



Fédération Québécoise des Clubs Quads

**COMMENTAIRES SUR LE
DOCUMENT D'ORIENTATION
POUR VÉHICULES HORS ROUTE**

PRÉSENTÉ PAR

LA FÉDÉRATION QUÉBÉCOISE DES CLUBS QUADS

À

MADAME JULIE BOULET

MINISTRE DÉLÉGUÉE AUX TRANSPORTS

QUÉBEC, LE 8 MARS 2006

Commentaires de la Fédération Québécoise des Clubs Quads

sur

Le document d'orientation sur les véhicules hors route

Chers membres de la commission,

C'est avec grand plaisir que nous vous présentons les commentaires de notre fédération concernant le document d'orientation pour VHR présenté par madame Julie Boulet, Ministre déléguée aux Transports.

Notre organisation accueille favorablement la plupart des dispositions présentées dans ce document.

La Fédération Québécoise des Clubs Quads

La Fédération Québécoise des Clubs Quads (ci-après F.Q.C.Q.) est un organisme sans but lucratif qui a pour but de développer et de promouvoir la pratique sécuritaire de l'activité de loisir qu'est la circulation en quad au Québec.

Pour s'assurer du respect de la loi et de la pratique sécuritaire de l'activité, elle peut compter sur la collaboration de plus de 1 692 patrouilleurs de sentiers bénévoles et de plus de 2 540 bénévoles oeuvrant à l'entretien des sentiers et aux activités locales.

La F.Q.C.Q. a une vision globale à long terme et souhaite que son activité continue de grandir et de se développer dans le respect de la *Loi sur les véhicules hors route* aussi bien que dans le respect de l'environnement, de la faune, de la flore et des autres citoyens.

Les clubs de la F.Q.C.Q., qui regroupaient 9 000 quadistes en 1995, comptent aujourd'hui plus de 59 159 membres. L'activité du quad connaît une belle progression et les mesures proposées par le document d'orientation de madame la Ministre permettront à la F.Q.C.Q. d'encadrer encore plus efficacement l'utilisation du quad.

Et, puisque le nombre de véhicules immatriculés est passé de 130 000 à 308 499 au cours de dix dernières années, il est prévisible que la croissance de l'activité se maintiendra à la hausse.

Apport économique

Le quad est une activité ayant un potentiel de retombées économiques particulièrement intéressant puisqu'il s'agit d'une activité qui se pratique sur quatre saisons.

Je cède maintenant la parole à notre directeur général, monsieur Danny Gagnon.

1. La démarche

Madame la ministre,

Ce fut un travail de marathonien que de suivre et d'écouter plus de 16 rencontres publiques à travers tout le Québec, mais il fut très intéressant d'entendre les divers intervenants émettre leurs commentaires sur l'activité des VHR.

Au cours de ce processus, j'ai été agréablement surpris de constater que les intervenants ayant une vision négative de notre activité étaient en minorité. Et, les gens qui se sont exprimés l'ont fait de manière constructive sans perdre de vue l'objectif de mieux encadrer la pratique du VHR.

Ce qui résulte, aujourd'hui, en un document d'orientation proposant des solutions intelligentes qui sauront répondre aux besoins des citoyens ainsi qu'à ceux des utilisateurs de quads.

2. La concertation régionale

Nous sommes d'avis qu'il est plus que temps que des tables de concertations régionales soient mises en place afin de mieux développer et stabiliser le réseau de sentiers. Toutefois, nous nous permettons de proposer l'ajout de la CPTAQ à la liste des intervenants suggérés en page 11 du document d'orientation.

De plus, nous demandons que les représentants du quad à ces tables de concertation soient sélectionnés par la Fédération elle-même. Ces personnes devront faire preuve d'une grande ouverture d'esprit et être capable de développer une véritable

vision régionale de l'activité du quad. Notre expérience passée démontre qu'il est difficile pour certains bénévoles, qui ont travaillé d'arrache pied pour bâtir leur club, d'accepter des compromis pour ce dernier ou pour leur localité. Ceci risque d'être source de conflits entre eux, et les aménagistes des MRC ou autres intervenants.

Les municipalités devront adopter des règlements clairs sur la circulation des VHR et installer la signalisation qui s'y rattache. Actuellement trop de circulation est accordée aux clubs quads de façon non officielle ce qui fait que les utilisateurs de passage se perdent dans les rues de certaines municipalités à la recherche du véritable sentier autorisé. À cet effet, plus de budget de signalisation devrait être accordé aux municipalités afin de combler ces lacunes.

Puis, afin de permettre l'embauche de coordonnateurs et coordonnatrices de qualité pour le développement de l'activité, notre fédération est prête à ajouter de l'aide financière à celle qui sera mise à la disposition des CRÉ par le ministère des Transports, pour l'embauche de personnes ressources pour la mise en place des tables de concertation.

3. Le financement des réseaux interrégionaux

La mise en place de réseaux interrégionaux est impérative pour la répartition des retombées économiques sur toutes les régions du Québec. Une fois encore, un travail de rationalisation devra être fait pour limiter le nombre de portes d'entrée sur certaines régions. Une répétition de sentiers parallèles pour accéder aux mêmes localités représente d'énormes frais d'aménagement et d'entretien pour un potentiel 'adhésion identique.

Le quad a besoin de sentiers interrégionaux accessibles sur quatre saisons et, conséquemment, ces sentiers nécessitent un investissement plus important afin de les rendre conformes aux normes qui s'y rattachent pour la protection de la faune et de l'environnement.

Actuellement les sentiers quatre saisons sont sous-financés et leur aménagement nécessite des investissements récurrents. Les problèmes les plus fréquemment rencontrés pour l'aménagement durable de ces sentiers sont la sous évaluation par les bénévoles des travaux et des argents nécessaires ou, lorsque l'évaluation des travaux est faite par des professionnels de la foresterie, les coupures des montants d'aide demandés par les MRC qui jugent qu'il vaut mieux répartir l'aide entre plusieurs demandeurs que de donner les moyens d'effectuer correctement, pour plus de longévité, les travaux pour une seule demande de volet II.

Les tables de concertation devraient avoir le mandat de recommander aux MRC l'attribution de l'aide financière aux demandes visant les sentiers qui cadrent avec le plan régional. Ceci afin d'éviter le morcellement des sommes requises pour permettre d'effectuer correctement et complètement les travaux projetés pour en assurer la durabilité.

Les zecs

Les sentiers interrégionaux du quad rencontrent beaucoup de difficultés sur les territoires de zecs. L'inconsistance des règles de ces territoires publiques, ou publiques-privés, est un irritant à l'encadrement de l'activité du quad. À l'entrée de chaque zec, l'utilisateur doit payer un droit d'accès de 6\$ plus les taxes. Ce montant autorise son détenteur à circuler partout sur la zec concernée.

Tout ce que la FQCQ demande c'est d'avoir accès à ces territoires de façon transitoire seulement. Ce qui permettrait de relier des régions entre elles.

Depuis cinq ans déjà nous tentons de négocier avec la Fédération québécoise des gestionnaires de zecs qui, à notre grand désarroi, n'a qu'un bien faible pouvoir de recommandation auprès de ses membres. En 2004, nous avons conclu une entente pour la vente d'une vignette annuelle de zecs au coût de 34\$ par quad membre de la FQCQ. Les zecs n'ont pas toutes respecté cette entente de vignette avec pour résultat que nos membres se sont vite lassés de se faire taxer de nouveau et de façon inattendue à des barrières. La validité « aléatoire » de cette vignette a vite fait d'être connue et les gens ont cessé de se la procurer et certains ont carrément demandé de se faire rembourser.

Notre fédération a fait une nouvelle proposition à la FQGZ (voir en annexe 1) qui, comme nous en avons déjà été informés, ne sera pas retenue. Les zecs désirent que nous leur garantissons annuellement un revenu. Nous trouvons exagéré que le quad doive payer uniquement pour transiter via ces territoires. Cette pratique nuit au développement du quadisme et doit être abolie.

Le financement de l'entretien

Le financement pour l'entretien des sentiers est actuellement insuffisant parce que sous évalué. En effet, les clubs pauvres y consacrent moins d'argent, soit en n'entretenant pas les sentiers adéquatement ou en interrompant complètement l'entretien lorsqu'ils manquent d'argent.

Le volet de l'entretien des sentiers est particulièrement important pour assurer la sécurité des utilisateurs. Et, contrairement à ce que certains semblent croire, l'entretien de sentiers d'été est plus onéreux que celui des sentiers d'hiver.

Depuis 1998 nous recevons 6\$ de la surcharge de l'immatriculation pour l'entretien du réseau et, depuis 2001 nous demandons une augmentation de ce montant. Nous souhaitons avoir un retour de 30 \$ de la surcharge de l'immatriculation. Le quad est une activité qui se pratique à l'année et qui a un potentiel de développement énorme. Le Québec est un lieu privilégié pour la pratique du quad et il y a lieu de miser sur son potentiel pour en faire une des activités principales de l'industrie touristique.

Du 30 \$ demandé par immatriculation par la F.Q.C.Q., 10 \$ seront consacrés à l'établissement d'un réseau permanent, pour les mises de fond des utilisateurs aux différents programmes. Ces mises de fond sont actuellement souvent difficiles à rassembler. L'autre part de 20\$ de l'immatriculation sera remis dans le programme actuel avec ses différents volets.

4. La pérennité des sentiers

La pérennité des sentiers est l'un des éléments clé de ce document. Nos bénévoles n'en peuvent plus de relocaliser des sentiers. Mieux localiser les sentiers pour bien stabiliser le réseau est important pour ne pas avoir à recommencer sans cesse.

5. Le resserrement des règles

Le resserrement des règles est le point qui nous interpelle le plus dans ce document. Nous sommes favorables à l'interdiction de vente d'accessoires pour modifier les quads. C'est le cas des systèmes d'échappement trafiqués qui n'ont pour seul effet que de nous faire perdre régulièrement des droits de passage. Nous souhaitons que le libellé de cette mesure soit facilement applicable car, actuellement, ce n'est pas le cas.

Nous recommandons avec insistance qu'un guide d'information sur les VHR, destiné aux municipalités, soit produit pour bien les informer sur leurs pouvoirs de décision et leurs droits en matière de réglementation de VHR sur leur territoire. Nous demandons que ce document soit endossé par les organismes interagissant avec les municipalités tels le gouvernement, les corps policiers, municipaux et provinciaux et la Fédération afin que, finalement,

une seule et même information soit diffusée par tous ces groupes confondus. Des avis contraires persistent à être émis et nous causent inutilement des désagréments.

L'élaboration de plans d'évacuation de blessés hors route est aussi une grande préoccupation. Tous se lancent la balle et il devient important de préciser des protocoles d'évacuation pour toutes les régions du Québec.

La sécurité

Nous sommes en désaccord avec la proposition de hausser l'âge minimum de conduite. Nous sommes d'avis que, pour accroître la sécurité des jeunes, il serait préférable d'obliger les jeunes de 14, 15, 16 et 17 ans à suivre la formation obligatoire de cours de conduite de quad.

Les jeunes de 14 et 15 ans sont très réceptifs et attentifs à la matière enseignée. Le cours de conduite de VHR est la première formation en conduite de véhicule motorisé à laquelle ces jeunes participent et c'est probablement pourquoi ils sont tellement réceptifs. De plus, ils sont en âge de conduire un cyclomoteur, sans aucune formation. N'est-il pas illusoire de croire qu'ils s'abstiendront de conduire un quad en sentiers alors qu'ils ont le droit de conduire un cyclomoteur sur la route parmi les automobiles et camions?

Nous nous inquiétons du vide juridique que laisserait ce report de l'âge minimum de conduite en matière d'assurance. D'une part le document d'orientation prévoit une immunité au cédant de droit de passage pour mieux le protéger, et, d'autre part, le décalage de l'âge minimum de conduite exposera les familles québécoises à perdre une partie de leur protection d'assurance en responsabilité civile tel que stipulé dans la police FPQ, no 1, (Annexe 2 Lettre de Univesta). Si vous n'acceptez pas la révision de cette mesure, nous vous demandons une dérogation pour tous les jeunes que nous avons récemment formés.

Location de VHR

Il est temps que la location de VHR soit mieux réglementée. De plus, l'âge des véhicules devrait faire partie de ces mesures et une fiche d'entretien pour chaque véhicule devrait être tenue à jour par les locateurs. Cette fiche devrait même être accessible au client à son retour de location.

Les guides en VHR devraient avoir une formation adéquate en plus d'une formation en premiers soins. Aussi, une formation de

base, d'une durée de 4 heures, devrait être mise en place à l'intention des clients locataires.

Compétence fédérale

Nous recommandons à madame la Ministre de faire des démarches, auprès de ses confrères des autres provinces du Canada, pour en arriver à faire implanter des normes de limitation de puissance moteur dans les plus brefs délais. La puissance actuelle des véhicules nous fait déjà craindre le pire. Le Québec est reconnu comme leader en matière de législation VHR il est temps d'utiliser cette notoriété pour influencer l'avenir.

6. La surveillance des sentiers

Nous demandons que le pouvoir d'accepter ou de destituer les agents de surveillance de sentiers appartienne à la Fédération. Actuellement, ce sont les clubs qui ont ce pouvoir et, si un agent abuse de ses pouvoirs, il peut demeurer en fonction tant que son club tolère ou est en accord avec ses méthodes d'intervention. Nous avons rencontré récemment un cas pour lequel nous avons les mains liées pour prendre des sanctions disciplinaires. Et, l'individu, agent de surveillance et dirigeant de son club, le sait pertinemment.

Au sujet de la formation par la Sûreté du Québec, j'aimerais spécifier que jusqu'à maintenant aucun de nos 1 600 agents de surveillance de sentiers n'a été formé par cette dernière. Nous nous questionnons donc, à la FQCQ, sur la supposée entente de formation pour nos agents de surveillance des sentiers de quads. Toutefois, nous savons que les agents des sentiers de motoneiges ont eu droit à cette formation. Nous attendons toujours.

Les agents spéciaux

La Fédération Québécoise des Clubs Quad est d'accord avec l'implantation d'agents spéciaux. Cependant on s'interroge sur le coût de formation et d'opération de ces équipes d'agents. L'achat d'équipement, les frais de déplacement, et autres dépenses reliées doivent être évalués.

Nous prévoyons devoir faire l'acquisition de 24 véhicules repartis en équipes de deux. C'est un nombre de 60 agents spéciaux que nous prévoyons faire former pour utiliser ces véhicules. (voir coût estimatif en annexe 3)

Ces agents devraient aussi avoir le pouvoir d'intervention envers les clubs. Par exemple, les agents spéciaux devraient pouvoir émettre un constat d'infraction lorsqu'un club ne respecte pas les

normes en signalisation. (Voir annexe sur la Loi plongée subaquatique)

7. La sensibilisation

Les manufacturiers devraient être mis à contribution pour faire de la sensibilisation. Nous pensons qu'une taxe aux manufacturiers, de 25 \$ par unité vendue, garantirait les sommes requises pour faire ces campagnes.

Aussi, des normes de publicité devraient être émises afin que les publicités des manufacturiers n'entrent pas en conflit avec les campagnes de sensibilisation.

L'accessibilité au service éducationnel est digne d'intérêt. L'automne dernier, nous avons participé à une tournée de sensibilisation, sur l'heure du lunch, dans des écoles secondaires de la MRC de l'Assomption. Nous pensons que l'impact serait plus important si les interventions étaient faites dans le cadre des heures de cours afin d'avoir davantage l'attention des étudiants pour faire passer notre message.

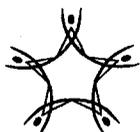
L'assurance responsabilité civile obligatoire

Dans le but d'augmenter le degré de sécurité sur nos sentiers, nos membres nous ont donné mandat de faire des représentations afin de doter notre organisme d'un régime d'assurance de responsabilité civile automobile semblable à celui dont bénéficient les motoneigistes membres de la FCMQ. Il est établi que ce régime permet d'éviter que les accidents avec victimes laissent les parties impliquées dans une situation financière désastreuse.

D'autre part, ce programme possède la qualité de favoriser la pratique organisée du quadisme. Le coût d'achat étant avantageux, plusieurs quadistes vont trouver avantageux d'adhérer à un club et donc de circuler dans des conditions de sécurité optimales, des conditions qui sont également respectueuses de l'environnement et de la tranquillité des citoyens.

Nous croyons que l'implantation de ce régime d'assurance s'inscrit parfaitement dans la démarche proposée par Madame la Ministre Boulet.

ANNEXE I



UNIVESTA
Assurances et services financiers

3925, rue Rachel Est
Bureau 100
Montréal (Québec) H1X 3G8

Montréal, le 15 février 2006

Monsieur Danny Gagnon
Fédération Québécoise des Clubs Quads
4545, avenue Pierre de Coubertin
C.P. 1000 – Succursale M
Montréal (Québec)

Objet : Conséquences de la modification de l'âge de conduite d'un véhicule hors route.

Monsieur Gagnon,

À votre demande, nous avons examiné quelles pourraient être les conséquences de la modification de l'âge des conducteurs permis par la Loi sur la police d'assurance de responsabilité civile automobile.

À cet effet, l'interdiction 5 a) des dispositions générales de la police d'assurance automobile du Québec (FPQ No.1) est claire et se lit comme suit :

5. Interdiction

L'Assuré ne doit ni conduire ou faire fonctionner le véhicule assuré, ni permettre à qui que ce soit d'en faire usage :

- a) sans être autorisé par la loi, soit apte à conduire ou à faire fonctionner le véhicule, ni sans avoir atteint soit seize ans, soit l'âge requis par la loi pour conduire.*

Or, nous savons que la loi permet aujourd'hui à des adolescents de 14 et 15 ans de conduire un véhicule hors route à la condition de suivre une formation appropriée et détenir un certificat de formation à cet effet. Conséquemment, sous ces conditions, la police d'assurance automobile du Québec prend effet.

Toutefois, dans l'éventualité où la loi ne permettrait plus à ces adolescents de 14 et 15 ans de faire usage du véhicule hors route sous certaines conditions, il nous apparaît clair que la police d'assurance automobile du Québec ne permettrait plus l'usage du véhicule par ces jeunes. Donc, dans l'éventualité où un adolescent de 15 ans ferait usage du véhicule, il est permis de croire que la police d'assurance ne le protégerait pas, ni lui, ni le propriétaire du véhicule.

Considérant le nombre d'adolescents faisant ou pouvant faire usage d'un véhicule hors route au Québec, il nous apparaît inquiétant de constater que ces derniers pourraient effectivement ne pas être protégés par une police d'assurance de responsabilité civile automobile.

Nous espérons que notre opinion vous permettra de mieux comprendre les enjeux touchant une modification à la loi,

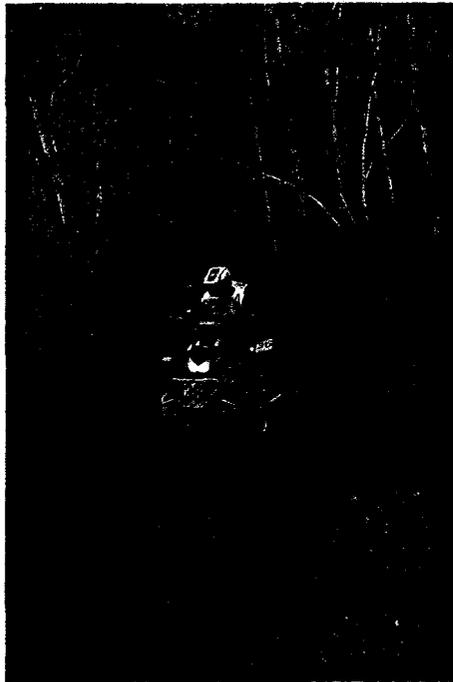
Recevez, monsieur Gagnon, mes meilleures salutations.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Bruno Simard', written in a cursive style.

Bruno Simard
Vice-président
Courtier d'assurance de dommages

ANNEXE II

Proposition
de la
Fédération Québécoise des Clubs Quads
à la
Fédération Québécoise des Gestionnaires de
Zecs



Préambule

L'année 2005 fut la première année de la vente d'une vignette zec pour les utilisateurs de quad désirant faire du transit entre les différentes régions du Québec. Comme tout projet, cette première année n'a pas obtenue les résultats escomptés et ce pour diverses raisons de part et d'autre.

Constat

Plusieurs zecs visées par cette entente non pas participées au projet. Ce qui a eu pour effet de ne pas rendre la vignette à son juste avantage. Certaines zecs qui avaient signé l'entente ne l'on pas respectée. Par contre, la région de la Mauricie a participé de façon irréprochable. Les zecs de la Mauricie sont positionnées de façon stratégique et entourent la ville de La Tuque, destination prisée par les utilisateurs de quad. Cependant, certaines zecs de la région Lanaudière, non pas adhérees à l'entente. Les zecs de cette région sont positionnées à des endroits stratégiques et près de la population quadiste, donc la participation de la zec Lavigne et de la zec des Nymphes est essentielle au succès de cette entente. De même, l'accès au Saguenay fut aussi problématique avec la zec Mars-Moulin à un point tel que la FQCQ a demandé qu'elle soit retirée du site de la FQGZ comme étant une zec participante. Toutefois, ce problème est dû au gestionnaire local qui enfreint même la réglementation gouvernementale sur le droit d'accès au territoire des zecs.

Les quadistes ont fait une interprétation qui ne cadrerait pas avec cette entente. Cela à eux pour effet des discussions houleuses avec les responsables de l'enregistrement. Les utilisateurs quadistes ont été informés des détails de l'entente par le biais du Magazine Sentier Quad du mois de mars 2005. Suite aux problématiques du début de saison en accord avec la FQGZ nous avons produit des cartes de sentiers pour qu'elles soient affichées dans les postes d'accueil. De plus, dans le numéro d'été du magazine, les cartes furent publiées, cela à contribuer à régler certains des problèmes.

De plus, les clubs de quad non pas fait leur devoir, ils auraient dû rencontrer les zecs de leur territoire afin de s'entendre sur le sentier reconnu et sur la signalisation requise qui aurait dû y être installée telle que prévue à l'entente. Cela aurait contribué aux quadistes possédant une vignette de connaître le sentier autorisé sur le territoires des zecs.

Donc nous sommes à même de constater qu'il y a eux des problèmes de part et d'autre sur l'application de cette entente.

Proposition de la FOCQ

Cette proposition demande que la Fédération des Gestionnaire de Zecs prenne une charte de club qui pourrait porter le nom d'un club zec.

Elle devrait adhérer à la Fédération Québécoise des Clubs Quads et en payer la cotisation de 100,00 \$ plus taxes et ce annuellement en tant que club.

Cela permettrait à la FQCQ de reconnaître la FQGZ comme l'un de ces clubs et par le fait même reconnaître les sentiers sur le territoire des zecs.

La Fédération Québécoise des Clubs Quads pourra subventionner l'entretien des sentiers comme elle le fait pour tous ces clubs membres.

Les clubs quads ayant des sentiers sur le territoire des zecs ne seraient plus reconnus donc plus de subvention d'entretien pour ces sentiers. Ils seront désormais subventionnés aux clubs zecs de la FQGZ.

Le tarif subventionné est le même que celui alloué aux clubs quads, en fonction du kilométrage divisé par le budget destiné à l'entretien.

La vignette doit être vendue uniquement aux membres en règle de la Fédération Québécoise des Clubs Quads. Ce privilège d'accès aux zecs est unique aux membres FQCQ.

Ce qui oblige les quadistes non membre à payer leur droit d'accès aux zecs comme prévu dans le règlement des zecs.

Recommandation à la FQGZ

La FQGZ devrait revoir la façon dont elle retourne l'argent à ces zecs de façon à les motiver à participer ce qui faciliterait grandement l'adhésion des gestionnaires de zecs à la présente entente. D'ailleurs les zecs positionnées de façon stratégique y verraient un avantage à la présente entente.

Coût de la vignette : 30,00 \$ plus taxes

Répartition	3,00\$	Pour administration à la FQGZ
Retour à la zec vendeuse	10,00\$	Pour motivation incitative
Retour à un fond provincial	17,00\$	Par kilomètre reconnu

Le retour monétaire du kilométrage par zec devrait leur être retourné en fonction de la distance parcourue sur leur territoire. Ce mode de distribution serait un incitatif majeur pour les gestionnaires de zecs.

ANNEXE III

Évaluation du coût estimatif pour les Agents Spéciaux FQCQ

Madame la Ministre,

La Fédération Québécoise des Clubs Quads est en accord avec le projet d'avoir des escouades spéciales d'agents de sentiers. Cependant nous n'avons pas les moyens, avec les budgets actuels, de pourvoir aux besoins de tels agents. C'est pourquoi nous vous présentons la présente évaluation des coûts qui seront récurrent pour notre organisation.

Véhicules

Acquisition de 20 quads au coût unitaire de 9 999,00 \$	199 980,00 \$
Acquisition de 10 remorques doubles au coût unitaire de 2 899,00 \$	28 990,00 \$
Pare-brise au coût unitaire de 259,00 \$	5 180,00 \$
Poignées chauffantes au coût unitaire de 189,95 \$	3 799,00 \$
Pouces chauffants au coût unitaire de	

Équipement

Gyrophare	
Arceau et coffre	
Communication radio	
Montage des équipements	
Total des équipements pour les véhicules 6 340,15 \$	126 803,00 \$

Formation des agents spéciaux

Nous évaluons que le nombre d'agents nécessaires pour patrouiller avec ces 20 véhicules serait au nombre de 80 afin d'assurer une présence constante sur le terrain.

Formation - Hébergement (3 jours par agent à 89,95 \$)	21 588,00 \$
Formation - Repas (3 jours à 35,00 \$) par agent	8 400,00 \$
Matériel pour les agents	2 400,00 \$
Frais de déplacement	8 000,00 \$

Vêtements des agents spéciaux

Casque au coût unitaire de 299,00 \$	23 920,00 \$
Habit au coût unitaire de 499,99 \$	39 920,00 \$
Mitaines au coût unitaire de 64,95 \$	5 196,00 \$
Bottes au coût unitaire de 189,95 \$	15 196,00 \$

Patrouille des agents spéciaux

Nous évaluons aussi que la coordination de ces agents exigera l'embauche d'un coordinateur (ice). Nous évaluons aussi le nombre de jours de patrouille à 200 pour chaque équipe. Donc, considérant un nombre de 20 équipes, le nombre de jours de patrouille serait de 4 000 jours de patrouille.

Ressources Humaines	35 000,00 \$
Frais de déplacements des 20 équipes (60,00 \$ par jour)	240 000,00 \$
Frais d'essence (25,00 \$ par jour)	100 000,00 \$
Frais de repas (50,00 \$ par jour)	200 000,00 \$
Frais d'hébergement	50 000,00 \$

Total du coût d'implantation des agent spéciaux	1 114 372,00 \$
---	-----------------

L'implantation de patrouilles spéciales est très onéreuse à mettre en place. Cependant, nous pouvons envisager d'acheter les véhicules avec un amortissement de trois ans et d'effectuer le transfert des équipements des anciens aux nouveaux quads lors du remplacement de ces derniers.

Les agents des escouades spéciales auront certainement un effet bénéfique sur la société et sur les quadistes récalcitrants, malgré un investissement de départ important.