

CONSULTATION PUBLIQUE

sur les véhicules hors route



DOCUMENT DE RÉFLEXION

**CONSULTATION
P U B L I Q U E**
sur les véhicules hors route

[DOCUMENT DE RÉFLEXION]

Dépôt légal

Bibliothèque nationale du Québec 2005

ISBN : 2-550-44293-8

TABLE DES MATIÈRES



MESSAGE DE LA MINISTRE DÉLÉGUÉE AUX TRANSPORTS	5	
INTRODUCTION	7	
Chapitre 1	ENCADREMENT LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE	9
Loi sur les véhicules hors route		9
Règlement sur les véhicules hors route et autres règlements		10
Code de la sécurité routière		10
Chapitre 2	AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	11
Règles générales d'aménagement		11
VHR et municipalités		12
VHR et milieu agricole		14
VHR et ressources naturelles		16
VHR et parcs nationaux		19
Chapitre 3	SANTÉ PUBLIQUE ET ENVIRONNEMENT	21
Effets du bruit		21
Impacts des émissions de gaz d'échappement		23
Véhicules		24
Chapitre 4	SÉCURITÉ	25
VHR : sécurité routière et hors route		25
VHR et programmes d'aide financière		29
VHR et sécurité publique		30
Chapitre 5	TOURISME	33
Motoneige, un produit touristique à maturité		33
Quad, un produit touristique en cours d'évaluation		34
Avenir touristique des activités de VHR au Québec		35
CONCLUSION		36

Le présent document de consultation n'est pas produit dans le cadre du recours collectif de la Coalition pour la protection de l'environnement du parc linéaire « Petit train du Nord ». De la même façon, la consultation publique ne portera pas sur les faits visés par ce recours collectif.

Message de la ministre déléguée aux Transports

Il y a plus d'un demi-siècle, les Québécois ont inventé la motoneige. Depuis, ce véhicule a connu un développement phénoménal, surtout par son utilisation à des fins de loisir. En 2005, on compte plus de 450 000 motoneiges et véhicules tout-terrain en circulation au Québec. Nous les appelons des véhicules hors route, ou «VHR». Ils génèrent une activité touristique de première importance qui a son écho à l'échelle internationale. Nous avons toutes les raisons d'être fiers de cette initiative de chez nous.

La consultation publique sur les véhicules hors route qui se tient ce printemps 2005 dans les régions est le résultat d'une réelle volonté de trouver des solutions permanentes aux problématiques liées à la pratique de ces véhicules. Le présent document de réflexion dresse un portrait de la situation en énonçant certains constats et enjeux, vus sous divers angles, tout en posant des questions auxquelles les citoyens et groupes intéressés pourront proposer des pistes de solution. Il servira donc de base de discussion lors des audiences de la consultation publique.

Le Gouvernement ne détient pas seul la clé pour régler ce dossier. Les enjeux en cause nécessitent une implication de la part de tous les partenaires, que ce soit les MRC, les CRÉ, les municipalités, les manufacturiers, les fédérations et tous les citoyens et organismes qui doivent se mobiliser pour faire place à des solutions novatrices adaptées à chaque milieu.

Les pistes de solution proposées devront s'inscrire dans le contexte des grandes priorités gouvernementales que sont le développement durable, le développement économique des régions, ainsi que l'amélioration de la santé publique et de la sécurité par la prévention.

Le défi à relever par la présente démarche consiste à trouver le juste équilibre qui assurerait aux riverains la quiétude et un environnement sain, tout en permettant aux utilisateurs de pratiquer leur activité de façon libre et sécuritaire.

J'invite donc chaque citoyen et chaque organisme concernés à participer à cette consultation publique. Ensemble, je suis persuadée que nous saurons trouver les moyens pour rendre cette cohabitation harmonieuse.

Julie Boulet

Ministre déléguée aux Transports
et ministre responsable de la région de la Mauricie





INTRODUCTION

Au Québec, l'usage des véhicules hors route (VHR), soit les motoneiges et les véhicules tout-terrain (VTT) aussi appelés quads, constitue une pratique récréative et utilitaire, qui est aussi un levier de développement économique important dans plusieurs régions. Cependant, au moment où les administrations publiques et les citoyens sont de plus en plus sensibles à la protection de la santé publique et de l'environnement, il faut se questionner sur la place à accorder à l'utilisation de ces véhicules et sur le développement futur de ces activités dans la société québécoise.

Il importe donc de trouver des solutions permanentes conciliant les attentes des riverains et celles des utilisateurs, tout en tenant compte des retombées économiques de quelque 2 milliards de dollars¹ que ces industries génèrent, dont 800 M\$ et 1 200 emplois sont liés à l'industrie manufacturière². Il faut aussi prendre en considération les coûts engendrés par les accidents de VHR sur le système de santé.

Les solutions proposées devront respecter les grandes priorités gouvernementales que sont le développement durable, le développement économique des régions et l'amélioration de la santé publique et de la sécurité par la prévention.

Dans ce contexte, les effets sur l'environnement et sur la santé, tant des utilisateurs que des riverains doivent être abordés. Les excès de vitesse ou les modifications de véhicules qui provoquent un bruit amplifié, la fréquence des mouvements de circulation à proximité des zones résidentielles, l'augmentation sans cesse grandissante du nombre de VHR et la puissance des véhicules sont quelques-uns des problèmes soulevés. Dans une perspective de développement durable, le défi consiste à identifier des moyens d'améliorer la qualité de vie des citoyens et le droit de toute personne à la qualité de l'environnement.

Pour bien saisir l'importance de la question, il importe de rappeler que le nombre de VHR circulant au Québec a connu une très forte augmentation

depuis 15 ans, passant de 194 988 véhicules immatriculés en 1990 à 456 146 véhicules immatriculés en 2004. De ce nombre, ce sont les VTT qui enregistrent la plus importante augmentation, leur nombre ayant quadruplé au cours de cette période, pour atteindre 294 706 véhicules immatriculés en 2004. Considérant qu'au moins deux personnes utilisent chaque véhicule, le Québec compte près d'un million d'adeptes de VHR.

La pratique récréative de ces véhicules dans les sentiers est encadrée par deux organismes sans but lucratif : la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (FCMQ) et la Fédération québécoise des clubs quads (FQCQ) qui comptent respectivement 85 000 et 51 000 membres annuels. Les motoneigistes disposent pour circuler d'un réseau de 33 500 km et les quadistes quant à eux ont un réseau de 17 000 km, dont plus de la moitié est accessible en hiver et plus du quart l'est à l'année.

L'aménagement, l'entretien, la signalisation et la surveillance des sentiers relèvent des clubs des deux fédérations et ce sont des bénévoles qui assument ces tâches. Ce sont également ces personnes qui négocient annuellement les droits de passage avec les propriétaires fonciers. La FCMQ négocie 50 000 droits de passage annuellement et la FQCQ en négocie 7 000. Ces droits peuvent être résiliés en tout temps, ce qui signifie que la continuité des sentiers peut être interrompue causant du désagrément chez l'utilisateur ainsi que des impacts négatifs sur le tourisme dans les régions où cela se produit, car la pérennité des sentiers est vitale pour le développement touristique.

¹ Étude de Zins Beauchesne 2002 et étude de la Fédération québécoise des clubs quads (FQCQ) 2003.

² De plus, il faut noter que le ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation réalise présentement, en collaboration avec certains partenaires, une étude technico-commerciale qui situera plus précisément l'activité manufacturière du Québec en ce qui concerne la production de véhicules récréatifs motorisés.



Pour assurer une partie des dépenses liées à l'entretien, à l'achat de l'équipement d'entretien et à la signalisation, une surcharge est prélevée sur l'immatriculation des VHR. Dans le cas des motoneiges, la surcharge est de 25 \$ et elle est de 6 \$ pour les quads. Ce programme est administré par le ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport. En 2005-2006, la FCMQ recevra 4 M\$ et la FQCQ, 1,8 M\$. Les fédérations exigent également des droits d'accès aux utilisateurs de leurs sentiers afin d'assurer le développement et l'entretien des sentiers. L'ensemble de la circulation des VHR est encadré par la Loi sur les véhicules hors route qui relève du ministère des Transports du Québec.

En traçant un portrait d'ensemble, le présent document se veut une base de discussion en vue de la tenue d'une consultation publique sur les VHR. Il présente la situation actuelle vue sous divers angles, comme l'aspect législatif et réglementaire, l'aménagement du territoire, la santé, l'environnement, la sécurité et le tourisme, et soulève des questions de fond sur ces thèmes. Il a aussi comme objectif d'éclairer les citoyens et groupes intéressés à donner leur opinion dans le cadre de la consultation.

Le Gouvernement compte sur l'ensemble de ses principaux partenaires dans ce dossier, que ce soit les MRC, les CRÉ, les municipalités, les manufacturiers, les fédérations, les divers organismes, et sur tous les citoyens pour développer des moyens et trouver des solutions de compromis adaptées à chaque région.



La pratique des VHR est principalement encadrée par la Loi sur les véhicules hors route, adoptée en 1996, et par trois règlements : le Règlement sur la motoneige adopté en 1972, le Règlement sur les véhicules tout terrain adopté en 1988 et le Règlement sur les véhicules hors route adopté en 2004.

Loi sur les véhicules hors route

La Loi encadre l'utilisation des VHR sur les terres du domaine de l'État, sur les terrains privés, et sur les chemins privés et publics. Elle énonce les règles de circulation et précise quels sont les équipements obligatoires pour les utilisateurs et pour les véhicules, de même que les obligations des clubs qui exploitent des sentiers. La Loi stipule également que les agents de la paix et les agents de surveillance de sentier sont responsables de son application. Finalement, la Loi précise les dispositions dont la violation constitue une infraction, et les amendes qui sont alors applicables. De façon plus détaillée, voici quelques-unes des obligations contenues à ces textes législatifs et réglementaires.

Champ d'application :

- la Loi s'applique aux motoneiges et aux véhicules tout-terrain (VTT);
- les VTT doivent être motorisés, munis d'au moins deux roues et d'un guidon, et peuvent être enfourchés; ils incluent donc les quads, les VTT à trois roues et les motocross.

Équipements obligatoires :

- pour les utilisateurs, le casque protecteur est requis; si le casque n'est pas muni d'une visière, l'utilisateur doit porter des lunettes de sécurité; le port de chaussures adéquates est également nécessaire;
- quant aux équipements dont les VHR doivent être munis, ils comprennent notamment un système d'échappement, un système de freinage, un phare blanc à l'avant, un feu de freinage rouge à l'arrière, un rétroviseur et un indicateur de vitesse aussi appelé cinémomètre.

Lieux de circulation :

- la circulation est généralement permise sur les terres du domaine de l'État et sur les chemins privés;
- sur les terres privées, elle est soumise à l'autorisation du propriétaire;
- sur les chemins publics, la circulation n'est permise qu'exceptionnellement et elle requiert l'autorisation expresse du gestionnaire du réseau, soit le ministère des Transports ou les municipalités, dans les limites déterminées par la Loi;
- on ne peut circuler en VHR à moins de 30 m d'une résidence; un règlement municipal peut toutefois modifier cette distance.

Aménagement de sentiers :

- pour aménager un sentier, un club doit obtenir l'autorisation du propriétaire du terrain ou de l'autorité compétente;
- un club qui exploite un sentier doit l'aménager, l'entretenir et le signaler;
- les clubs peuvent imposer des droits d'accès pour circuler dans leurs sentiers.

Règles d'utilisation :

- l'âge minimal requis pour conduire un VHR est de 14 ans; les jeunes de 14 ou 15 ans doivent obligatoirement être titulaires d'un certificat d'aptitude;
- le permis de conduire n'est exigé que pour emprunter un chemin public dans les limites fixées par la Loi;
- le propriétaire d'un VHR doit détenir une assurance de responsabilité civile minimale de 500 000 \$; il est à noter que le régime d'assurance automobile de la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ) n'indemnise généralement pas les victimes d'accidents de VHR, à moins que l'accident ne soit survenu sur un chemin public et qu'il n'implique aussi un véhicule routier en mouvement;
- il est interdit de transporter plus de passagers que la capacité indiquée par le manufacturier du VHR; à défaut d'une telle indication, un seul passager peut être transporté sur une motoneige et aucun sur un VTT.



Règles de circulation :

- limite de vitesse : pour la motoneige, elle est généralement fixée à 70 km/h; pour les VTT, elle est généralement à 50 km/h;
- le conducteur d'un VHR doit respecter la signalisation et obéir aux ordres d'un agent de la paix ou d'un agent de surveillance.

Amendes :

- elles varient selon l'infraction qui est reprochée;
- pour un excès de vitesse, l'amende prévue est de 250\$;
- pour n'avoir pas porté de casque protecteur, l'amende est de 100\$;
- pour avoir laissé conduire un jeune de moins de 14 ans, elle est de 500\$.

Règlement sur les véhicules hors route et autres règlements

Le Règlement sur les véhicules hors route, ainsi que le Règlement sur la motoneige et le Règlement sur les véhicules tout terrain complètent et précisent certaines dispositions de la Loi sur les véhicules hors route, adoptée en 1996. Les règlements sur la motoneige et sur les VTT ont été adoptés avant la Loi, en vertu du Code de la sécurité routière. Certains articles de ces règlements pouvaient donc ne pas être compatibles avec la Loi. Le Règlement sur les véhicules hors route, adopté en 2004, a abrogé ces dispositions devenues caduques en 1996. Voici un aperçu des principaux articles des trois règlements en vigueur.

Règlement sur les véhicules hors route :

- limite de vitesse à moins de 30 m des résidences : 30 km/h;
- interdiction de circuler entre 22 h et 6 h dans les sentiers situés dans des emprises ferroviaires désaffectées; les municipalités peuvent modifier cette plage horaire par règlement;

- détermination des critères pour recruter les agents de surveillance de sentier;
- normalisation des panneaux de signalisation (dimensions, formes, installation).

Règlement sur la motoneige :

- chaque tuyau d'échappement d'une motoneige doit être équipé d'un pot d'échappement;
- les équipements requis ne doivent pas être modifiés, notamment le système d'échappement;
- un tronçon de sentier situé sur une étendue d'eau gelée ne doit être utilisé que durant la période déterminée par l'exploitant du sentier; celui-ci doit donner une information suffisante aux motoneigistes susceptibles de l'utiliser;
- un motoneigiste ne peut généralement pas utiliser une piste réservée à l'usage exclusif d'un autre sport.

Règlement sur les véhicules tout terrain :

- il est interdit de conduire un VTT dont le silencieux installé par le fabricant a été modifié, enlevé ou mis hors d'usage.

Code de la sécurité routière

Le Code de la sécurité routière ne s'applique aux VHR essentiellement que pour l'immatriculation, qui est obligatoire, même si le VHR n'est utilisé que sur un terrain privé. Les municipalités ont, en vertu du Code, le pouvoir de réglementer la circulation des VHR sur les chemins publics qui relèvent de leur responsabilité.



Règles générales d'aménagement

La Loi sur les véhicules hors route requiert des clubs qui exploitent les sentiers de VHR qu'ils obtiennent un droit de passage de chacun des propriétaires de terrains où sont aménagés leurs sentiers.

Ces droits de passage sont généralement consentis à titre gracieux et ont une durée d'un an. Ce principe consacre le respect du droit de propriété. Toutefois, cela implique de la part des bénévoles des clubs un travail important, chaque année, pour rencontrer tous les propriétaires fonciers. De plus, les propriétaires peuvent refuser ou retirer les droits de passage, en toute légitimité. Cela entraîne alors une modification des parcours des sentiers et peut occasionner des dépenses d'aménagement importantes pour les clubs, comme le déboisement et la construction de ponts ou de ponceaux. Afin d'inciter les propriétaires à renouveler les droits de passage, la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (FCMQ) a mis sur pied un programme visant à remercier, chaque mois, un propriétaire en faisant tirer des prix, comme des accessoires de tracteurs.

La Loi interdit généralement de circuler en VHR à moins de 30 m d'une habitation, d'un établissement de santé ou d'un endroit réservé à des activités éducatives, culturelles, récréatives ou sportives. Une municipalité peut réglementer pour modifier cette distance minimale de 30 m. Cette distance ne s'applique toutefois pas en cas d'autorisation expresse du propriétaire ou du locataire d'une résidence, sur les chemins publics ou privés, de même que sur les sentiers aménagés dans les emprises ferroviaires désaffectées et indiqués à un schéma d'aménagement.

Les sentiers aménagés dans les emprises ferroviaires désaffectées sont souvent considérés comme des liens entre les régions et leurs configurations géométriques en font souvent des autoroutes pour motoneige. Ces sentiers sont donc considérés comme étant de ceux qui permettent de générer les meilleures retombées économiques pour les régions. Cependant, la proximité potentielle des résidences en fait aussi des endroits où il y a davantage de risques de conflits d'usage. Depuis l'adoption du Règlement sur les véhicules hors route en décembre 2004, la circulation y est interdite entre 22 h et 6 h. Les municipalités ont le pouvoir de réglementer pour modifier cette plage horaire pour mieux l'adapter à leurs particularités locales.

Partout au Québec, dans tous les sentiers situés à moins de 30 m de résidences, y compris quand ils sont aménagés dans les emprises ferroviaires désaffectées, la limite de vitesse des VHR est maintenant de 30 km/h.

Bien que les deux fédérations de VHR aient signé un protocole d'entente visant à séparer les sentiers de quad des sentiers de motoneige pour des raisons de sécurité, il arrive qu'exceptionnellement, pour diminuer le nombre de traverses de route ou accéder à un pont commun, des tronçons de sentiers soient utilisés conjointement. Toutefois, il y a peu de sentiers parallèles de quad et de motoneige, qui pourraient concentrer la circulation des VHR à certains endroits convenus. De plus en plus, les clubs de VHR demandent aux municipalités la permission d'utiliser des équipements locaux ou régionaux qui ne servent habituellement pas pendant la saison hivernale, comme les pistes cyclables. Ces utilisations conjointes commencent, dans certaines régions, à créer des conflits d'usage.



QUESTIONS

- 2.1 Quels pourraient être les critères à observer lors de l'aménagement des sentiers pour assurer le respect des riverains, notamment quant aux distances à respecter et aux mesures d'atténuation des inconvénients à mettre en place?
- 2.2 Certaines règles de circulation de VHR devraient-elles être envisagées afin de diminuer les irritants pour les riverains, comme une interdiction de circuler pendant la nuit sur tous les sentiers?

VHR et municipalités

Les autorités municipales sont de plus en plus interpellées par la problématique des VHR puisque la pratique de la motoneige et du quad gagne en popularité depuis quelques années et que la gestion des sentiers et des pistes se fait aux niveaux local et régional. Depuis les années 1990, le gouvernement a acquis des emprises ferroviaires désaffectées pour en conserver l'intégrité et les maintenir dans le domaine public. Ainsi, 1300 kilomètres de sentiers de motoneige ont été aménagés dans des emprises ferroviaires désaffectées. Dans plusieurs cas, la gestion de ces emprises a été confiée aux municipalités régionales de comté (MRC) dans le cadre de baux d'une durée de 60 ans. En vertu de ces baux, les MRC sont responsables de l'aménagement, de la mise en valeur et de l'entretien de ces emprises. Certaines MRC ont confié à des organismes sans but lucratif l'organisation des activités se déroulant dans ces emprises (vélo, motoneige, ski de randonnée, etc.). Plusieurs parcs régionaux ont ainsi été créés.

a) Les compétences municipales relativement à la circulation des VHR

Sur les terres du domaine de l'État, la circulation des VHR est permise, sous réserve des conditions, restrictions ou interdictions imposées par une loi ou par un règlement gouvernemental, municipal ou d'une MRC.

Une municipalité locale peut, par règlement :

- autoriser, selon certains critères, la circulation des VHR sur les chemins publics municipaux. Ces règlements doivent être approuvés par le ministre des Transports. Ce point est développé dans le chapitre « Sécurité » du présent document³;

- sur les terres publiques ou sur certains terrains municipaux, déterminer la vitesse, interdire ou restreindre la circulation des VHR à certains types de véhicules ou à certaines périodes de temps et, dans ces cas de restriction, déterminer les conditions particulières de circulation⁴;
- fixer la distance, notamment d'une habitation, en deçà de laquelle la circulation des VHR est interdite. Cette distance ne s'applique pas en cas d'autorisation expresse du propriétaire ou du locataire de l'habitation, sur les chemins publics ou privés, ou dans les sentiers aménagés sur les emprises ferroviaires désaffectées et indiqués au schéma d'aménagement d'une MRC⁵.

Dans le cas de ces sentiers, leur inclusion dans un schéma d'aménagement d'une MRC implique une consultation publique préalable. Il peut toutefois être difficile pour un citoyen de prévoir toutes les conséquences du schéma d'aménagement de la MRC et de s'y opposer.

Les sentiers de VHR forment généralement des circuits qui peuvent être considérés comme des infrastructures régionales. Toutefois, il peut exister un certain manque de coordination en ce qui a trait au plan d'aménagement de ces sentiers et aux différents règlements municipaux dans une même région.

Certaines MRC ont mis sur pied des tables de concertation afin de mieux planifier les réseaux de sentiers à l'échelle régionale et d'assurer par le fait même une certaine pérennité du réseau.

³ Articles 626 et 627 du Code de la sécurité routière.

⁴ Article 48 de la Loi sur les véhicules hors route.

⁵ Article 48 de la Loi sur les véhicules hors route.

QUESTION

- 2.3** Les MRC ou les CRÉ pourraient-elles exercer un rôle accru de coordination et d'harmonisation en matière d'aménagement des sentiers de VHR et de réglementation municipale, notamment par le biais de tables de concertation régionales ? Si oui, comment ?

Par ailleurs, les Conférences régionales des élus (CRÉ) sont des instances de concertation et de planification composées d'élus municipaux et de représentants des divers secteurs socio-économiques. Les CRÉ sont les interlocutrices privilégiées du gouvernement en matière de développement régional.

b) L'aménagement du territoire

La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme exige que le schéma d'aménagement élaboré par une MRC décrive et planifie l'organisation du transport terrestre. Les MRC doivent donc identifier les sentiers de VHR. L'identification et la localisation de ces sentiers sont importantes puisque les schémas d'aménagement sont soumis à la consultation de la population. Ce processus permet à la population de s'exprimer sur les aspects liés aux sentiers de VHR, mais il peut arriver qu'elle ne soit pas suffisamment informée pour percevoir toutes les implications d'un schéma d'aménagement parfois volumineux et complexe.

De plus, le tracé des sentiers dans le schéma d'aménagement peut rapidement devenir désuet. En effet, leur localisation peut changer d'une année à l'autre à la suite de modifications d'ententes de droit de passage avec certains propriétaires privés.

Dans leur schéma d'aménagement, les MRC doivent également déterminer les voies de circulation dont la présence, actuelle ou projetée, fait en sorte que l'occupation du sol à proximité de ces voies est soumise à des contraintes majeures pour des raisons de sécurité publique, de santé publique ou de bien-être général. Les MRC peuvent à cet égard obliger les municipalités⁶ à adopter des dispositions dans leur règlement de zonage et de

lotissement leur permettant de régir ou de prohiber le lotissement et les usages du sol ainsi que les constructions et ouvrages à proximité des sentiers de VHR. Selon les informations disponibles, ces dispositions n'ont jamais été utilisées à l'égard des sentiers de VHR.

Sur le plan réglementaire, les municipalités locales pourraient intervenir de manière plus active pour régir, à proximité des sentiers de VHR, la localisation ou l'exercice des usages dont l'installation est prévue. En effet, trop souvent elles n'ont recours qu'aux règles habituelles de zonage et de lotissement alors qu'elles pourraient aussi utiliser la réglementation sur les contraintes évoquée plus haut.

De plus, quand elles utilisent des pouvoirs réglementaires prévus dans la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (le plan d'aménagement d'ensemble, le plan d'implantation et d'intégration architecturale, les usages conditionnels et les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble), les municipalités locales pourraient tenir compte des impacts de la présence d'un sentier de VHR à proximité du site proposé pour un projet. Ces pouvoirs permettent de juger de l'aspect qualitatif d'un projet et d'imposer des conditions particulières quant à sa réalisation. Malgré ces possibilités, la présence de résidents et les usages déjà en place à proximité d'un tel sentier demeurent une problématique que la réglementation d'urbanisme peut difficilement résoudre seule.

À part certaines problématiques particulières, les MRC et les municipalités locales possèdent les pouvoirs nécessaires pour déterminer la localisation des sentiers sur leur territoire et réglementer les

⁶ Article 5 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

QUESTIONS

2.4 Les MRC et les municipalités locales ont-elles les outils nécessaires pour gérer correctement la pratique des VHR sur leur territoire?

2.5 La permanence du réseau est-elle souhaitable?

activités à leurs abords. Elles ne les utilisent toutefois pas suffisamment, peut-être en raison d'une certaine méconnaissance des possibilités qui existent, y compris des solutions ou moyens techniques qui sont à leur disposition. En effet, les municipalités ne sont pas nécessairement au fait des meilleures pratiques en matière d'aménagement des abords de sentiers et de mesures d'atténuation des effets de la pratique des VHR sur le milieu environnant, puisqu'il n'y a pas de règles connues concernant les marges de recul, les matériaux de construction diminuant la réverbération, l'orientation des bâtiments ou toute autre mesure à considérer dans l'aménagement des lieux situés à proximité des sentiers de VHR.

c) La nouvelle réglementation sur les VHR et son impact sur les finances des municipalités

Le resserrement des règles de circulation dans le Règlement sur les véhicules hors route, adopté en décembre 2004, pourrait nécessiter une augmentation du niveau de surveillance policière. Les municipalités pourraient donc devoir assumer certaines conséquences financières puisque, en vertu de la Loi sur la police, les services de base que les corps de police municipaux ou la Sûreté du Québec doivent fournir à la population comprennent entre autres l'application de la Loi sur les véhicules hors route et la surveillance des sentiers de VHR.

Parmi les nouvelles mesures réglementaires, on trouve :

- l'interdiction de conduire un VHR à plus de 30 km/h aux endroits situés à moins de 30 m d'une habitation;
- l'interdiction de conduire un VHR entre 22 h et 6 h dans un sentier aménagé dans une emprise ferroviaire désaffectée et indiqué au schéma d'aménagement d'une MRC. Les municipalités locales peuvent modifier cette plage horaire.

Les coûts supplémentaires éventuels pour les municipalités pourraient être atténués en raison d'une disposition du Règlement qui consiste à officialiser le statut des agents de surveillance de sentier. Ces agents assermentés ont un rôle de

prévention et de sensibilisation dans les sentiers. Ces agents de surveillance, bénévoles, assurent une surveillance complémentaire à celle qui est assurée par les agents de la paix.

VHR et milieu agricole

Plusieurs sentiers de VHR se situent en milieu agricole sur des propriétés souvent détenues par les agriculteurs.

Année après année, le milieu agricole, dans un contexte de cohabitation, a accepté les conséquences dues à la présence de ces sentiers. Dans le cas des motoneiges, les inconvénients sont assez faibles, compte tenu du caractère saisonnier de l'activité. Cependant, avec le développement des sentiers de quad, utilisés à l'année longue, le monde agricole fait face à la présence d'une activité plus préoccupante sur son territoire.

Par ailleurs, il arrive parfois que l'agriculteur doive travailler sur sa propriété à proximité des pistes de motoneige ou de quad, notamment pour les activités sylvicoles et acéricoles. Les risques d'accidents, particulièrement lors de l'abattage d'arbres ou de leur transport avec de la machinerie, peuvent alors être plus élevés.

a) Les sentiers de motoneige sur les terres agricoles

Les sentiers de motoneige se sont surtout développés au début des années 1970. Au départ, la cohabitation n'a pas été facile. Cependant, au fil des années, une reconnaissance mutuelle a facilité la résolution de la plupart des conflits.

La principale problématique liée aux sentiers de motoneige dans un milieu agricole est la perte de rendement des superficies où passent ces pistes. Même si on considère les prairies et pâturages ou les sols labourés comme étant moins sensibles, le gel plus important du sol résultant de la circulation des motoneiges peut entraîner certaines pertes de rendement et des retards pour les semis. Il ne semble pas y avoir déjà eu d'évaluation précise des pertes financières pouvant découler de la présence de ces sentiers, mais ces pertes seraient

marginales dans l'ensemble des opérations d'une ferme. Il n'y aurait habituellement pas de dédommagement versé aux agriculteurs.

Dans les milieux où les agriculteurs élèvent des animaux en pâturage, des ouvertures dans les clôtures sont prévues pour permettre le passage des motoneiges. Bien que les coûts directs soient peu élevés, les agriculteurs doivent effectuer les travaux d'ouverture et de fermeture de ces passages avant et après chaque hiver.

En milieu agricole boisé, les sentiers sont habituellement aménagés sur des chemins d'accès déjà existants. Ainsi, les pertes de rendement sont minimales. L'accessibilité aux boisés et la sécurité lors d'activité d'exploitation sylvicole peuvent cependant être diminuées.

En ce qui concerne les bruits, il n'y a pas de référence pouvant lier des dommages causés aux élevages à la proximité des sentiers.

Le développement de l'acériculture et l'utilisation de la tubulure comme moyen de récolte est aussi un élément de problématique qui s'est développé au fil des années. Parfois, l'acériculteur devra faire des aménagements supplémentaires pour permettre l'exploitation des sentiers. Bien que les techniques nécessaires existent, il peut en résulter des coûts supplémentaires et parfois une baisse de productivité des équipements de collecte. Les clubs peuvent toutefois être mis à contribution pour les coûts.

b) Les sentiers de quad sur les terres agricoles

Le contexte d'aménagement des sentiers de quad est différent de celui des sentiers de motoneige puisque ce loisir peut s'exercer l'été, l'hiver ou à longueur d'année.

La cohabitation de l'agriculture et des sentiers d'été ou quatre saisons est plus difficile. La présence de sols en culture et de clôtures ainsi que l'absence de neige pour recouvrir les fossés agricoles rendent la circulation des quads plus préoccupante pour les producteurs agricoles.

En milieu agricole forestier ou acéricole, la cohabitation est généralement plus facile. L'activité sylvicole s'effectuant surtout en période automnale ou hivernale, les impacts du quad se comparent alors à ceux de la motoneige. Toutefois, la circulation des quads sur des chemins d'accès humides peut entraîner des coûts d'entretien supplémentaires. Les clubs s'occupent cependant généralement de l'entretien de leurs sentiers et des coûts qui y sont associés.

c) La multiplicité d'usages et la cohabitation

De plus en plus, les études démontrent que le milieu agricole permet une multiplicité d'usages, et que ceux-ci constituent une source de richesse autant pour la collectivité que pour les individus.

Ainsi, le fait que des activités de loisir nécessitant de vastes espaces puissent se réaliser sur les propriétés des agriculteurs permet un développement économique qui profite à plusieurs groupes de personnes. Certains types d'activités agricoles, comme les cabanes à sucre, peuvent profiter de cet apport économique en offrant des services de restauration aux utilisateurs de VHR.

Malgré l'intérêt économique commun, il ne faut pas oublier que l'activité récréative se déroule sur des propriétés privées. Les propriétaires voudront s'assurer que les tracés des sentiers minimisent les dommages potentiels. La négociation de droits de passage permet d'identifier un tracé optimal.

QUESTION

- 2.6** Quelles mesures permettraient d'assurer l'accessibilité aux terres et de valoriser la participation du milieu agricole, sans remettre en question l'octroi des droits de passage ?

Pour le milieu agricole, la circulation des VHR s'inscrit dans un ensemble beaucoup plus large qui touche la cohabitation harmonieuse et la reconnaissance du développement des activités agricoles par les agriculteurs.

Certains agriculteurs, de concert avec leur association, exercent parfois des moyens de pression en remettant en question l'octroi des droits de passage aux VHR pour négocier certains dossiers avec des instances gouvernementales.

VHR et ressources naturelles

a) Les VHR sur les terres du domaine de l'État

La Loi sur les terres du domaine de l'État stipule que ces terres sont généralement accessibles à tous. Il peut cependant exister certaines exceptions prévues dans une loi ou un règlement. L'aménagement de différents types de sentiers sur les terres publiques, comme les sentiers de VHR, doit être autorisé par le ministre des Ressources naturelles et de la Faune.

Le ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF) a autorisé l'aménagement de plus de 18 000 km de sentiers récréatifs sur les terres du domaine de l'État. Il faut également ajouter à ce total un nombre important de sentiers qui empruntent des chemins forestiers et qui ne nécessitent pas d'autorisation spécifique. Les sentiers de motoneige représentent la plus grande partie des sentiers récréatifs sur le territoire public avec 11 500 km. Ce nombre de kilomètres de sentiers est inclus dans le réseau de 33 500 km de sentiers de la FCMQ.

Lorsqu'il reçoit une demande pour l'aménagement d'un sentier sur les terres publiques, le MRNF prend en considération la compatibilité d'un tel usage avec ceux déjà exercés et les droits fonciers déjà émis sur ce territoire. Certains documents de planification, adoptés en concertation avec les partenaires régionaux, servent à encadrer et à planifier l'émission des autorisations pour de tels sentiers afin de limiter les conflits d'usage sur le territoire public.

b) L'accès des VHR aux chemins forestiers

Les clubs de VHR imposent le paiement d'un droit d'accès pour circuler dans leurs sentiers. Ces frais servent notamment à payer les coûts d'entretien et de signalisation de leur réseau. Cependant, lorsqu'un sentier emprunte l'emprise d'un chemin forestier, les clubs ne peuvent exiger de droit pour y circuler. En effet, ce chemin conserve son statut de chemin forestier et doit demeurer accessible à tous, gratuitement. À cet égard, il y a une certaine confusion sur les terres publiques entre les différents usagers de chemins forestiers, tels les trappeurs et les propriétaires de chalets, et les clubs de VHR. Il peut arriver que ces derniers, lorsqu'ils exploitent des sentiers dont certains tronçons empruntent un chemin forestier, demandent aux autres usagers de ces chemins d'acquiescer des droits de circulation. Or, sur un chemin forestier, les clubs de VHR n'ont aucun autre droit que celui d'y circuler, comme tout autre usager. Ils n'ont aucun droit d'exploitation de sentier ou de tarification sur les chemins forestiers, miniers ou autres, puisque ces chemins sont libres d'accès pour tout citoyen.

c) Les VHR et les installations d'Hydro-Québec

Hydro-Québec est sollicitée par les différents clubs de VHR, qui lui demandent des droits de passage. Ainsi, les VHR circulent dans les emprises des installations de transport d'électricité, sur les plans d'eau, comme les réservoirs, et sur certains barrages. Les différents chemins aménagés par Hydro-Québec ont pour but premier de lui donner accès à ses équipements pour la maintenance et l'entretien, et non de servir à la circulation des VHR.

Trois types d'endroits sont identifiés par Hydro-Québec pour les droits de passage, soit :

- sur ses propres propriétés (près des postes, emprises de lignes, centrales);
- sur les servitudes en territoire privé;
- sur les terres publiques mises à sa disposition par le MRNF.

À l'heure actuelle, pour ce qui est du réseau de distribution, Hydro-Québec Distribution n'a pas encore adopté de pratique formelle de gestion. Ses interventions se font de façon ad hoc sur le terrain, la priorité demeurant la sécurité du public et de ses équipements, de même que la responsabilisation des usagers.

Hydro-Québec travaille présentement à implanter une pratique de gestion uniforme pour la circulation des VHR sur ses propriétés. Le processus est en cours de réflexion. Environ 80 ententes ont été conclues avec des clubs de VHR. Ces autorisations sont signées annuellement et couvrent une période de cinq mois, allant du 15 novembre au 15 avril. Les autorisations peuvent être annulées sur simple avis de la société d'État et elles ne doivent pas restreindre la capacité d'Hydro-Québec à réaliser sa mission.

d) Les territoires fauniques

Dans les zones d'exploitation contrôlée (zecs), les pouvoiries et les réserves fauniques, les VHR peuvent circuler selon les dispositions prévues pour chaque type de territoire et qui concernent principalement l'enregistrement des personnes, la tarification et les endroits déterminés. De plus, il convient de distinguer deux types de clientèles, soit une clientèle membre des zecs ou des pouvoiries qui utilise les VHR dans le cadre de ses activités de chasse et de pêche, et une clientèle externe, membre des clubs de VHR, qui traverse ces territoires pour rejoindre un autre sentier.

Dans les zecs, le principal problème rencontré par les membres des clubs de VHR est la double tarification quand ils circulent dans les sentiers fédérés. Après plusieurs années de négociation entre la Fédération québécoise des clubs quads (FQCQ) et la Fédération québécoise des gestionnaires de zecs (FQGZ), une entente est intervenue pour permettre aux membres de la FQCQ de circuler dans les zecs sans payer les droits de circulation normalement exigibles, s'ils détiennent une vignette dont le coût annuel est de 30 \$ et s'ils circulent dans les sentiers entretenus par la FQCQ. Il existe toutefois quelques problématiques d'implantation de cette entente dans certaines zecs. Aucune entente n'a encore été conclue avec la FCMQ malgré des discussions dans ce sens.

Dans les réserves fauniques, la réglementation des VHR est restreinte aux sentiers aménagés à cette fin par les clubs de VHR, dans les cas prévus pour la clientèle ou pour les employés dans l'exercice de leurs fonctions. Les efforts de la Société des établissements de plein air du Québec (SEPAQ) portent sur le contrôle de la circulation hors sentier

QUESTION

- 2.7** Pourrait-on utiliser, de façon plus généralisée, les emprises des installations de transport d'électricité d'Hydro-Québec pour y aménager des sentiers pour les VHR ?

et sur la planification des tracés avec les clubs de VHR.

Dans les pourvoies, la circulation des VHR est également possible, sous réserve de l'enregistrement des personnes. D'ailleurs, la clientèle des pourvoies est adepte de randonnées en VHR dans le cadre des activités offertes par les pourvoyeurs.

Dans les refuges fauniques, la circulation en VHR est interdite, sauf exception prévue par règlement.

e) Les habitats fauniques et les milieux fragiles

La circulation des VHR dans les milieux aquatiques et humides peut causer certains impacts à ces habitats fauniques fragiles. Quand elle n'est pas balisée, la circulation des VHR dans les cours d'eau, les marais, les marécages, les tourbières et les battures est une activité potentiellement dommageable pour ces habitats fauniques.

Le Règlement sur la circulation de véhicules motorisés dans certains milieux fragiles (Q-2, r.2.2) a pour but de protéger ces milieux, tels les marais, les marécages, les tourbières, les dunes, les plages et le littoral. Les sentiers de VHR qui nécessitent des aménagements majeurs ou qui sont situés soit en milieu riverain, soit en milieu hydrique ou humide sont assujettis à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement relativement à l'obligation d'obtenir un certificat d'autorisation. D'autres dispositions s'appliquent également : la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune, le Règlement sur les habitats fauniques, la Loi sur les pêches, la Loi sur les forêts et le Règlement sur les normes d'intervention dans les forêts du domaine de l'État.

La circulation répétée des VHR, surtout hors sentier, et la multiplication des sentiers peuvent causer des impacts fauniques comme la détérioration des habitats et la modification des comportements des animaux sauvages.

Afin de minimiser les dommages causés aux habitats fauniques, la FQCQ et la Fondation de la faune du Québec (FFQ) ont produit, en collaboration avec les ministères concernés, un guide d'aménagement et d'entretien des sentiers de quad. L'aménagement de sentiers selon les recommandations de ce guide implique toutefois certains coûts pour les clubs, notamment pour la construction d'infrastructures qui soient à la fois sécuritaires pour les utilisateurs et adaptées aux habitats fauniques.

QUESTION

- 2.8** Que devrait-on faire pour minimiser les impacts fauniques de la circulation des VHR dans les territoires et habitats fauniques ?

VHR et parcs nationaux

La circulation des VHR est interdite par réglementation dans les parcs nationaux du Québec. On n’y trouve donc pas de sentiers de VTT. En règle générale, la motoneige est également interdite dans les parcs nationaux. Cependant, la motoneige peut y être tolérée dans quelques rares circonstances, à des fins bien précises et de façon exceptionnelle, comme véhicule récréatif sur des sentiers officiels qui existaient avant la création du parc et qui servent de lien interrégional essentiel à la continuité du réseau de sentiers Trans-Québec.

Cette tolérance est toutefois limitée et temporaire. Ainsi, il existe dans les parcs nationaux certains sentiers de motoneige qui y étaient déjà aménagés au moment de l’adoption de la réglementation. Le droit de passage accordé pour de tels sentiers n’est maintenu que jusqu’à ce que soit établi, à l’extérieur du parc, un tracé acceptable comme solution de rechange. Pour les nouveaux parcs, un tracé de rechange doit être adopté le plus rapidement possible, dans un délai n’excédant pas trois ans après la création du parc.

Il y a actuellement neuf sentiers de motoneige dans cinq parcs nationaux du Québec, pour un total de 115 kilomètres. Ils sont répartis de la façon suivante :

Mont-Tremblant	4 sentiers	85 kilomètres
Mont-Valin	2 sentiers	21 kilomètres
Plaisance	1 sentier	6 kilomètres
Oka	1 sentier	2 kilomètres
Mont-Orford	1 sentier	1 kilomètre

Des solutions de rechange sont étudiées pour identifier, de concert avec les intervenants du milieu, des tracés alternatifs acceptables à l’extérieur des cinq parcs nationaux concernés.



Le bruit et les gaz d'échappement émis par les VHR constituent les principales sources de préoccupation pour la santé et le bien-être des résidents riverains des sentiers de VHR. Le ministère des Transports du Canada impose à tout VHR vendu au pays des normes d'homologation sur le bruit et les gaz d'échappement. Par ailleurs, la circulation des VHR est soumise à des règles particulières prévues dans la Loi sur les véhicules hors route et dans ses règlements. Leur application peut contribuer, dans une certaine mesure, à contrôler ce type de problématiques.

Effets du bruit

Dans l'état actuel des connaissances, la perception des inconvénients dus au bruit dépend de la nature des sources sonores et de leur acceptation par les collectivités. Ainsi, des enquêtes socio-acoustiques démontrent, pour des niveaux sonores moyens identiques, des écarts importants de la perception de la gêne entre le bruit ferroviaire, le bruit routier et le bruit de la circulation aérienne. La circulation des VHR comporte des caractéristiques acoustiques spécifiques et il serait hasardeux d'en évaluer la gêne en utilisant les modèles qui s'appliquent à l'un ou l'autre des moyens de transport mentionnés précédemment.

Le développement d'un modèle de prévision des impacts sonores associés à la circulation des VHR, tel qu'il en existe pour le bruit routier, permettrait, avant d'entreprendre l'exploitation d'un sentier ou d'en modifier le parcours, de mieux évaluer les impacts sonores sur la base des indicateurs appropriés. Il pourrait aussi éventuellement aider à intervenir sur les problématiques existantes.

Les véhicules motorisés, comme les VHR, peuvent être générateurs d'un certain niveau de bruit qui peut s'avérer inattendu, déplaisant ou non souhaité. Le bruit peut causer des effets sur une partie de la population exposée.

En effet, le bruit, selon le niveau généré, peut affecter la capacité auditive des personnes exposées et perturber la communication. Par l'interférence qu'il peut produire, il arrive que le bruit puisse aussi être associé à certains problèmes de sécurité. Selon le niveau, il pourrait contribuer, dans une certaine mesure, à augmenter le stress et, à long terme, pourrait devenir un facteur de risque supplémentaire dans la survenue de problèmes cardio-vasculaires. La nuit, quand le bruit est trop élevé, il peut se transformer en perturbateur du sommeil.

Les personnes les plus exposées au bruit des VHR sont d'abord les adeptes eux-mêmes puisqu'ils sont en contact étroit et prolongé avec le véhicule. Les adeptes réguliers peuvent ainsi être exposés plusieurs heures par jour à des niveaux de bruit élevés. Bien que le port du casque protecteur représente un certain facteur d'atténuation, le niveau de bruit peut être assez élevé pour, notamment, perturber la communication verbale et pourrait peut-être, à plus ou moins long terme, affecter leur audition.



QUESTIONS

- 3.1 Quelles mesures permettraient de diminuer le bruit et les odeurs liés à la circulation des VHR ?
- 3.2 La réglementation adoptée en décembre 2004 a-t-elle permis d'assurer une meilleure qualité de vie pour les citoyens résidant ou séjournant à proximité des sentiers de VHR ?

Même si la grande majorité des sentiers balisés sont situés loin des habitations, certains tronçons longent ou traversent des zones résidentielles, notamment afin de se rendre à des lieux de restauration, d'hébergement ou de ravitaillement. Les personnes résidant à proximité de sentiers de VHR peuvent alors être soumises à certains niveaux de bruit qui, selon les circonstances, la distance entre le sentier et les habitations, la vitesse de circulation, le nombre de VHR qui circulent, le type de moteur des VHR, le moment de la journée, sont susceptibles d'entraîner certains effets plus ou moins notables sur leur santé.

Un des premiers enjeux est le droit des citoyens habitant à proximité des zones traversées par les VHR à un environnement sonore paisible et à la quiétude. Un autre enjeu majeur est le bruit à sa source même. À l'exception de la puissance sonore des motoneiges à la sortie de l'usine de fabrication, le bruit environnemental émis par les VHR ne fait pas l'objet d'une réglementation spécifique protégeant les points de réception.

Le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs émet une directive en matière de bruit de source fixe qui détermine certains maxima en fonction de la période du jour et du zonage. Le ministère des Transports du Québec a aussi une politique qui limite le bruit pour les grandes routes et autoroutes sous sa juridiction. De leur côté, les municipalités ont le pouvoir de réglementer en matière de bruit mais elles se sont rarement dotées de dispositions réglementaires à l'égard du bruit environnemental de source mobile.

D'autres enjeux touchent l'ajustement du tracé de certains tronçons de sentiers pour éloigner les VHR des zones habitées. Ils touchent aussi le comportement des adeptes de VHR, comme la vitesse et les heures de circulation.

QUESTIONS

- 3.3** Quels moyens permettraient de mieux apprécier la perception par les citoyens des impacts sonores de la circulation des VHR ?
- 3.4** Comment peut-on encadrer différemment les comportements des utilisateurs dans les zones les plus sensibles ?

Impacts des émissions de gaz d'échappement

Pour des conditions de dispersion données, il est possible de contrôler les odeurs en intervenant sur le tracé, sur les conditions d'exploitation des sentiers et sur la performance environnementale des moteurs. Idéalement, l'ensemble des conditions devrait être tel que les odeurs soient imperceptibles en tout temps. Des modèles de dispersion des odeurs peuvent être développés ou utilisés afin d'évaluer plus précisément les impacts olfactifs.

Plusieurs VHR actuellement en circulation sont dotés de moteurs à deux temps. Cette technologie, notamment en raison de la combustion incomplète des hydrocarbures, produit des rejets dans l'environnement de certaines quantités de gaz polluants.

Ces gaz sont principalement :

- des gaz asphyxiants, comme le monoxyde de carbone;
- des gaz irritants, comme les oxydes d'azote (NO_x), les oxydes sulfureux (SO_x) et les particules fines;
- des composés organiques volatils, comme le benzène qui provient de l'essence non entièrement brûlée dans les moteurs à deux temps.

Le phénomène du caravanning peut contribuer à l'exposition accrue des utilisateurs aux gaz d'échappement.

De plus, signalons qu'Environnement Canada⁷ estimait en 2000 que le parc de motoneiges et VTT réunis émettait annuellement au Québec environ 400 000 tonnes de dioxyde de carbone (CO₂) dans l'atmosphère. À titre de comparaison, le secteur du transport routier (véhicules légers et lourds) était responsable, en 2000, de l'émission de quelque 28 millions de tonnes de CO₂.

L'émission de composés organiques volatils et d'oxydes d'azote peut être précurseur du smog urbain.

L'arrivée de véhicules dotés de moteurs plus performants en terme de protection de l'environnement et le remplacement des moteurs à deux temps classiques représentent un enjeu significatif pour la protection de la santé et de l'environnement.

Avec l'application prévue pour 2007 de nouvelles normes d'homologation fédérales relatives aux gaz d'échappement des VHR, on peut espérer une amélioration constante au fur et à mesure que la flotte de véhicules sera remplacée.

⁷Environnement Canada, Septembre 2004. *Réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des véhicules et de l'équipement hors route*, Un document de discussion, Direction des systèmes de transport, Annexe C, p. 67-68.

Véhicules

Les normes de construction des VHR sont de compétence fédérale. Les normes actuellement appliquées, comme celles de l'ANSI/SVIA (American National Standards Institute/Specialty Vehicle Institute of America) pour les VTT, sont celles qui sont utilisées pour l'Amérique du Nord. Toutefois, la législation et la réglementation actuellement en vigueur au Québec prévoient certains équipements dont les VHR doivent obligatoirement être munis, notamment un système d'échappement, un rétroviseur et un indicateur de vitesse aussi appelé cinémomètre. Certains manufacturiers ne munissent cependant pas l'ensemble de leurs modèles de tous les équipements requis.

La Loi sur les véhicules hors route interdit de retirer les équipements obligatoires et l'équipement nécessaire au fonctionnement d'un VHR. Il est également interdit de modifier un VHR de manière à en diminuer la stabilité ou la capacité de freinage ou encore d'en accroître la puissance d'accélération.

Au Canada, aucune norme particulière n'existe quant à l'installation de moteurs à quatre temps plutôt qu'à deux temps sur les VHR, bien que de plus en plus de nouveaux modèles de VHR soient équipés de moteurs à quatre temps. Certains manufacturiers travaillent actuellement à mettre au point des technologies d'avant-garde sur le plan de la protection de l'environnement. Cependant, ces technologies ne seraient pas prêtes actuellement à être appliquées pour les VHR.

Ces technologies, quand elles seront applicables aux VHR, n'équiperont cependant que les véhicules neufs. Les autres modèles, plus âgés, demeureront encore quelque temps en circulation, et il faudra compter un certain nombre d'années avant le renouvellement du parc de véhicules. En 2003, l'âge moyen des motoneiges au Québec était de 8,5 ans et celui des VTT était de 8,7 ans.

QUESTION

- 3.5** Quelles sont les évolutions technologiques qui permettraient d'améliorer la performance des véhicules en terme de protection de l'environnement ?



VHR : sécurité routière et hors route

a) Circulation sur les chemins publics

La Loi sur les véhicules hors route interdit généralement la circulation des VHR sur les chemins publics. La notion de chemin public applicable est celle qui est employée dans le Code de la sécurité routière; elle inclut donc toute la largeur de l'emprise routière, d'une clôture à l'autre, et exclut les chemins forestiers qui sont sous l'administration du MRNF. La Loi stipule également que la distance minimale de 30 m à respecter entre les résidences et les endroits où circulent les VHR ne s'applique pas sur les chemins publics. Cela veut donc dire que les VHR peuvent y circuler, dans les limites prévues par la Loi, à moins de 30 m des résidences.

La Loi prévoit certaines exceptions à l'interdiction de circuler sur les chemins publics, notamment la circulation sur la chaussée sur une distance maximale de 500 m pour se rendre à un point de service ou à un autre tronçon de sentier, là où une signalisation routière appropriée est installée. Dans tous les cas d'exception, l'autorisation du gestionnaire du réseau routier, soit le ministère des Transports ou la municipalité, est requise. Les autorisations ainsi accordées sont des privilèges et non des droits. Pour des raisons de sécurité, ce type de circulation doit demeurer restreinte et exceptionnelle.

Selon les parties du chemin qui sont empruntées ou les distances qui y sont parcourues, l'autorisation peut devoir être consignée dans un règlement. Les règlements municipaux autorisant la circulation des VHR sur les chemins publics doivent être approuvés par le ministre des Transports pour entrer en vigueur. Afin de favoriser une implication

plus immédiate du milieu local, certaines municipalités souhaitent un allègement pour simplifier le processus d'approbation.

La circulation sur la berge, c'est-à-dire la partie de l'emprise routière située entre le fossé et la clôture, peut aussi être autorisée, dans le cadre déterminé dans le Règlement sur les véhicules hors route. Parmi les critères essentiels à respecter, il y a l'obligation pour le club de VHR qui souhaite emprunter la berge de conclure une entente avec le gestionnaire du réseau routier.

Les traverses de chemins doivent être faites aux endroits autorisés à cette fin par le gestionnaire du réseau routier. Ces endroits respectent des normes, notamment en ce qui concerne les distances de visibilité, et sont indiqués au moyen d'une signalisation routière appropriée.

Dans tous les cas, les gestionnaires qui accordent les autorisations doivent s'assurer de la sécurité de la circulation demandée. En effet, circuler sur les chemins publics en VHR peut s'avérer dangereux. D'ailleurs, selon les manufacturiers de quads, ces véhicules ne sont pas conçus pour circuler sur les chemins publics ou sur les surfaces asphaltées. Chaque année, plus du quart des décès en VHR, soit environ une quinzaine, surviennent sur un chemin public.



QUESTIONS

- 4.1 Y aurait-il lieu d'encadrer différemment la circulation des VHR sur les chemins publics, notamment en révisant les distances maximales permises ?
- 4.2 Y aurait-il lieu de revoir les pouvoirs réglementaires autorisant la circulation des VHR sur les chemins publics et le mécanisme d'approbation des règlements municipaux par le ministre des Transports ?

b) Circulation sur les chemins forestiers

Les chemins forestiers sont utilisés par un très grand nombre d'usagers, dont les compagnies forestières. Il arrive de plus en plus fréquemment que des VHR circulent sur les chemins forestiers. L'utilisation conjointe des chemins forestiers par des VHR et différents véhicules routiers, dont de nombreux véhicules lourds, fait appréhender une augmentation du nombre d'accidents.

En effet, la conduite sur les chemins forestiers peut souvent devenir risquée, car il faut s'attendre à y croiser des camions lourds servant à l'exploitation forestière. Très souvent, ces camions circulent au centre de la route afin de ne pas risquer de déséquilibrer leur chargement sur des accotements mous; il est alors plus difficile de manœuvrer. Par ailleurs, la surface de gravier des chemins forestiers réduit de beaucoup l'adhérence des pneus, augmente la distance de freinage et les risques de dérapage, et la poussière soulevée réduit la visibilité. La configuration de ces chemins, souvent étroits, sinueux et avec des courbes imprévisibles, de même que les ponts à une seule voie, rendent la situation encore plus problématique.

c) Sécurité dans les sentiers

Les clubs ont l'obligation légale d'aménager, d'entretenir et de signaler les sentiers qu'ils exploitent. Ils ont aussi l'obligation d'y assurer la sécurité et de veiller au respect de la Loi et de ses règlements, entre autres par la présence des agents de surveillance de sentier, qui sont des bénévoles recrutés par les clubs.

Il n'y a actuellement aucune norme précise concernant la configuration géométrique des sentiers. Toutefois, un club qui ne remplirait pas correctement ses obligations pourrait être tenu responsable en cas de faute causant des préjudices. Quant à la signalisation, le Règlement sur les véhicules hors route prévoit certaines normes, notamment sur les dimensions, les formes et l'installation des panneaux.

Il est important de signaler que toutes les responsabilités d'aménagement, d'entretien et de signalisation des sentiers sont assumées par les bénévoles des clubs.

Les données sur les accidents mortels en VHR démontrent que les sentiers sont de loin les endroits les plus sécuritaires pour circuler, à condition que les règles de circulation soient respectées. Les fédérations et le gouvernement du Québec incitent donc les utilisateurs à circuler dans les sentiers balisés. Afin d'attirer davantage les adeptes dans les sentiers et d'améliorer la sécurité, le gouvernement soutient les clubs dans l'accomplissement de leurs obligations d'entretien et de signalisation par des programmes d'aide financière basés sur le principe de l'utilisateur payeur et financés à même l'immatriculation des VHR. Ces programmes sont expliqués plus loin dans le présent chapitre.

d) Comportement des utilisateurs

Le comportement des utilisateurs est souvent mis en cause. Les problématiques liées au comportement englobent notamment le respect des règles de circulation et le port des équipements obligatoires, comme le casque protecteur. Il est donc important de responsabiliser les conducteurs afin qu'ils adoptent des comportements sécuritaires.

Les principales règles de sécurité se retrouvent dans la Loi sur les véhicules hors route et les règlements qui en découlent. Elles sont expliquées en détail dans le chapitre 1 sur l'encadrement législatif et réglementaire.

Le non respect de ces règles minimales entraîne chaque année des accidents mortels. En effet, l'excès de vitesse, l'abus d'alcool, les imprudences et les renversements sont souvent les causes des accidents au cours desquels des adeptes de VHR trouvent la mort.

e) Principales causes des accidents en VHR⁸

L'utilisation des VHR peut occasionner des accidents et des traumatismes. Annuellement, on déplore au Québec en moyenne près de 60 décès et 1 000 hospitalisations liés à la pratique des VHR. Pour ce qui est des hospitalisations, depuis les trois dernières années, le Québec compte en moyenne 354 hospitalisations par an liées aux accidents impliquant une motoneige et 632 hospitalisations liées à des accidents impliquant un VTT. En trois ans, au moins 19 907 jours d'hospitalisation sont imputables à ces véhicules. Alors que le nombre d'hospitalisations pour accident de motoneige tend à diminuer, celui pour accident de VTT croît continuellement depuis 1997-1998. Il est vrai que le nombre de VTT immatriculés est passé de 162 892 en 1997 à 294 706 en 2004. Quatre victimes hospitalisées sur cinq sont des hommes. Malgré l'interdiction de conduire un VHR avant l'âge de 14 ans, et malgré l'interdiction de transporter un passager sur la très grande majorité de modèles de VTT, la proportion des victimes hospitalisées de moins de 14 ans est d'environ 5,6% pour la motoneige et de 11% pour les VTT.

De nombreuses campagnes de prévention et de sensibilisation ont été menées par le Gouvernement, en collaboration avec la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (FCMQ) et la Fédération québécoise des clubs quads (FQCQ). Les principaux thèmes abordés ont été l'utilisation des sentiers balisés, la circulation sur les chemins publics, l'excès de vitesse, la surconsommation d'alcool et la prévention des noyades. Malgré une augmentation du nombre de VHR immatriculés, le nombre d'accidents mortels demeure stable.

Les causes de décès les plus fréquemment observées sont :

- l'excès de vitesse : on constate une augmentation de la puissance des VHR offerts sur le marché depuis quelques années, et par conséquent une vitesse accrue, d'où un risque plus élevé de traumatismes;
- la circulation sur les chemins publics : les accidents sur les chemins publics comptent pour plus du quart des décès en VHR. Les circulations et traverses de routes illégales augmentent le risque d'accident;
- la surconsommation d'alcool : selon les données du Bureau du coroner, 35% des victimes décédées en motoneige et testées pour alcoolémie présentaient un taux supérieur à la limite légale de 0,08;
- les renversements et le port d'équipements de protection : plusieurs décès sont attribuables au renversement en VTT; de plus, certains utilisateurs ne portent pas le casque protecteur obligatoire ou des vêtements adéquats.

Le transport d'un passager sur les VTT conçus pour une seule personne est interdit, mais très fréquent. Bien qu'il y ait peu de décès de passagers, cette pratique n'est généralement pas sécuritaire et peut causer des accidents.

Par ailleurs, la pratique des VHR pendant plusieurs heures sur des centaines de kilomètres de sentiers peut aussi entraîner un stress important sur la colonne vertébrale des conducteurs et passagers de ces véhicules, dû aux vibrations, aux chocs et aux mouvements nécessaires pour la conduite.

⁸ Données du Bureau du coroner, du ministère des Transports du Québec et du fichier Med-Echo.

f) Location des VHR et formation des locataires

La location de VHR, particulièrement de motoneiges, représente une activité économique importante, notamment auprès de la clientèle touristique européenne. Les groupes de touristes peuvent être accompagnés d'un guide. Les guides sont habituellement des motoneigistes d'expérience, possédant certaines connaissances en mécanique, mais ils n'ont pas de formation particulière en tant que guide. Avant de partir en randonnée, les locataires peuvent recevoir une formation de base sur les principales règles de sécurité et peuvent généralement visionner une vidéo.

Malheureusement, chaque année, quelques touristes locataires de VHR figurent au nombre des victimes d'accidents, particulièrement en motoneige.

g) Les VHR comme mode de transport quotidien

Les VHR ne sont pas seulement des véhicules récréatifs ou utilitaires. Dans certaines régions, principalement celles situées au Nord du 49^e parallèle et sur la Basse-Côte-Nord, les VHR servent aussi de moyen de transport. Les réalités et les besoins sont alors très différents de ceux qu'on observe lors d'une utilisation récréative de ces véhicules, notamment en ce qui concerne les distances à respecter entre les résidences et les endroits où circulent les VHR, le nombre de passagers permis, etc.. Sur la Basse-Côte-Nord, le ministère des Transports entretient la Route blanche qui permet de relier par motoneige plusieurs municipalités qui

seraient autrement inaccessibles par voie terrestre pendant la saison hivernale.

Certaines municipalités ou communautés non reliées au réseau routier général du Québec entretiennent des routes, dont certaines ne sont pas considérées comme des chemins publics au sens du Code de la sécurité routière, mais où circulent plusieurs types de véhicules, comme des camions, des voitures et des VHR. La cohabitation de tous ces véhicules peut s'avérer dangereuse tant pour les usagers de la route que pour les utilisateurs de VHR.

Certains propriétaires de VHR utilisent aussi ces véhicules pour accéder à leur territoire de chasse, de pêche, de trappe, ou pour des activités liées à leur subsistance. Lorsqu'ils circulent sur les sentiers fédérés, ils doivent payer un droit d'accès, ce qui peut être perçu comme un irritant. L'encadrement législatif et réglementaire actuel ne fait pas de distinction entre les différents usages qui sont faits des VHR, et il s'applique partout et à tous de la même manière.

De plus, dans ces régions, certaines obligations légales sont difficilement applicables, notamment celle de détenir une assurance de responsabilité civile.

La consultation publique sur les véhicules hors route sera également menée auprès des communautés autochtones, particulièrement celles situées au Nord du 49^e parallèle et sur la Basse-Côte-Nord.

QUESTIONS

- 4.3** Y aurait-il lieu de prévoir un meilleur encadrement des locataires de VHR, incluant la formation ?
- 4.4** Y aurait-il lieu d'adapter les règles existantes aux particularités des régions où les VHR sont principalement utilisés comme mode de transport ou pour des activités traditionnelles ?

VHR et programmes d'aide financière

La principale source de financement pour les clubs de VHR est la vente des droits d'accès à leurs membres. Ces droits d'accès permettent aux utilisateurs de circuler dans les sentiers aménagés, entretenus et signalisés par les clubs dans tout le Québec. Afin de soutenir les clubs dans l'accomplissement de leurs obligations prévues dans la Loi sur les véhicules hors route relativement à l'exploitation des sentiers, le gouvernement a mis en place des programmes d'aide financière.

Le ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport est responsable de la gestion des programmes d'aide financière à l'intention de la FCMQ, de la FQCQ et de leurs clubs. Ces programmes d'aide, basés sur le principe de l'utilisateur payeur, sont financés par le prélèvement d'une surcharge sur l'immatriculation des VHR. Présentement, la surcharge sur les motoneiges est de 25 \$ et celle sur les quads est de 6 \$. La dernière augmentation de la surcharge pour la motoneige est entrée en vigueur en 1999. La surcharge pour le quad n'a jamais été augmentée depuis son instauration en 1998.

Ces programmes normés visent à améliorer la sécurité des utilisateurs de VHR en partenariat avec les deux fédérations responsables du développement sécuritaire de ces activités, notamment par l'entretien des sentiers, l'achat de l'équipement

d'entretien, la signalisation, la promotion de la sécurité, le développement régional et la formation des agents de surveillance de sentier. Dans le cas de la motoneige, il y a aussi un volet péréquation.

En 2003, les fédérations ont demandé au gouvernement une augmentation de la surcharge sur l'immatriculation. Une augmentation de l'aide financière pourrait améliorer l'entretien et la sécurité des sentiers, et ainsi diminuer le nombre d'accidents en VHR et augmenter les retombées économiques dans les régions. Une hausse du financement pourrait également servir à l'aménagement de mesures d'atténuation le long de certains sentiers.

En cas d'augmentation de la surcharge, la FCMQ et la FQCQ ont donné leur accord de principe pour ajouter aux programmes un volet consacré à la protection de l'environnement et de la faune pour des projets en lien avec les VHR.

Dans certaines régions où le tourisme lié à la pratique de la motoneige est particulièrement important, les associations touristiques régionales (ATR) et entreprises touristiques offrent de plus en plus de soutien aux clubs, notamment pour l'entretien des sentiers.

QUESTIONS

- 4.5 Quel rôle devraient jouer les fédérations au cours des prochaines années, afin de répondre aux nouveaux défis ?
- 4.6 Y aurait-il lieu de réviser les programmes d'aide afin d'y inclure d'autres volets, notamment pour la mise en place de mesures d'atténuation en milieu résidentiel et pour la protection de l'environnement et de la faune ?
- 4.7 La surcharge peut-elle être augmentée pour aménager des sentiers permanents, plus éloignés des milieux habités ?

VHR et sécurité publique

a) Surveillance policière

La sécurité est une responsabilité collective. Les utilisateurs de VHR doivent adopter et maintenir des comportements sécuritaires pour assurer leur sécurité et celle des autres.

Le ministère de la Sécurité publique (MSP) a pour mission d'assurer aux Québécois un milieu de vie sécuritaire qui leur permet d'exercer leurs droits et libertés individuelles, propice au développement des individus et des collectivités. En ce qui concerne les VHR, les policiers sont responsables de l'application de la Loi sur les véhicules hors route et de ses règlements, des règlements municipaux et du Code criminel. Depuis 2001, la Loi sur la police prévoit que les corps de police, tant la Sûreté du Québec (SQ) que les policiers municipaux, doivent patrouiller les sentiers de VHR et inclure cette surveillance dans le plan d'organisation policière du territoire qu'ils desservent.

La SQ compte plus de cent vingt-cinq postes répartis sur l'ensemble du territoire québécois. Dans chacun de ces postes, sauf les postes autoroutiers, la SQ complète présentement la mise en place d'équipes habilitées à la patrouille de sentiers de VHR. Les patrouilles sont effectuées en fonction des besoins identifiés. De plus, lors d'opérations planifiées, chaque poste peut compter sur l'appui de l'unité de soutien à la gendarmerie (USG)⁹ de son district.

Le MSP a mis en place des politiques de prévention de la criminalité et d'implantation de l'approche de

police communautaire, qui préconise une participation accrue de la communauté dans les stratégies de prévention de la criminalité et de résolution de problèmes. Les principes utilisés dans l'approche de police communautaire, comme le rapprochement avec les citoyens, les partenariats stratégiques, la résolution de problèmes et le renforcement des mesures préventives, permettent souvent de résoudre les problématiques d'intervention policière liées aux VHR.

Afin d'améliorer la concertation entre les différents intervenants, certaines MRC ont mis sur pied des comités de sécurité publique pour discuter des priorités dont la collectivité désire se doter en matière de sécurité publique. Ces comités ne traitent pas des questions d'aménagement du territoire.

Le travail de surveillance policière est un travail de prévention et de répression du crime. À cet égard, de nombreuses opérations sont planifiées chaque année. En ce qui a trait aux VHR, plus de 1 350 opérations, totalisant près de 10 000 heures, ont été effectuées en 2003, par l'ensemble des corps de police du Québec. En plus de celles-ci, les policiers interviennent de façon ponctuelle, pendant leurs patrouilles régulières ou à la suite de plaintes.

⁹ Le territoire du Québec est divisé en dix districts comportant chacun une USG.

QUESTION

4.8 Devrait-on accroître la capacité d'intervention des policiers et des agents de surveillance ?

b) Agents de surveillance de sentier

Les agents de surveillance sont des bénévoles recrutés par les clubs de VHR pour assurer la sécurité et veiller au respect des dispositions de la Loi et de ses règlements, en concertation avec les policiers. Pour être assermenté, l'agent de surveillance doit satisfaire à des critères déterminés dans le Règlement sur les véhicules hors route, comme ne pas avoir été déclaré coupable d'une infraction criminelle liée à la conduite d'un véhicule routier ou hors route.

Les agents de surveillance de sentier peuvent notamment :

- ordonner l'immobilisation d'un VHR et faire l'inspection des équipements obligatoires;
- exiger la production d'un document attestant l'âge du conducteur et du certificat d'aptitude;
- exiger la production du certificat d'immatriculation et de l'attestation d'assurance de responsabilité civile.

Quand ils constatent une infraction à la Loi ou à un de ses règlements, les agents de surveillance peuvent remplir un rapport d'infraction général. Ce rapport est envoyé au poursuivant, en général la municipalité, afin de faire émettre au contrevenant un constat d'infraction.

Les agents de surveillance doivent être formés pour remplir leur rôle le plus efficacement possible. La SQ avait mis sur pied, au début des années 1990, un programme de formation pour les agents de surveillance des clubs de motoneigistes. Cependant, comme il y a un renouvellement important chez les agents de surveillance et que se sont aussi ajoutés depuis décembre 2004 les agents des clubs de quads, il devient difficile pour la SQ de dispenser cette formation à chaque année et dans plusieurs régions. Puisque les responsabilités policières relativement à la patrouille se sont accrues, il pourrait être pertinent de se demander quel serait l'organisme le plus approprié pour dispenser cette formation.

c) Problématiques non liées à l'intervention policière

Certaines problématiques liées à l'utilisation des VHR, comme les odeurs ou le bruit, sont l'objet de préoccupations. Toutefois, ces questions ne relèvent pas de la mission de la sécurité publique, mais plutôt d'intervenants spécialisés en ces domaines.

QUESTION

4.9 Qui devrait dispenser la formation aux bénévoles agissant comme agents de surveillance de sentier ?



Motoneige, un produit touristique à maturité

La motoneige est considérée comme un des produits touristiques prioritaires du Québec. Depuis plus de 20 ans, Tourisme Québec, les associations touristiques régionales (ATR) et la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (FCMQ) développent et font conjointement la promotion de la motoneige dans les marchés touristiques hors Québec. À cet effet, Tourisme Québec accorde à la FCMQ un soutien financier ponctuel afin de produire certains outils promotionnels ainsi que des études à caractère touristique.

Progressivement, l'interconnexion des sentiers régionaux a permis aux motoneigistes de circuler sur de longues distances d'une région à l'autre, donnant ainsi naissance à une nouvelle forme de tourisme. Ce réseau sillonne la majorité des régions touristiques. Pour plusieurs d'entre elles, la motoneige constitue l'unique produit d'appel hivernal. D'ailleurs, le réseau québécois de sentiers se situe au premier rang des destinations motoneige en Amérique du Nord.

Selon les statistiques de la FCMQ, depuis 1995-1996, malgré une augmentation du nombre de motoneiges immatriculées, le nombre de droits d'accès vendus aux motoneigistes québécois a diminué de 10%. Toutefois, pour l'industrie touristique québécoise, cette baisse a été compensée par l'arrivée de nouvelles clientèles. Ainsi, les motoneigistes américains et canadiens représentent maintenant 15% et 6% de la clientèle, en hausse respectivement de 180% et de 124%. En 2003-2004, les motoneigistes américains ont acheté 13 627 droits d'accès alors que les motoneigistes venant du reste du Canada en ont acheté 5 664.

En 2003-2004, 15 des 21 ATR du Québec ont consacré des budgets spécifiques à la commercialisation du produit motoneige, notamment pour une carte régionale, un site Internet, des activités promotionnelles sur les marchés internationaux et des tournées de familiarisation. Dans les régions où cette activité est le plus développée, les ATR et

les entreprises touristiques s'impliquent de plus en plus dans le soutien aux clubs de motoneigistes ainsi que dans l'entretien des sentiers.

a) Recettes touristiques

La motoneige génère des recettes récréotouristiques importantes dans les régions du Québec. Une étude publiée en 2002 par la firme Zins Beauchesne et associés établissait à 720 M\$ les dépenses liées à la pratique récréotouristique de la motoneige. Cette étude démontrait également qu'au cours de la saison 2001-2002 les motoneigistes québécois ont dépensé 478 M\$, les motoneigistes américains et canadiens 189 M\$ et la clientèle européenne 53 M\$.

b) Problématiques et enjeux

La configuration du réseau et sa pérennité sont constamment remises en question par la négociation des nombreux droits de passage, par les problèmes financiers de certains clubs, par la diminution du nombre de bénévoles qui aménagent et entretiennent les sentiers, par l'augmentation des coûts d'entretien de même que par les pressions provenant de différents groupes.

De plus, le maintien du réseau de sentiers requiert une mise à niveau continue des infrastructures, de nombreux ponts ou ponceaux devant être régulièrement reconstruits pour en assurer la sécurité. En raison de normes gouvernementales plus strictes et de l'augmentation des coûts de construction, ces infrastructures sont de plus en plus onéreuses à réaliser. Par conséquent, les clubs peuvent difficilement assumer seuls cette responsabilité. Ainsi, au cours des quatre dernières années, Tourisme Québec a consenti une somme de 600 000\$ aux fins de la restauration d'infrastructures prioritaires, soit le même montant que celui investi par la FCMQ.



Quad, un produit touristique en cours d'évaluation

Depuis le milieu des années 1990, Tourisme Québec a soutenu financièrement la réalisation d'études visant notamment à évaluer le potentiel touristique du quad et ses retombées économiques.

Le développement du réseau de sentiers de quad n'est pas au même niveau que celui de la motoneige car les liaisons interrégionales sont difficiles à établir dans plusieurs régions. L'une des principales raisons qui explique cette situation est la présence de parcs nationaux où la circulation des quads est interdite, de réserves fauniques ou de zecs. Malgré ces difficultés, le Québec est considéré comme une très bonne destination pour pratiquer cette activité dans une perspective touristique car il possède le plus vaste réseau de sentiers de quad, ce qui permet de faire de longues randonnées.

Selon les données préliminaires d'une étude réalisée par la firme SOM auprès des membres québécois de la Fédération québécoise des clubs quads (FQCQ) en octobre 2004¹⁰, on constate que le triangle formé par les régions de Lanaudière, des Laurentides et de la Mauricie a attiré 56 % des voyages en quad en 2003-2004 et que le réseau linéaire hivernal formé par les régions de l'Estrie, de la Montérégie, du Centre-du-Québec, de la Chaudière-Appalaches et du Bas-Saint-Laurent a accueilli plus de 50 % des excursions en quad durant la même période. Cet achalandage est principalement dû au fait que ces régions sont reliées par des sentiers interrégionaux.

Bien que Tourisme Québec n'effectue pas de campagne promotionnelle pour commercialiser le quad dans les marchés internationaux, certaines entreprises touristiques y font tout de même la promotion de cette activité.

a) Recettes touristiques

Le quad génère des recettes récréotouristiques importantes dans les régions du Québec. Selon les données préliminaires de l'étude réalisée par la firme SOM en octobre 2004 auprès des membres de la FQCQ, ceux-ci auraient effectué, en 2003-2004, 51 000 voyages en quad, comportant au moins une nuit à l'extérieur du domicile principal, et près de 1 million d'excursions en quad, générant ainsi des recettes touristiques totalisant 130 M\$. De l'ensemble de ces déplacements, 32 % des voyages et 57 % des excursions ont été effectués en hiver, soit de décembre à mars, produisant des recettes touristiques évaluées à 66 M\$.

La FQCQ ne peut cependant pas déterminer le nombre exact de touristes qui effectuent un voyage ou une excursion en quad au Québec, mais elle estime que de 2 000 à 3 000 membres ne résidant pas au Québec ont pratiqué le quad au Québec en 2003-2004.

b) Problématiques et enjeux

Considérant la similitude qui existe entre le quad et la motoneige, le développement du quad est aux prises avec les mêmes problématiques et confronté aux mêmes défis que ceux liés à la pratique de la motoneige, qu'il s'agisse de la configuration du réseau et de sa pérennité, de l'augmentation des coûts d'entretien ou de la pression exercée par divers autres groupes d'utilisateurs du territoire.

¹⁰ Il s'agit de données non officielles, le rapport final sera publié en 2005.

Avenir touristique des activités de VHR au Québec

Le Québec jouit, particulièrement pour la motoneige, d'une solide reconnaissance internationale. Cependant, pour que la motoneige demeure un produit touristique de premier plan et qu'elle continue de répondre aux besoins et aux attentes des diverses clientèles, Tourisme Québec considère qu'il est essentiel :

- de disposer d'un réseau de sentiers donnant aux touristes un accès interrégional ainsi qu'un accès aux services touristiques, comme la location, l'hébergement, la restauration, le carburant et les attraits touristiques;
- d'offrir aux touristes une expérience de qualité, ce qui implique des sentiers sécuritaires bien aménagés, entretenus et signalisés de façon conforme, de même que des infrastructures répondant à des normes reconnues.

Il en est de même pour le quad, selon l'évolution que connaîtra cette activité comme produit touristique. Sinon, ces activités pourront difficilement se maintenir ou constituer des produits d'appels. Il deviendra alors de plus en plus problématique de soutenir les efforts de commercialisation auprès des clientèles nationales et internationales.

QUESTIONS

- 5.1** Comment les réseaux de sentiers peuvent-ils à la fois tenir compte des impératifs touristiques, comme la présence, la proximité et la qualité des services et des attraits touristiques, et de la santé et du bien-être des populations riveraines et des autres utilisateurs du territoire ?
- 5.2** Devrait-on mettre sur pied un réseau permanent et polyvalent de sentiers récréotouristiques au Québec, dont la configuration et l'usage pourraient varier en fonction des régions ?

C O N C L U S I O N

Le principal objectif visé par la consultation publique sur les véhicules hors route qui se tient à partir du printemps 2005 dans les régions est de trouver des solutions permanentes aux problématiques liées à la pratique de ces véhicules. Ce document de réflexion a exposé la situation en énonçant les principaux constats et enjeux, tout en posant certaines questions auxquelles les citoyens et les groupes intéressés pourront proposer des pistes de solution.

Le gouvernement compte sur la participation active de tous les partenaires, que ce soit les MRC, les CRÉ, les municipalités, les manufacturiers, les fédérations et tous les citoyens et organismes qui devront se mobiliser pour mettre en place des solutions rassembleuses et adaptées à chaque milieu.

Les villes et les dates, de même que les modalités pour participer à la consultation publique, seront annoncées dans les médias de même que sur le site Internet du ministère des Transports au www.mtq.gouv.qc.ca afin de favoriser une large participation de tous ceux qui sont concernés par les véhicules hors route.



Tableau 1	Motoneiges – Évolution des données générales – 2000 à 2004	39
Tableau 2	Quads – Évolution des données générales – 1999-2003	39
Tableau 3	Évolution des motoneiges immatriculées au Québec – 1999-2003	40
Tableau 4	Évolution des véhicules tout-terrain immatriculés au Québec – 1999-2003	41
Tableau 5	Nombre de clubs et kilomètres de sentiers de motoneiges par région – 2004-2005	42
Tableau 6	Nombre de kilomètres de sentiers de quads par région – 2004	43
Tableau 7	Motoneiges – Droits d'accès par région – 2003-2004	44
Tableau 8	Quads – Droits d'accès par région – 2003	45
Tableau 9	Hospitalisations à la suite d'un accident de VHR – 1995 à 2003	46
Tableau 10	Décès en VHR – 1995 à 2004	47
Tableau 11	Nombre de véhicules hors route immatriculés – 1990-2004	48

**MOTONEIGES — ÉVOLUTION DES DONNÉES GÉNÉRALES
2000 À 2004**

Tableau 1

Année	Nombre de motoneiges immatriculées ¹	Nombre de clubs	Nombre de membres ²	Nombre de km de sentiers
2004-2005	161 440	231	N/D	33 700
2003-2004	157 370	232	98 016	33 640
2002-2003	145 843	233	96 723	33 640
2001-2002	149 915	233	86 091	33 640
2000-2001	148 498	235	105 733	33 640

¹ Source : Société de l'assurance automobile du Québec.

² La Fédération des clubs de motoneigistes du Québec considère comme membre tout acheteur d'un droit d'accès (journalier, hebdomadaire ou annuel). Cependant, afin de comparer sur la même base que le membership de la Fédération québécoise des clubs quads, le ministère des Transports ne tient compte que des membres annuels qui étaient au nombre de 85 000 en 2004.

Source : Fédération des clubs de motoneigistes du Québec.

**QUADS — ÉVOLUTION DES DONNÉES GÉNÉRALES
1999-2003**

Tableau 2

Année	Nombre de VTT immatriculés ¹	Nombre de membres 31 octobre ²	Nombre de km de sentiers ²	Nombre de clubs au 30 avril ²	Nombre de VTT neufs vendus au Canada ³	Nombre de VTT neufs vendus au Québec ³
2003	278 576	51 108	17 159	140	94 078	28 605
2002	257 993	43 867	16 436	130	90 989	27 303
2001	238 151	33 658	15 046	121	79 996	23 415
2000	222 596	31 711	11 334	109	72 677	21 816
1999	191 311	23 517	8 906	100	59 251	17 807

Sources :

¹ Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ).

² Étude réalisée pour le compte du MTQ en 2003 et basée sur des données de la Fédération québécoise des clubs quads.

³ Conseil canadien des distributeurs de VTT (CATV).

Tableau 3

**ÉVOLUTION DES MOTONEIGES IMMATRICULÉES AU QUÉBEC
1999-2003**

	Année				
	1999	2000	2001	2002	2003
Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine	5 798	5 503	5 608	5 443	5 829
Bas-Saint-Laurent	9 521	9 444	9 355	9 291	9 891
Saguenay – Lac-Saint-Jean	21 540	20 606	20 303	19 863	20 797
Capitale-Nationale	14 927	14 759	14 686	14 234	15 364
Chaudière-Appalaches	11 445	11 653	11 897	11 914	13 294
Mauricie	8 212	8 131	8 120	7 737	8 079
Centre-du-Québec	4 663	4 668	4 968	4 891	5 441
Estrie	3 204	3 248	3 520	3 647	4 182
Montérégie	12 600	12 300	13 556	12 938	13 704
Montréal	4 378	4 281	4 290	4 005	4 514
Laval	2 156	2 164	2 118	1 994	2 169
Lanaudière	8 458	8 427	8 332	7 926	9 073
Laurentides	8 609	8 663	8 910	8 692	9 597
Outaouais	6 033	5 757	5 889	5 632	6 280
Abitibi-Témiscamingue	15 529	14 915	14 553	14 084	14 860
Côte-Nord	11 106	10 765	10 739	10 487	11 111
Nord-du-Québec	3 248	3 035	2 867	2 901	3 007
Non-précisée	181	179	204	164	178
Total	151 608	148 498	149 915	145 843	157 370

Source : Société de l'assurance automobile du Québec.
Dossier statistique, bilan 2003, p. 154.

**ÉVOLUTION DES VÉHICULES TOUT-TERRAIN IMMATRICULÉS AU QUÉBEC
1999-2003**

Tableau 4

	Année				
	1999	2000	2001	2002	2003
Bas-Saint-Laurent	10 040	11 853	12 874	13 929	14 804
Saguenay – Lac-Saint-Jean	19 298	22 310	23 728	25 446	26 969
Capitale-Nationale	14 156	17 053	18 386	20 177	21 957
Mauricie	11 925	13 823	14 461	15 482	16 543
Estrie	10 543	11 735	12 476	13 304	14 161
Montréal	5 449	6 655	7 116	7 615	7 991
Outaouais	10 896	12 913	14 056	15 509	17 013
Abitibi-Témiscamingue	13 369	14 867	15 466	16 363	17 448
Côte-Nord	6 660	7 698	8 067	8 606	9 092
Nord-du-Québec	1 764	1 951	2 046	2 173	2 315
Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine	5 533	6 151	6 808	7 559	8 206
Chaudière-Appalaches	19 805	22 832	24 012	25 656	25 741
Laval	2 881	3 537	3 850	4 241	4 584
Lanaudière	12 916	15 314	16 711	18 205	19 799
Laurentides	15 880	18 791	20 349	22 385	24 669
Montréal	20 017	23 748	25 763	28 394	31 588
Centre-du-Québec	10 030	11 200	11 796	12 747	13 682
Non-précisée	149	165	186	202	214
Total	191 311	222 596	238 151	257 993	278 576

Source : Société de l'assurance automobile du Québec.
Dossier statistique. Bilan 2003.

Tableau 5

**NOMBRE DE CLUBS ET KILOMÈTRES DE SENTIERS DE MOTONEIGES PAR RÉGION
2004-2005**

Nom	Nombre de clubs	Nombre km
Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine	18	2 959
Bas-Saint-Laurent	16	1 826
Chaudière-Appalaches	39	2 783
Côte-Nord	14	2 103
Saguenay – Lac-Saint-Jean	15	3 329
Québec – Charlevoix	12	2 179
Mauricie – Centre-du-Québec	15	3 000
Lanaudière	18	2 264
Abitibi-Témiscamingue	11	3 532
Cantons de l'Est	17	1 895
Montérégie	25	2 294
Laurentides	23	2 806
Outaouais	8	2 730
Total :	231	33 700

Source : Fédération des clubs de motoneigistes du Québec.

**NOMBRE DE KILOMÈTRES DE SENTIERS DE QUADS PAR RÉGION
2004**

Tableau 6

	ÉTÉ km	2004 HIVER km	TOTAL
Bas-Saint-Laurent	1 797	520	2 317
Saguenay – Lac-Saint-Jean	993	277	1 270
Québec	346	382	728
Mauricie	735	430	1 165
Estrie	217	813	1 030
Outaouais	1 242	1 230	2 472
Abitibi	997	108	1 105
Côte-Nord	321	-	321
Nord-du-Québec	98	-	98
Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine	516	180	696
Chaudière-Appalaches	485	1 610	2 095
Lanaudière	932	901	1 833
Laurentides	667	901	1 568
Montérégie	508	1 190	1 698
Centre-du-Québec	148	1 057	1 205
Laval	-	74	74

Source : Fédération québécoise des clubs quads – Site Internet.

Tableau 7

MOTONEIGES — DROITS D'ACCÈS PAR RÉGION
2003-2004

Région	1, 2 et 3 jours	Hebdomadaire	Annuel	Location
Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine	460	114	3 791	32
Bas-Saint-Laurent	494	196	2 593	31
Chaudière-Appalaches	2 489	383	8 083	61
Côte-Nord	340	8	4 241	20
Saguenay – Lac-Saint-Jean	855	50	8 578	124
Québec – Charlevoix	1 102	228	6 724	438
Mauricie – Centre-du-Québec	743	223	6 179	188
Lanaudière	1 638	1 737	6 877	478
Abitibi-Témiscamingue	1 076	343	4 492	28
Estrie	1 577	161	4 396	43
Montérégie	404	23	6 584	77
Laurentides	1 073	201	7 473	608
Outaouais	1 079	196	4 064	68
Total	13 130	3 863	74 075	2 196

Source : Fédération des clubs de motoneigistes du Québec.

**QUADS – DROITS D'ACCÈS PAR RÉGION
2003**

Tableau 8

Coût unitaire ²	Nombre de droits d'accès vendus ¹		
	Annuel 100 \$	Été 60 \$	Total s.o.
Bas-Saint-Laurent	1 852	1 025	2 877
Saguenay – Lac-Saint-Jean	2 301	565	2 866
Québec	3 136	61	3 197
Mauricie	2 606	316	2 922
Estrie	3 505	-	3 505
Outaouais	3 846	-	3 846
Abitibi	533	354	887
Côte-Nord	145	-	145
Nord-du-Québec	-	155	155
Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine	357	277	634
Chaudières-Appalaches	5 481	201	5 682
Laval	920	-	920
Lanaudière	5 963	356	6 319
Laurentides	6 468	-	6 468

¹ Nombre de droits d'accès vendus = nombre de membres de la FQCQ.

² Répartition du coût unitaire.

Source : Étude commandée par le ministère des Transports.

Décembre 2003 – Données fournies par la Fédération québécoise des clubs quads.

Tableau 9

HOSPITALISATIONS À LA SUITE D'UN ACCIDENT DE VHR
1995 À 2003

Année	Motoneige	VTT	Total
1995-1996	463	484	947
1996-1997	390	387	777
1997-1998	435	403	838
1998-1999	378	503	881
1999-2000	365	559	924
2000-2001	379	583	962
2001-2002	309	649	958
2002-2003	373	664	1037
Total	3 092	4 232	7 324
Moyenne 2000-2001 à 2002-2003	354	632	986

Source : Fichier MedEcho.

DÉCÈS EN VHR
1995 À 2004

Tableau 10

Année	Motoneige	VTT	Total
1995	27	18	45
1996	32	18	50
1997	28	19	47
1998	28	19	47
1999	41	22	63
2000	21	23	44
2001	28	30	58
2002	26	25	51
2003	38	26	64
2004	29	38	67

Source : Ministère des Transports du Québec, en collaboration avec le Bureau du coroner.

Tableau 11

**NOMBRE DE VÉHICULES HORS ROUTE IMMATRICULÉS
1990-2004**

Année	Motoneiges	VTT	Total
1990	113 758	81 230	194 988
1991	122 189	99 176	221 365
1992	128 585	116 004	244 589
1993	140 248	128 901	269 149
1994	149 311	138 172	287 483
1995	158 982	147 647	306 629
1996	154 697	156 194	310 891
1997	157 905	162 892	320 797
1998	157 220	175 026	332 246
1999	151 608	191 311	342 919
2000	148 498	222 596	371 094
2001	149 915	238 151	388 066
2002	145 843	257 993	403 836
2003	157 370	278 576	435 946
2004	161 440	294 706	456 146

Source : Société de l'assurance automobile du Québec
Janvier 2005

