapport aux utilisateurs qui modifient leur système d'échappement nous a montré que cette action n'a aucune utilité, occasionne une pollution et un bruit accrus, en plus de mécontenter des propriétaires fonciers au point que certains nous refusent des droits de passage.

En fait, les propriétaires de VHR qui modifient leur système d'échappement le font généralement pour donner à leur véhicule une allure et un son qu'ils trouvent impressionnants. Cependant, d'autres utilisateurs achètent de l'équipement servant à ce genre de modification et transforment ainsi leur VHR strictement à des fins de compétitions sportives, qui ont lieu dans des circuits spécifiques. Dans ces cas, nous ne croyons pas que les amendements devraient s'appliquer. Mais, dans tous les autres cas, nous recommandons que, pour décourager ces utilisateurs de procéder à de tels changements sur leur VHR, les amendements proposés comprennent des sanctions pénales dissuasives aux contrevenants, en espérant que ces sanctions aideront à mettre un terme à ce genre de pratique.

RECOMMANDATION N^{O} 18

La FCMQ recommande au gouvernement du Québec que l'interdiction annoncée de modifier les systèmes d'échappement des VHR, dont les silencieux :

- **ne s'applique pas aux motoneiges quand celles-ci sont utilisées exclusivement pour des compétitions sportives autorisées, dans des circuits servant à ces fins;**
- **soit assortie de sanctions pénales précises, faciles d'application et dissuasives.**

RECOMMANDATION N° 19

La FCMQ recommande au gouvernement du Québec de prévoir que l'interdiction annoncée de vendre des équipements destinés à modifier les VHR, et particulièrement leurs systèmes d'échappement, ne s'applique pas aux équipements vendus pour les motoneiges qui seront utilisées exclusivement pour des compétitions sportives autorisées, dans des circuits servant à ces fins.

2.4.2. Permettre, dans les cas où la santé publique et la protection de l'environnement ne sont pas compromises, la circulation de motoneiges qui ne répondent pas aux normes de bruit et de rejets d'hydrocarbure

Extrait du Document d'orientation

Pour les moteurs de VHR ne répondant pas à ces normes (normes de bruit de la Society of automotive engineers et normes de rejets d'hydrocarbures), un amendement législatif sera proposé afin de permettre au gouvernement du Québec de réglementer la circulation de ces véhicules à partir d'une date qui sera déterminée après une évaluation du parc actuel de véhicules hors route.

Les motoneiges modernes sont beaucoup moins polluantes et moins bruyantes que toutes celles qui les ont précédé. Aussi, sauf exception due à des défectuosités, ces motoneiges répondent aux normes en question. Mais ce n'est pas le cas de bon nombre de véhicules plus anciens.

L'âge moyen des motoneiges possédés par les membres de nos clubs est de quatre ans, ce qui signifie que notre parc est surtout constitué de véhicules récents. Par conséquent, la grande majorité des motoneiges de nos membres devraient répondre sans problèmes aux deux normes mentionnées. Mais ce n'est pas le cas de plusieurs motoneiges plus vieilles – certaines sont âgées de 30 ou même de 40 ans! – et il faut alors s'interroger sur les raisons expliquant que de tels véhicules sont toujours appréciés.

Dans la plupart des cas, ces vieilles motoneiges sont possédées à des fins de collection. L'un de nos administrateurs nous a ainsi rapporté le cas d'un citoyen de la région de Montréal, qui ne gardait pas moins de 30 de ces motoneiges dans son garage! Au sujet de ces collectionneurs, il faut préciser qu'ils utilisent généralement leur vieux véhicule que sur leur propre terrain; dans ces conditions, la santé publique et l'environnement ne sont pas menacés. Enfin, il faut noter qu'il commence à exister des compétitions de « motoneiges antiques », dans des circuits sportifs, donc

dans un milieu isolé des résidences et de l'environnement. Nous croyons que l'amendement proposé devrait être souple dans ces cas.

De plus, nous croyons que l'amendement devrait tenir compte des motoneigistes qui ont acheté de bonne foi une motoneige, il y a cinq, dix ans ou plus, qui répondaient alors aux normes en vigueur. L'achat d'une nouvelle motoneige pourrait représenter pour eux un investissement si important qu'ils devraient le reporter de quelques années, tout en ne pouvant plus utiliser leur ancien véhicule. Ce serait une situation frustrante et particulière à la motoneige, compte tenu que rien n'interdit à un automobiliste de circuler dans une voiture fabriquée en 1964! Et il ne faut pas oublier que le fait de conserver longtemps un véhicule motorisé plus longtemps est écologique, puisqu'on évite de faire subir des pressions à l'environnement pour le remplacer (en consommation d'énergie, de métal, etc., pour sa fabrication).

RECOMMANDATION N° 20

Nous recommandons au gouvernement du Québec de revoir, en collaboration avec la FCMQ, l'amendement législatif projeté pour interdire la circulation de VHR qui ne satisfont pas aux normes de bruit et de rejet d'hydrocarbures, afin de permettre dans certains cas la circulation de motoneiges ne répondant pas à ces normes (vieilles motoneiges de collectionneurs ou utilisées sur un terrain privée ou à des fins de compétitions, etc.) ou qui répondaient aux normes à l'époque de leur fabrication.

2.4.3. Modifier à des fins de sécurité l'article 21 de la *Loi sur les véhicules hors route* (LVHR) au sujet des sièges d'appoint de motoneiges

Le *Document d'orientation* n'aborde pas cet article de loi sur les véhicules hors route. Dans le mémoire que nous avions déposé à la consultation publique, nous avions formulé une recommandation à ce sujet – recommandation que nous réitérons pour les raisons suivantes.

L'article 21 de la LVHR vise à protéger la sécurité des motoneigistes en fixant les conditions dans lesquelles des passagers supplémentaires peuvent prendre place sur les véhicules. Toutefois, le libellé de cet article, qui confie aux manufacturiers de motoneige le soin d'établir quels sont les équipements additionnels acceptables, a pour effet de rendre illégaux des sièges d'appoint très sécuritaires fabriqués par des sociétés qui ne sont pas des manufacturiers de motoneige. Il faudrait donc formuler une définition d'un « équipement additionnel » qui soit indépendante de la norme du fabricant. De plus, l'article devrait proscrire les sièges attachés uniquement par des bandes velcro, un procédé qui ne nous semble pas suffisamment sécuritaire. Au sujet des sièges d'appoint, la FCMQ offre sa collaboration pour la rédaction de normes plus sûres.

RECOMMANDATION N^O 21

Nous recommandons au gouvernement du Québec de modifier à des fins de sécurité, en collaboration avec la FCMQ, l'article 21 de la *Loi sur les véhicules hors route* qui concerne les sièges d'appoint des motoneiges.

2.4.4. Permettre aux motoneigistes de 14 ou 15 ans de conduire une motoneige s'ils sont accompagnés ou s'ils participent à une compétition sportive

Nous avons constaté, dans le *Document d'orientation,* qu'un amendement législatif pourrait être proposé afin de hausser l'âge minimal de 14 à 16 ans pour conduire un VHR.

À notre avis, la conduite de la motoneige par des utilisateurs de 14 ou 15 ans ne cause pas de problèmes particuliers. Les données que nous avons pu trouver concernant le nombre d'accidents graves et de décès à la suite de l'utilisation d'une motoneige ne mettent pas en relief que les motoneigistes de 14 et 15 ans constitueraient un segment plus à risque que les autres utilisateurs.

De plus, il est important de signaler qu'au moment où nous écrivons ces lignes, le Québec est en voie de connaître sa saison de motoneige ayant causé le moins de décès depuis plusieurs années : à ce jour, 12 personnes[4] ont perdu la vie, comparativement à 39 pour la saison 2004-2005. Il est important de noter que la plupart des accidents mortels surviennent en dehors des sentiers balisés.

Si le peu de neige, en certains endroits, ont pu réduire les activités de motoneige cet hiver et avoir une incidence sur le nombre de décès, il est évident que les efforts de sensibilisation, notamment ceux de notre fédération, au sujet de la vitesse, ont porté fruit auprès des utilisateurs, y compris les plus jeunes d'entre eux. D'ailleurs, cette saison, la FCMQ a pour la première fois mené une campagne de publicité sociale sur la sécurité et la courtoisie à motoneige – une campagne dans laquelle nous avons investi 125 000 dollars, notamment en achat d'espace publicitaire radiophonique dans des stations régionales.

L'éducation et l'encadrement des jeunes motoneigistes ont toujours fait partie des priorités de la FCMQ et de ses clubs, et nous croyons que les mesures mises en place, ayant fait leurs preuves, sont suffisantes. Notons, par exemple, que notre fédération a conçu un cours complet à l'intention des motoneigistes de 14 ans et 15 ans, et que ces jeunes utilisateurs sont souvent accompagnés d'un adulte lorsqu'ils conduisent une motoneige. Au sujet de ce dernier point, **l'obligation, pour les motoneigistes de 14 ou 15 ans, d'être accompagnés par un adulte sur la même motoneige ou sur une autre, nous paraîtrait un compromis acceptable et suffisamment sécuritaire pour ces jeunes utilisateurs.**

De plus, notre expérience nous a montré que **plus un motoneigiste apprend jeune à se servir de son véhicule d'une manière sécuritaire, plus il a de chances d'exercer la prudence nécessaire tout au long de sa vie.** Et il ne faut pas oublier que l'apprentissage de la motoneige est, plus souvent qu'autrement, une activité familiale des plus saines et constructives. Or, la

[4] 13 selon le Bureau du coroner.

hausse de la limite d'âge viendrait la briser. N'oublions pas non plus les motoneigistes de 14 ou 15 ans qui doivent conduire seuls une motoneige dans le cadre d'une compétition sportive, sur des circuits où ces jeunes sont alors étroitement surveillés.

Enfin, nous tenons à faire remarquer au gouvernement que, comme le démontre le tableau de l'annexe 3, la législation existante sur l'âge minimal et les autres conditions nécessaires pour conduire une motoneige font du **Québec l'endroit en Amérique du Nord où l'on protège le plus les jeunes motoneigistes.**

RECOMMANDATION N° 22

La FCMQ recommande au gouvernement du Québec :

- **de permettre aux utilisateurs âgés de 14 ou de 15 ans de conduire une motoneige, à condition d'être accompagnés d'un adulte, sur la même ou sur une autre motoneige;**
- **de ne pas imposer une limite d'âge aux personnes qui conduisent seules une motoneige lorsque cette activité s'inscrit dans le cadre d'une compétition sportive autorisée, sur des circuits prévus à ces fins.**

2.4.5. Prévoir d'imposer des sanctions dissuasives aux utilisateurs qui conduisent sans droit d'accès leur VHR dans les sentiers

L'amendement législatif proposé pour préciser l'obligation de détenir un droit d'accès pour circuler dans les sentiers répond à l'une des demandes les plus importantes de notre précédent mémoire. Nous avions alors expliqué que l'article 51 du *Règlement sur la motoneige* (RM), qui énonçait expressément une telle obligation et l'imposition d'amendes aux contrevenants, avait été abrogé, et que la LVHR ne prévoit pas de sanction aux motoneigistes circulant sans droit d'accès à motoneige sur les sentiers. Dans ce contexte, les seuls recours des clubs contre les contrevenants sont une mise en demeure, une plainte à la cour des petites créances et, s'il y a lieu, un mandat à un huissier pour l'exécution du jugement. Bien sûr, ces options coûtent plus cher aux clubs que la valeur du droit d'accès, et s'avèrent donc impraticables.

Une telle situation a fait perdre des revenus à nos clubs. Or, l'amendement proposé sur cette question permettra de régler le problème, mais à une condition : **le défaut de se conformer à l'obligation de détenir un droit d'accès pour circuler en VHR sur les sentiers devra être pénalisé par des amendes vraiment dissuasives et progressives.** À notre avis, c'est la seule façon de mettre fin à la pratique de circuler en VHR sans droit d'accès. À la recommandation No 2 de notre mémoire précédent, nous avions suggéré des amendes précises, et nous réitérons ci-dessous ces suggestions.

On notera que l'orientation du *Document d'orientation* selon laquelle *la sanction de cette infraction* (la non-possession du droit d'accès obligatoire) *sera confiée à la patrouille spéciale d'agents de surveillance* est discutée à la sous-section 2.5.1 et nous a inspiré notre recommandation No 28.

RECOMMANDATION N° 23

Au sujet de l'amendement législatif qui sera proposé afin d'inclure l'obligation pour les utilisateurs de VHR de détenir un droit d'accès lorsqu'ils conduisent leur véhicule dans les sentiers, la FCMQ recommande au gouvernement du Québec de préciser quelles seront les sanctions prévues aux contrevenants. Pour dissuader les utilisateurs de circuler sans droit d'accès avec leur véhicule, la FCMQ propose les sanctions suivantes :

- **deux fois le prix du droit d'accès pour une première offense;**
- **quatre fois le prix du droit d'accès pour une récidive ou un droit d'accès contrefait.**

2.4.6. Prévoir que la distance de circulation des VHR sur les chemins publics soit basée sur un encadrement souple au « cas par cas », et non sur une limite uniforme de cette distance.

Extrait du *Document d'orientation*

... 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.

Nous nous sommes déjà exprimés sur cette question dans notre mémoire précédent, et dans celui-ci, à la sous-section 2.1.2 (voir le premier paragraphe de l'encadré « Emprises des autoroutes, accotements des chemins publics et parc nationaux » et notre recommandation No 7). Nous nous bornerons à ajouter ici que chaque chemin public a sa configuration propre, qui fait en sorte que la distance nécessaire pour assurer une sécurité complète peut être très variable d'un chemin à l'autre. À notre avis, cette distance pourrait donc être déterminée cas par cas, selon les contraintes les plus sécuritaires qu'imposent chaque configuration, afin d'offrir la plus grande sécurité sur tous les chemins publics.

Dans ce contexte, un amendement qui imposerait une distance uniforme, n'est pas souhaitable – surtout si, comme l'amendement proposé le prévoit, la distance doit être augmentée – puisque, pour certains chemins publics, une distance supérieure à la limite prescrite pourrait tout de même être sécuritaire. De plus, la non-conformité aux normes, par rapport aux 500 mètre actuels, est souvent, nous devons le déplorer, une question de quelques centimètres manquants.

RECOMMANDATION N° 24

La FCMQ demande au gouvernement du Québec de ne pas limiter par loi la distance de circulation des motoneiges sur les chemins publics. Nous recommandons plutôt de prévoir un encadrement plus souple, basé notamment sur l'emploi d'une signalisation appropriée, afin de tenir compte du caractère « cas par cas » de la circulation des VHR selon l'environnement propre à chaque chemin public, lorsque la sécurité publique n'est pas compromise.

2.4.7. Associer étroitement la FCMQ à la création d'un cours pour la formation des guides en motoneige et à la reconnaissance de leurs compétences par rapport à ce véhicule et à la conduite sécuritaire de groupes de motoneiges

Extrait du *Document d'orientation*

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.

Cette orientation gouvernementale en matière de formation des guides à motoneige répond à une autre des recommandations de notre précédent mémoire, et nous nous en réjouissons. Comme nous l'avions alors expliqué, un tel cours est d'autant plus important que ces guides conduisent des groupes de motoneigistes dont la plupart sont des novices. En effet, beaucoup des clients de ces guides sont des touristes, et bon nombre de ces derniers proviennent d'outre-mer pour découvrir chez nous la motoneige.

Dans ces conditions, les guides doivent être capables d'assurer la plus grande sécurité à eux-mêmes et à leurs clients, et ce, notamment en matière de vitesse, de conduite sur certains types de sentiers, d'immobilisation sécuritaire d'une motoneige, etc. Pour assurer que le cours projeté à l'intention des guides abordera ces questions et toutes celles visant la plus grande sécurité quand il est question de motoneige, nous souhaitons que la FCMQ, qui a une expertise dans l'élaboration de ce type de cours, soit associée de près à la conception de cette formation. De plus, compte tenu de notre expertise étendue concernant la sécurité à motoneige, nous souhaiterions être l'organisme qui reconnaîtra la compétence des guides comme conducteurs sécuritaires de ce véhicule.

RECOMMANDATION N° 25

Concernant le mandat projeté relativement au développement d'un cours spécifique pour la formation des guides de motoneige, nous recommandons au gouvernement du Québec, au nom de la sécurité publique, de prévoir que :

- **la FCMQ devra être associée étroitement à la création de ce cours;**
- **l'instance qui reconnaîtra la compétence des guides et des locateurs soit la FCMQ.**

2.4.8. Élargir les heures d'accès aux sentiers sur des emprises ferroviaires désaffectées, afin d'assurer à la fois la quiétude des riverains et le retour des motoneigistes à leur point de départ depuis des points de services

Extrait du *Document d'orientation*

Le Règlement sur les véhicules hors route (...) prévoit l'interdiction de circuler la nuit, entre 22 h et 6 h, dans les sentiers aménagés dans les emprises ferroviaires désaffectées. Dans le Règlement, une municipalité locale a le pouvoir de modifier la plage horaire pour l'adapter à ses besoins. Cependant, dans les faits, ces emprises sont souvent sous la gestion des MRC, en vertu de baux. ***Il sera proposé, dans une modification réglementaire, de clarifier le pouvoir des MRC de changer les heures de circulation*** *pour assurer une meilleure cohérence régionale dans les plages horaires et une applicabilité plus facile par les agents de la paix.*

Cet extrait du *Document d'orientation* n'indique pas si le ministère des Transports entend maintenir ou non, dans le RVHR, les mêmes heures durant lesquelles il est interdit de circuler la nuit à motoneige sur les sentiers des emprises ferroviaires désaffectées. À ce sujet, nous réitérons, comme dans notre précédent mémoire, notre recommandation de porter à 23 heures le début de l'interdiction de circuler sur ces sentiers.

Nous sommes tout à fait d'accord avec la volonté de clarifier le pouvoir des MRC de changer les heures de circulation sur ces sentiers pour assurer une meilleure cohérence régionale dans les plages horaires et une applicabilité plus facile par les agents de la paix. Cependant, nous croyons que c'est à la condition que les MRC aient un pouvoir accru de réglementation sur cette question, et l'exerce. En fait, comme une voie ferrée traverse forcément plusieurs municipalités, il est plus logique et plus efficace que ce soit les MRC, représentant les intérêts de plusieurs municipalités, qui imposent, dans l'intérêt général, un horaire cohérent pour un tronçon complet de sentiers. Il est impensable, comme cela s'est malheureusement déjà vu, d'envisager la circulation d'un bout à l'autre d'un de ces sentiers avec des horaires d'accès différents pour certaines portions des sentiers, à cause de règlements d'horaires différents d'une municipalité à l'autre. Dans ces conditions, une circulation rapide et rationnelle des VHR est impossible.

Bref, nous estimons que les MRC sont les mieux placées pour réglementer la question de l'horaire d'accès aux sentiers selon les spécificités et les besoins locaux, dans le meilleur intérêt des résidents et des motoneigistes.

RECOMMANDATION N^{O} 26

La FCMQ recommande au gouvernement du Québec de modifier le *Règlement sur les véhicules hors route* (section 1, article 1), afin de porter l'heure du début de la fermeture des sentiers pour la nuit de 22 heures à 23 heures, « dans un sentier établi dans une emprise ferroviaire désaffectée et indiqué à un schéma d'aménagement et de développement ou à un schéma métropolitain d'aménagement et de développement » (article 12, alinéa 4, de la *Loi sur les véhicules hors route*).

De plus, nous recommandons de ne pas étendre à l'ensemble de notre réseau de sentiers l'obligation de fermer la nuit, comme le prévoit la *Loi 90* pour les emprises ferroviaires désaffectées.

2.4.9. Recommander au gouvernement fédéral de permettre aux motoneigistes de pouvoir circuler sur les sentiers aménagés dans les parcs fédéraux.

Nous avons expliqué que les motoneigistes pourraient circuler sur des sentiers tracés dans les parcs nationaux sans nuire à l'environnement, à la faune ou à la qualité des chemins dans ces endroits (voir sous-section 2.1.2, et notamment aux 2^{e}, 3^{e} et 4^{e} paragraphes de l'encadré « Emprises des autoroutes, accotements des chemins publics et parc nationaux »). Nous ne reviendrons donc pas sur cette question, sinon pour demander au gouvernement du Québec que, dans les démarches qu'il a entreprises auprès du gouvernement fédéral concernant des questions relatives aux véhicules hors route, il aborde la question de l'accès des motoneigistes dans les parcs fédéraux, pour permettre que ceux-ci puissent y circuler.

RECOMMANDATION N^{O} 27

Au sujet des démarches entreprises par le gouvernement du Québec auprès du gouvernement fédéral concernant des questions relatives aux VHR, la FCMQ recommande d'ajouter à ces démarches, si ce n'est déjà fait, la demande au gouvernement fédéral de permettre aux motoneigistes de pouvoir circuler sur les sentiers aménagés dans les parcs fédéraux.

2.5. La surveillance des sentiers

2.5.1. S'assurer que les forces de l'ordre et les agents bénévoles de l'escouade spéciale qui sera constituée auront les mêmes pouvoirs et responsabilités pour faire respecter l'ensemble des règlements concernant la pratique de la motoneige

Extraits du *Document d'orientation*

1er extrait. *Préciser l'interdiction de modifier les systèmes d'échappement des VHR, dont les silencieux, afin d'en faciliter l'application. La patrouille spéciale d'agents de surveillance de sentier (...) sera chargée d'en assurer l'application.*

2e extrait. *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.*

3e extrait. *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.*

Les orientations du ministère des Transports visant la création d'une escouade spéciaux d'agents bénévoles spéciaux de surveillance des sentiers sont parmi celles qui sont les plus importantes pour la FCMQ. Elles démontrent que le gouvernement a compris les limites actuelles de nos agents de surveillance à se faire respecter et à appliquer les lois et règlements concernant la pratique de la motoneige. Le fait que l'on veuille créer une telle escouade et lui accorder une identification ainsi que des pouvoirs qui assureront le succès de ses interventions devrait certes améliorer la sécurité sur les sentiers et diminuer les cas de nuisance.

Nous notons cependant que les trois extraits mentionnés du *Document d'orientation* ne mentionnent pas que la Sûreté du Québec et les policiers municipaux seront tenus d'être présents sur les sentiers pour s'assurer, comme les agents bénévoles spéciaux, que les règlements dont il est question – interdiction de modifier les systèmes d'échappement des VHR et obligation de détenir un droit d'accès – seront respectés. À notre avis, il est important que les forces de l'ordre exercent activement cette présence et cette surveillance au sujet de ces questions et de toutes celles qui se rapportent à une pratique de la motoneige respectueuse de toutes les lois, et ce, pour deux raisons.

- Même si l'identification renouvelée et les pouvoirs accrus envisagés pour les agents bénévoles spéciaux leur permettront de mieux se faire respecter et de faire respecter les règles, les agents de la paix, par leur identification et leurs pouvoirs, seront toujours plus « impressionnants » que ces agents bénévoles sur ces questions. **La présence active des forces de l'ordre est donc essentielle sur les sentiers pour appuyer celle des agents bénévoles spéciaux et pour éduquer les motoneigistes à une pratique respectueuse des règles dans leur pratique de la motoneige.**

- Le gouvernement appuie de plus d'une façon ce principe de la présence active de la Sûreté du Québec et des policiers municipaux sur nos sentiers. En effet, il souhaite par exemple préciser l'obligation pour les propriétaires de VHR de détenir un droit d'accès pour avoir le droit de circuler dans les sentiers. Or, comme cette obligation sera désormais édictée dans la loi, selon la volonté annoncée par le gouvernement dans le *Document d'orientation,* il reviendra donc naturellement aux forces de l'ordre, qui ont pour mission de faire respecter toutes les lois, de faire respecter cette nouvelle disposition législative. D'autre part, le gouvernement, au nom de la sécurité publique, doit s'assurer que les policiers jouent un rôle actif et soutenu, et dans toutes les régions du Québec, pour contrôler une activité qui met en jeu la sécurité ainsi que la tranquillité publiques.

Ces remarques concernent les deux premiers extraits que nous avons cités du *Document d'orientation.* Quant au troisième extrait, il indique quelques exemples d'infractions pour lesquelles les agents bénévoles spéciaux pourront émettre des infractions. Or, à notre avis, cette liste devrait être étendue à tout autre élément des lois et règlements visant les utilisateurs de motoneige, afin d'optimiser les interventions de cette escouade spéciale.

Bref, nous pourrions résumer ainsi nos propos sur les pouvoirs que nous espérons voir exercer et par les forces de l'ordre et par les agents bénévoles spéciaux : **en matière de pratique de la motoneige, les forces de l'ordre et les surveillants bénévoles spéciaux devraient pouvoir se conseiller, se compléter le mieux possible et exercer les mêmes pouvoirs.** La réciprocité des pouvoirs pour faire appliquer **tous** les règlements et les lois relatifs à la pratique de la motoneige est éminemment souhaitable entre les deux corps de surveillance, soit les forces de l'ordre et les agents bénévoles spéciaux.

Enfin, nous recommandons au gouvernement, dans le but d'éviter toute bureaucratie qui pourrait nuire au travail des agents bénévoles spéciaux et à l'application des lois relatives à la pratique de la motoneige, de prévoir la procédure la plus simple possible pour émettre les contraventions, payer les amendes et permettre d'assurer un suivi pour l'ensemble du processus.

RECOMMANDATION N° 28

La FCMQ recommande au gouvernement de préciser formellement que la Sûreté du Québec et les forces policières municipales, dans leurs activités de surveillance des sentiers, seront aussi tenus d'assurer, comme nos patrouilleurs bénévoles spéciaux, l'application des lois et règlements visant les silencieux et l'obligation de détenir un droit d'accès.

RECOMMANDATION N° 29

Concernant les contraventions que ces patrouilleurs bénévoles spéciaux pourront émettre, la FCMQ recommande au gouvernement du Québec de prévoir :

- **que ces agents pourront émettre des contraventions non seulement sur des questions comme la non-conformité des équipements obligatoires sur les VHR et le non-paiement du droit d'accès obligatoire, mais aussi relativement à tout autre élément des lois et règlements visant les utilisateurs de ces véhicules;**

- **des modalités simples pour émettre ces contraventions, payer les amendes et faire le suivi de l'ensemble du processus.**

De plus, nous recommandons au gouvernement d'inclure aux pouvoirs des agents bénévoles spéciaux le droit de demander aux motoneigistes qu'ils interceptent de s'identifier (en présentant un permis de conduire ou un autre document légalement reconnu).

2.5.2. S'assurer que les agents bénévoles spéciaux seront en nombre suffisant et auront la protection nécessaire pour exercer adéquatement leurs activités de surveillance et d'intervention

Pour parvenir à se faire respecter des contrevenants à travers tout le Québec, les agents bénévoles spéciaux devront être en nombre suffisant pour couvrir tout le territoire. À ce sujet, nous espérons que le ministère des Transports consultera la FCMQ pour déterminer le nombre adéquat de ces agents dont chaque région aura besoin.

Nous espérons aussi que le gouvernement dotera les agents bénévoles spéciaux de protections législatives semblables à celles dont jouissent les policiers, afin qu'ils puissent imposer des amendes vraiment dissuasives à tout contrevenant qui leur manquerait de respect. Année après année, on nous rapporte des cas flagrants d'intimidation et de manque de respect de la part des motoneigistes interceptés. Et cela n'est pas étonnant, étant donné que les agents bénévoles, y compris ceux de l'escouade spéciale, sont eux-mêmes des motoneigistes et souvent des voisins ou connaissances des personnes qu'ils intercepteront. Dans ce contexte, ces agents devraient disposer de mesures pénales plus dissuasives qu'une amende de cette somme. Actuellement, les amendes prévues dans un tel cas sont de 100 dollars, et l'expérience nous démontre qu'un tel montant est insuffisant.

RECOMMANDATION N° 30

La FCMQ recommande au gouvernement du Québec de modifier la loi pour augmenter la pénalité à tout motoneigiste qui manque de respect à nos patrouilleurs bénévoles (cette pénalité est actuellement de 100 $).

RECOMMANDATION N° 31

Nous recommandons au gouvernement du Québec de consulter la FCMQ pour déterminer le nombre de patrouilleurs spéciaux qu'il faudra prévoir pour assurer une surveillance adéquate du réseau complet de sentiers.

2.6. La sensibilisation

L'éducation ainsi que la sensibilisation des motoneigistes à une conduite de la motoneige qui soit sécuritaire et respectueuse des citoyens et de l'environnement, a toujours été une priorité pour la FCMQ et ses clubs. Depuis la fondation de notre fédération, il y a 32 ans, nous consacrons beaucoup d'argent et d'énergie, à travers de nombreuses initiatives, pour que les motoneigistes du Québec ou qui viennent chez nous en touristes comprennent bien et adoptent tous les principes et les comportements dont dépend la conduite la plus appropriée d'une motoneige.

L'une de ces initiatives, toute récente, a été **l'élaboration par la FCMQ d'un code d'éthique pour les conducteurs de motoneige.** Notre fédération entend prendre tous les moyens pour diffuser ce code auprès des motoneigistes et pour que ceux-ci adhèrent pleinement et en tout temps à chacun de ces « bons commandements de conduite » à respecter. On trouvera notre code d'éthique à l'annexe 4 de ce mémoire.

Nous sommes en accord avec toutes les mesures de sensibilisation proposées dans le *Document d'orientation,* mais nous demandons au gouvernement de préciser deux d'entre elles (voir les deux sous-sections suivantes).

2.6.1. Prévoir une participation financière du gouvernement du Québec à la campagne d'éducation et de sensibilisation projetée ainsi qu'une identification claire et constante du gouvernement comme partenaire de cette campagne

Nous approuvons la campagne d'éducation et de sensibilisation des utilisateurs de VHR pour une bonne conduite de leur véhicule, telle que cette campagne est proposée à la page 20 du *Document d'orientation.* Une telle mesure répond en fait à l'une des recommandations de notre mémoire précédent.

La FCMQ est prête à assumer une part du financement requis pour une telle campagne, part que nous pourrons déterminer à la suite de consultations avec le ministère des Transports, et nous nous réjouissons de la volonté du gouvernement de demander aux manufacturiers de VHR de s'y impliquer aussi sur le plan financier. Comme la FCMQ et ses clubs, les manufacturiers doivent reconnaître leur responsabilité dans l'éducation et la sensibilisation des utilisateurs de VHR.

Toutefois, le *Document d'orientation* n'indique pas formellement que le gouvernement du Québec contribuera également à défrayer les coûts de la campagne projetée. À notre avis, le gouvernement a lui aussi une part de responsabilité dans la réalisation de cette campagne, puisque celle-ci vise entre autres des objectifs de sécurité publique. C'est pourquoi nous souhaitons que le gouvernement indique son intention de participer financièrement à cette démarche d'éducation et de sensibilisation. De plus, pour donner un maximum de crédibilité et, donc, de portée à cette campagne, nous souhaitons aussi que, dans toutes les pièces publicitaires ou d'information qui seront alors produites, le gouvernement du Québec soit clairement identifié comme étant l'un des partenaires principaux de la campagne.

RECOMMANDATION N° 32

La FCMQ recommande au gouvernement de préciser qu'il participera financièrement à la campagne de sensibilisation projetée et qu'il sera toujours clairement identifié comme l'un des promoteurs de cette campagne, cela à des fins d'équité et pour donner le maximum de crédibilité à cet effort de sensibilisation.

2.6.2. Consulter la FCMQ au sujet du contenu des activités de sensibilisation qui seront proposées aux élèves de secondaire V

Nous approuvons également le projet du gouvernement de sensibiliser les élèves de secondaire V à une utilisation des VHR qui soit sécuritaire et respectueuse des citoyens et de l'environnement. Comme la FCMQ a une grande expertise de ce type d'efforts de sensibilisation, et ce, notamment auprès des jeunes motoneigistes (comme nous l'avons mentionné, nous avons produit et dispensons une formation à l'intention des motoneigistes de 14 et 15 ans), et que notre fédération souhaite être considérée comme étant l'instance ayant la plus grande expertise relativement à la pratique de la motoneige au Québec, nous demandons au gouvernement que l'on consulte la FCMQ au sujet de l'élaboration des activités de sensibilisation qui seront proposées aux élèves de secondaire V.

RECOMMANDATION N° 33

Concernant la sensibilisation aux questions de VHR prévue pour les élèves de secondaire V, nous recommandons au gouvernement de consulter la FCMQ pour l'élaboration des activités qui seront proposées à ces personnes.

3. Synthèse des recommandations

RECOMMANDATION N° 1

La FCMQ recommande au gouvernement du Québec de reconnaître :

- **dans la loi, que la FCMQ et ses clubs constituent la première source d'expertise pour toute question relative à la pratique de la motoneige;**

- **par les mesures qu'il proposera sur l'avenir de la pratique de la motoneige au Québec, qu'en raison de cette expertise unique, nos bénévoles soient associés de près aux travaux qui mèneront à l'élaboration des nouvelles mesures et qu'ils puissent, lors de ces travaux comme aux séances des Tables de concertation qui seront instituées, exercer l'influence prépondérante correspondant à cette expertise.**

RECOMMANDATION N° 2

Nous recommandons au gouvernement du Québec de prendre tous les moyens possibles pour que les mesures qu'il proposera sur l'avenir de la pratique de la motoneige au Québec permettent une réforme :

- **la plus simple et la plus souple possible, en conservant l'essentiel de la législation actuelle et en s'assurant que les nouvelles mesures qui seront instituées ne créeront pas de structures bureaucratiques susceptibles de nuire à notre bénévolat;**

- **juste et équitable, en accordant à nos clubs une partie des retombées économiques récréo-touristiques de la motoneige, puisque ce sont nos bénévoles qui rendent la pratique de la motoneige possible au Québec et attrayante pour les motoneigistes touristes;**

- **globale et complète, en faisant en sorte que toutes les nouvelles mesures concernant l'établissement, la pérennité et le financement du réseau, ainsi que le mandat des Tables de concertation, visent non seulement les sentiers interrégionaux, mais aussi l'ensemble du réseau, incluant les sentiers locaux et régionaux;**

- **Durable, en instituant les Tables de concertation, son comité consultatif ainsi que les ressources de coordination ou autres à long terme, et non seulement pour une période de trois ans. Aussi, nous souhaitons que le gouvernement du Québec accorde un financement annuel récurrent aux clubs de motoneigistes (voir notre recommandation No 14) pour qu'ils puissent s'acquitter de leurs obligations dues à l'entretien des sentiers, ce qui est une condition essentielle au maintien ainsi qu'au recrutement de nos bénévoles et, par conséquent, à la pérennité du réseau.**

3.1. La concertation régionale

RECOMMANDATION N° 3

Nous recommandons au gouvernement du Québec de légiférer pour que tous les sentiers aménagés et entretenus par nos clubs à des fins de pratique de la motoneige, y compris les sentiers aménagés sur les chemins forestiers abandonnés et sur les terres publiques, soient réservés exclusivement aux clubs de la FCMQ durant l'hiver et de prévoir que :

- **tout autre utilisateur qu'un motoneigiste* soit sanctionné par une amende s'il y circule durant l'hiver;**
- **tous les motoneigistes*, quels qu'ils soient, circulant sur ces sentiers durant l'hiver aient l'obligation de payer un droit d'accès, et que ceux qui n'ont pas payé ce droit soient sanctionnés par une amende; et**
- **le droit de circuler pour les autres utilisateurs* durant les trois autres saisons fasse l'objet d'ententes au cas par cas avec les clubs.**

Ne s'appliquerait pas aux propriétaires privés circulant sur leurs propres terrains et ne restreindrait pas les droits de ces propriétaires à l'utilisation pleine et entière de leurs terrains.

RECOMMANDATION N° 4

Nous recommandons au gouvernement du Québec de légiférer pour que l'aménagement sur les chemins publics de terres publiques de tout nouveau sentier de motoneige par d'autres groupes que les clubs de la FCMQ nécessite l'accord de cette dernière.

RECOMMANDATION N° 5

La FCMQ recommande au gouvernement du Québec d'ajouter au mandat des Tables de concertation l'obligation de déterminer des réseaux distincts complets pour les motoneigistes et les quadistes, c'est-à-dire qui incluront l'ensemble du réseau, soit les sentiers locaux et régionaux en plus des sentiers interrégionaux.

RECOMMANDATION N° 6

La FCMQ recommande au gouvernement du Québec d'ajouter au mandat des Tables de concertation régionale une procédure et des pouvoirs d'examen du bien-fondé des plaintes et de traitement de celles-ci.

RECOMMANDATION N° 7

La FCMQ recommande au gouvernement du Québec d'inclure au mandat des Tables de consultation la possibilité d'envisager des sentiers de motoneige dans les chemins forestiers abandonnés, les emprises des autoroutes, les accotements des chemins publics et les parcs nationaux.

RECOMMANDATION N° 8

Au sujet des Tables de concertation, la FCMQ recommande au gouvernement du Québec de préciser la portée de leur autorité, la procédure de nomination des membres ainsi que les mécanismes qui permettront l'adoption des recommandations, et ce, en visant la plus grande souplesse possible et l'expression des diversités régionales.

Nous souhaitons de plus que ces tables ne regroupent qu'un représentant ou qu'un nombre très limité de délégués par partie, afin de faciliter les travaux.

RECOMMANDATION N° 9

La FCMQ recommande au gouvernement du Québec de préciser, en visant la plus grande souplesse possible et l'expression des diversités régionales, la portée et les conditions d'exercice de l'autorité du comité consultatif, la procédure de nomination des membres ainsi que le type de litiges qui pourront être arbitrés.

RECOMMANDATION N° 10

La FCMQ recommande au gouvernement du Québec, au sujet de la négociation des droits de passage, de prévoir que l'on tienne compte des pratiques usuelles des bénévoles en ce domaine, pratiques qui ont fait leurs preuves.

De plus, s'il y a lieu de prévoir entre les propriétaires et les motoneigistes des mécanismes ou des contrats d'entente, nous demandons que ces mécanismes et ces contrats soient les plus simples et les plus souples possibles.

3.2. Le financement des réseaux interrégionaux

RECOMMANDATION N^{O} 11

La FCMQ recommande au gouvernement du Québec, concernant la surcharge prélevée par la SAAQ à l'intention de nos clubs :

- **d'augmenter sans délai la surcharge de 10 dollars;**
- **de créer une procédure, dans laquelle la FCMQ pourrait jouer un rôle déterminant, pour permette une révision périodique juste et équitable du montant de la surcharge, afin que nos clubs puissent faire face à l'augmentation du coût de la vie et de leurs frais d'exploitation.**

RECOMMANDATION N^{O} 12

Nous recommandons au gouvernement du Québec de réserver à la FCMQ la totalité de la surcharge prélevée par la SAAQ.

RECOMMANDATION N^{O} 13

Nous recommandons au gouvernement du Québec de prévoir une instance unique où adresser les projets à financer ainsi que les mécanismes les plus souples et les plus simples possibles, afin d'éviter toute bureaucratie susceptible de nuire à nos bénévoles.

RECOMMANDATION N^{O} 14

Nous recommandons au gouvernement du Québec d'accorder à la FCMQ, dès la saison prochaine, un financement annuel récurrent d'un million de dollars pour permettre à notre fédération de faire face à toutes ses obligations financières et de soutenir son bénévolat, afin de pouvoir maintenir un réseau de sentiers qui sera encore plus attractif pour les motoneigistes québécois ou touristes.

RECOMMANDATION N° 15

La FCMQ recommande au gouvernement du Québec de reconnaître qu'il doit prendre en charge une partie des nouvelles dépenses qui devraient être engagées relativement à la pratique de la motoneige quand ces nouveaux investissements :

- **seront dus au gouvernement du Québec, par ses lois, normes, règlements, programmes, décisions de créer de nouveaux sentiers ou qui entraînent la relocalisation de sentiers existants, etc., affectant les motoneigistes ou la pratique de leur loisir;**
- **ne pourront être assumés en entier par la FCMQ, quand il s'avérera que celle-ci n'a pas les moyens d'assumer seule les nouvelles dépenses, par exemple en matière de sécurité (nouveaux équipements, formation des agents spéciaux, etc.).**

RECOMMANDATION N° 16

Nous recommandons au gouvernement d'accepter les mesures de révision proposées par la FCMQ concernant l'ensemble de son programme d'assistance financière. Cela permettra de donner à notre fédération toute la latitude de gestion à laquelle elle a légitimement droit pour faire face à ses besoins selon ses priorités et les régions.

3.3. La pérennité des sentiers

RECOMMANDATION N° 17

La FCMQ recommande au gouvernement du Québec que la proposition d'amendement législatif qu'il annonce, visant à protéger les réseaux interrégionaux contre les recours basés sur les inconvénients de voisinage ou sur des préjudices liés au bruit ou aux odeurs, soit étendue dès maintenant à l'ensemble du réseau, donc aux sentiers locaux et régionaux.

3.4. Le resserrement des règles

RECOMMANDATION N° 18

La FCMQ recommande au gouvernement du Québec que l'interdiction annoncée de modifier les systèmes d'échappement des VHR, dont les silencieux :

- **ne s'applique pas aux motoneiges quand celles-ci sont utilisées exclusivement pour des compétitions sportives autorisées, dans des circuits servant à ces fins;**
- **soit assortie de sanctions pénales précises, faciles d'application et dissuasives.**

RECOMMANDATION N° 19

La FCMQ recommande au gouvernement du Québec de prévoir que l'interdiction annoncée de vendre des équipements destinés à modifier les VHR, et particulièrement leurs systèmes d'échappement, ne s'applique pas aux équipements vendus pour les motoneiges qui seront utilisées exclusivement pour des compétitions sportives autorisées, dans des circuits servant à ces fins.

RECOMMANDATION N° 20

Nous recommandons au gouvernement du Québec de revoir, en collaboration avec la FCMQ, l'amendement législatif projeté pour interdire la circulation de VHR qui ne satisfont pas aux normes de bruit et de rejet d'hydrocarbures, afin de permettre dans certains cas la circulation de motoneiges ne répondant pas à ces normes (vieilles motoneiges de collectionneurs ou utilisées sur un terrain privée ou à des fins de compétitions, etc.) ou qui répondaient aux normes à l'époque de leur fabrication.

RECOMMANDATION N° 21

Nous recommandons au gouvernement du Québec de modifier à des fins de sécurité, en collaboration avec la FCMQ, l'article 21 de la *Loi sur les véhicules hors route* qui concerne les sièges d'appoint des motoneiges.

RECOMMANDATION N° 22

La FCMQ recommande au gouvernement du Québec :

- **de permettre aux utilisateurs âgés de 14 ou de 15 ans de conduire une motoneige, à condition d'être accompagnés d'un adulte, sur la même ou sur une autre motoneige;**

- **de ne pas imposer une limite d'âge aux personnes qui conduisent seules une motoneige lorsque cette activité s'inscrit dans le cadre d'une compétition sportive autorisée, sur des circuits prévus à ces fins.**

RECOMMANDATION N° 23

Au sujet de l'amendement législatif qui sera proposé afin d'inclure l'obligation pour les utilisateurs de VHR de détenir un droit d'accès lorsqu'ils conduisent leur véhicule dans les sentiers, la FCMQ recommande au gouvernement du Québec de préciser quelles seront les sanctions prévues aux contrevenants. Pour dissuader les utilisateurs de circuler sans droit d'accès avec leur véhicule, la FCMQ propose les sanctions suivantes :

- **deux fois le prix du droit d'accès pour une première offense;**

- **quatre fois le prix du droit d'accès pour une récidive ou un droit d'accès contrefait.**

RECOMMANDATION N° 24

La FCMQ demande au gouvernement du Québec de ne pas limiter par loi la distance de circulation des motoneiges sur les chemins publics. Nous recommandons plutôt de prévoir un encadrement plus souple, basé notamment sur l'emploi d'une signalisation appropriée, afin de tenir compte du caractère « cas par cas » de la circulation des VHR selon l'environnement propre à chaque chemin public, lorsque la sécurité publique n'est pas compromise.

RECOMMANDATION N° 25

Concernant le mandat projeté relativement au développement d'un cours spécifique pour la formation des guides de motoneige, nous recommandons au gouvernement du Québec, au nom de la sécurité publique, de prévoir que :

- **la FCMQ devra être associée étroitement à la création de ce cours;**
- **l'instance qui reconnaîtra la compétence des guides et des locateurs soit la FCMQ.**

RECOMMANDATION N° 26

La FCMQ recommande au gouvernement du Québec de modifier le *Règlement sur les véhicules hors route* (section 1, article 1), afin de porter l'heure du début de la fermeture des sentiers pour la nuit de 22 heures à 23 heures, « dans un sentier établi dans une emprise ferroviaire désaffectée et indiqué à un schéma d'aménagement et de développement ou à un schéma métropolitain d'aménagement et de développement » (article 12, alinéa 4, de la *Loi sur les véhicules hors route*).

De plus, nous recommandons de ne pas étendre à l'ensemble de notre réseau de sentiers l'obligation de fermer la nuit, comme le prévoit la *Loi 90* pour les emprises ferroviaires désaffectées.

RECOMMANDATION N° 27

Au sujet des démarches entreprises par le gouvernement du Québec auprès du gouvernement fédéral concernant des questions relatives aux VHR, la FCMQ recommande d'ajouter à ces démarches, si ce n'est déjà fait, la demande au gouvernement fédéral de permettre aux motoneigistes de pouvoir circuler sur les sentiers aménagés dans les parcs fédéraux.

3.5. La surveillance des sentiers

RECOMMANDATION N^{O} 28

La FCMQ recommande au gouvernement de préciser formellement que la Sûreté du Québec et les forces policières municipales, dans leurs activités de surveillance des sentiers, seront aussi tenus d'assurer, comme nos patrouilleurs bénévoles spéciaux, l'application des lois et règlements visant les silencieux et l'obligation de détenir un droit d'accès.

RECOMMANDATION N^{O} 29

Concernant les contraventions que ces patrouilleurs bénévoles spéciaux pourront émettre, la FCMQ recommande au gouvernement du Québec de prévoir :

- **que ces agents pourront émettre des contraventions non seulement sur des questions comme la non-conformité des équipements obligatoires sur les VHR et le non-paiement du droit d'accès obligatoire, mais aussi relativement à tout autre élément des lois et règlements visant les utilisateurs de ces véhicules;**

- **des modalités simples pour émettre ces contraventions, payer les amendes et faire le suivi de l'ensemble du processus.**

De plus, nous recommandons au gouvernement d'inclure aux pouvoirs des agents bénévoles spéciaux le droit de demander aux motoneigistes qu'ils interceptent de s'identifier (en présentant un permis de conduire ou un autre document légalement reconnu).

RECOMMANDATION N^{O} 30

La FCMQ recommande au gouvernement du Québec de modifier la loi pour augmenter la pénalité à tout motoneigiste qui manque de respect à nos patrouilleurs bénévoles (cette pénalité est actuellement de 100 $).

RECOMMANDATION N^{O} 31

Nous recommandons au gouvernement du Québec de consulter la FCMQ pour déterminer le nombre de patrouilleurs spéciaux qu'il faudra prévoir pour assurer une surveillance adéquate du réseau complet de sentiers.

3.6. La sensibilisation

RECOMMANDATION N° 32

La FCMQ recommande au gouvernement de préciser qu'il participera financièrement à la campagne de sensibilisation projetée et qu'il sera toujours clairement identifié comme l'un des promoteurs de cette campagne, cela à des fins d'équité et pour donner le maximum de crédibilité à cet effort de sensibilisation.

RECOMMANDATION N° 33

Concernant la sensibilisation aux questions de VHR prévue pour les élèves de secondaire V, nous recommandons au gouvernement de consulter la FCMQ pour l'élaboration des activités qui seront proposées à ces personnes.

Annexes

Annexe 1

LA FCMQ EN CHIFFRES

La FCMQ en chiffres – 2005

- 228 clubs de motoneigistes répartis dans 13 régions administratives.
- 32 000 km de sentiers interconnectés
- Près de 100 000 membres, soit environ 62 % de l'ensemble des motoneiges immatriculées.
- Plus de 4000 bénévoles, dont 1800 surveillants de sentiers, consacrant chaque année quelque 800 000 heures de travail.

Parmi les responsabilités des clubs

- La vente et le contrôle des droits d'accès.
- La construction de ponts et de ponceaux.
- L'aménagement de sentiers et, pour ce faire, la négociation de droits de passage avec les propriétaires de terrains privés et les organisations municipales, provinciales et fédérales.
- L'installation de panneaux de signalisation et l'entretien des sentiers.
- Le maintien de la sécurité dans les sentiers par des patrouilles d'agents de surveillance bénévoles et la sensibilisation des motoneigistes à la pratique civique de la motoneige.

Annexe 2

COÛTS ESTIMÉS PAR LA FCMQ POUR LES PATROUILLES SPÉCIALES

DÉPENSES PAR MOTONEIGE

Location de motoneige	3 500 $
Maintenance	150 $
Per diem	4 000 $
Assurance	400 $
Gyrophares	100 $
Habit (par agent)	800 $
TOTAL	**8 950 $**

N.B. L'engagement d'une personne serait également nécessaire pour faire la gestion de ce nouveau programme à un salaire de 40 000 $.

Annexe 3

ÂGE MINIMUM POUR CONDUITE DE MOTONEIGE US/CAN

Province	Âge minimum et conditions
Terre Neuve	16 ans
	13 ans avec supervision d'un adulte
Nouvelle Écosse	14 ans
	10-14 ans avec supervision d'un adulte
Île du Prince Édouard	16 ans 12 ans seul sans traverser de routes 10 ans avec supervision d'un adulte
Nouveau Brunswick	14 ans
Québec	14 ans 14-16 avec ans avec un cours de conduite
Ontario	12 ans avec un cours de conduite
Manitoba	16 ans 14-16 ans sans traverser de routes Moins de 14 ans avec supervision d'un adulte
Saskatchewan	12 ans avec cours de sécurité et supervision d'un adulte
Alberta	Moins de 14 ans avec supervision d'un adulte
Colombie Britannique	Aucun âge minimum
Yukon	Conduite sur routes seulement avec permis de conduire
Nunavut	Aucun âge sauf à Iqualuit

État	Âge minimum et conditions
Alabama	Aucun
Alaska	Aucun
Arizona	Aucun
Arkansas	Moins de 12 ans avec supervision d'un adulte
Californie	10-14 ans avec supervision d'un adulte
Colorado	Moins de 10 ans ne peuvent pas traverser de routes
Connecticut	12-16 ans avec supervision d'un adulte
Delaware	Moins de 12 avec supervision d'un adulte
Florida	Aucun
Georgie	Aucun
Hawaii	Aucun
Idaho	Aucun
Illinois	Aucun
Indiana	Moins de 14 avec supervision d'un adulte
Iowa	12-15 ans avec supervision d'un adulte
Kansas	Aucun
Kentucky	Moins de 16 ans 90cc ou moins Moins de 12 ans 70cc et avec supervision d'un adulte
Louisiane	Aucun
Maine	Moins de 15 ans avec supervision d'un adulte Moins de 10 défendu sur terres publiques
Maryland	12 ans avec permis d'apprenti conducteur
Massachusetts	10-14 ans avec supervision d'un adulte
Michigan	Moins de 16 ans avec supervision d'un adulte
Minnesota	Moins de 12 avec supervision d'un adulte
Mississippi	Aucun
Missouri	Moins de 16 avec supervision d'un adulte
Montana	Aucun
Nebraska	Aucun
Nevada	Aucun
New Hampshire	Moins de 14 ans avec supervision d'un adulte
Montana	Moins de 16 ans 90cc ou moins. Moins de 14 ans défendu sur terres publiques
Nouveau Mexique	Aucun
New York	Moins de 16 avec supervision d'un adulte
Caroline du Nord	Aucun
Dakota du Nord	12-16 ans avec certificat de sécurité
Ohio	12-16 ans avec supervision d'un adulte
Oklahoma	Aucun
Oregon	Moins de 12 ans avec permit et supervision d'un adulte
Pennsylvanie	Moins de 10 ans défendu sur terres publiques
Caroline du Sud	Aucun
Dakota du Sud	Aucun
Tennessee	Aucun
Texas	Moins de 14 ans avec supervision d'un adulte
Utah	Moins de 8 ans défendu sur terres publiques 8-16 ans avec certificat de sécurité
Vermont	Moins de 12 ans avec supervision d'un adulte sur terres publiques
Virginia	12-16 ans 90cc ou moins
Washington	Aucun
West Virginia	Aucun
Wisconsin	Moins de 12 ans avec supervision d'un adulte sur terres publiques
Wyoming	Aucun

Annexe 4

CODE D'ÉTHIQUE DE BONNE CONDUITE DU MOTONEIGISTE ADOPTÉ PAR LA FCMQ

À titre de motoneigiste responsable :

GÉNÉRAL:

- Je conduirai et me comporterai au guidon de ma motoneige de manière à faire honneur à mon activité.
- J'inciterai d'autres motoneigistes à adhérer à ce code de bonne conduite.
- Je respecterai les droits des autres, y compris ceux des propriétaires fonciers et des autres adeptes de plein air.

ENVIRONNEMENT

- J'adopterai des comportements qui favorisent la protection et la préservation de l'environnement pour que tous puissent en profiter.
- Je conduirai de manière responsable et uniquement sur les sentiers balisés ou dans les zones autorisées aux motoneiges.
- Je ferai l'usage de motoneiges offrant les meilleures technologies disponibles pour la réduction des émissions polluantes et sonores.

SÉCURITÉ

- Je conduirai prudemment et serai prêt à toute éventualité en gardant le contrôle de ma motoneige.
- J'aviserai mes proches de mon itinéraire et vérifierai les conditions météo avant de partir en randonnée.
- Je traverserai les cours d'eau gelée seulement sur les sentiers balisés.
- J'aiderai les personnes en détresse.
- Je n'enfreindrai aucune loi et aucun règlement qui régit la pratique de notre activité.
- Je ferai la promotion d'une éducation et d'une formation adéquates en matière de pratique de la motoneige.
- J'adopterai le principe de la tolérance zéro, boire ou conduire, il faut choisir.