

VERS UN PLAN DE TRANSPORT POUR LA CÔTE-NORD

CHAPITRE 14 : LE TRANSPORT HORS ROUTE

Analyse et rédaction : Réjean Drouin, agent de recherche
Service des politiques (transport terrestre des personnes)

Version novembre 1997

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
14.1 LA LÉGISLATION	1
14.2 HISTORIQUE DE LA PRATIQUE DES VÉHICULES HORS ROUTE	4
14.2.1 LA MOTONEIGE	4
14.2.2 LES VÉHICULES TOUT TERRAIN	5
14.3 ÉVOLUTION DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE EN CÔTE-NORD.....	7
14.3.1 LA MOTONEIGE	7
14.3.2 LES VÉHICULES TOUT TERRAIN	10
14.4 LES ACCIDENTS ET LES DOMMAGES À L'ENVIRONNEMENT	14
14.4.1 LA MOTONEIGE	14
14.4.2 LES VÉHICULES TOUT TERRAIN	15
14.5 LE PROJET DE LOI.....	16
14.5.1 EXPOSÉ DE LA SITUATION.....	18
14.5.2 SOLUTIONS À L'ÉTUDE.....	19
14.5.2.1 Le projet de loi sur la pratique des véhicules hors route.....	19
14.5.2.2 La politique sur la circulation des véhicules hors route dans les emprises routières	20
14.5.3 AVANTAGES ET INCONVÉNIENTS.....	20
14.6 LE FINANCEMENT	21
14.7 PROGRAMMES DE DÉVELOPPEMENT EN CÔTE-NORD	22
14.7.1 LE PROGRAMME D'ASSISTANCE FINANCIÈRE AUX CLUBS MOTONEIGISTES DU QUÉBEC.....	22
14.7.2 LE PROGRAMME DE MISE EN VALEUR DES RESSOURCES DU MILIEU FORESTIER	22
14.8 ENQUÊTE AUPRÈS DU MILIEU.....	24
14.9 SÉCURITÉ ET ENVIRONNEMENT.....	24
14.9.1 LA SÉCURITÉ	24
14.9.2 LA PROTECTION DU PATRIMOINE, DE LA FLORE ET DE LA FAUNE	25
CONCLUSION	25

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 :	Kilométrage reconnu des sentiers de motoneige de la Côte-Nord, par club, 1996	7
Tableau 2:	Nombre de véhicules en circulation selon les MRC	13
Tableau 3 :	Accidents infligés aux motoneigistes en Côte-Nord, depuis 1990	14
Tableau 4 :	Lieux d'accidents impliquant une motoneige, de 1992 à 1995, en Côte-Nord	15
Tableau 5 :	Type de collision impliquant une motoneige, de 1992 à 1995, en Côte-Nord	15
Tableau 6 :	Portrait des accidents pour les véhicules de loisirs, depuis 1992	16
Tableau 7 :	Lieux d'accidents impliquant un véhicule de loisirs entre 1992-1995, en Côte-Nord	16
Tableau 8 :	Type de collisions impliquant un véhicule de loisirs	17
Tableau 9:	Projets et montants accordés pour la motoneige, en 1995-1996	23
Tableau 10 :	Sommes accordées, par MRC, pour la motoneige	23

14. LE TRANSPORT HORS ROUTE

INTRODUCTION

Les véhicules hors route, c'est-à-dire qui circulent en dehors des chemins publics, comprennent outre les motoneiges et les véhicules tout terrain, les véhicules à deux roues, les véhicules-outils (tracteurs de ferme, etc.), les embarcations de plaisance motorisées et les motomarines. L'expression "véhicule hors route" utilisée ultérieurement concernera les motoneiges et les véhicules tout terrain à 3 ou 4 roues.

Le nombre de véhicules hors route de ces deux catégories a considérablement augmenté au cours des dernières années. Entre 1990-1995, le nombre de motoneiges immatriculées en Côte-Nord a augmenté de 64 % et celui des V.T.T. de 47 %.

Les problèmes engendrés par l'utilisation surtout à des fins récréatives sont multiples et l'absence d'une législation particulière pourrait être parmi les facteurs en cause. Depuis 1990, la motoneige a occasionné en Côte-Nord la mort de 9 motoneigistes et depuis 1992, le V.T.T., celle de 7 pratiquants, sans parler des blessures non mortelles graves et légères et des torts à l'environnement ou à la propriété.

Les véhicules hors route, en particulier la motoneige, sont responsables de retombées économiques importantes tant pour l'achat que pour les dépenses occasionnées par la pratique lorsqu'elle est bien encadrée.

Ce chapitre va aborder la législation existante et les efforts entrepris pour établir une législation propre aux véhicules hors route. Par ailleurs, il va aborder l'offre et la demande sur les réseaux motoneige et V.T.T. en termes de pression de développement et de sécurité dans la pratique.

14.1 LA LÉGISLATION

Contrairement à ce qui existait sur les chemins publics, il n'y avait jusqu'à tout récemment au Québec, aucune législation particulière encadrant l'utilisation des véhicules hors route. Outre le ministère des Transports, plusieurs intervenants gouvernementaux sont concernés par le dossier des véhicules hors route et plusieurs lois d'ordre public ont des impacts sur la circulation des véhicules hors route, notamment :

- le Code de la sécurité routière (L.R.Q., c. C.-242) ;
- la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune (L.R.Q., c. C.-611) (MEF) ;
- la Loi sur les parcs (L.R.Q., c. P.9) (MEF) ;
- la Loi sur le régime des eaux (L.R.Q., c. R-13 (MEF) ;
- la Loi sur les réserves écologiques (L.R.Q., c. R-26) (MEF) ;
- la Loi sur les terres agricoles du domaine public (L.R.Q., c. T-71) (MAPAQ) ;
- la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. D-2) (MEF) ;
- la Loi sur les espèces menacées ou vulnérables (L.R.Q., c. E.12.01) (MEF).

Au niveau de la sécurité et de l'environnement, plusieurs ministères et organismes interviennent.

Le ministère de l'Environnement et de la Faune intervient de façon à interdire le développement, limiter ou normaliser l'aménagement de pistes selon les territoires dont il a la gestion et les lois et les règlements qui les soutiennent.

Le ministère des Affaires municipales est intéressé par les problèmes que cause l'utilisation des véhicules hors route sur le territoire des municipalités.

Le Code de la sécurité routière (L.R.Q., c. C-24.2) vise principalement la protection de la personne. Il régit en détail, l'utilisation des véhicules et la circulation des piétons sur les chemins publics. Il contient cependant très peu de dispositions applicables à l'utilisation des véhicules hors des chemins publics. Outre l'immatriculation obligatoire pour les motoneiges et les véhicules tout terrain, le Code ne prévoit qu'un pouvoir d'encadrement réglementaire pour les véhicules de loisirs et il maintient en vigueur le Règlement sur la motoneige (R.R.Q., c. C-24, r.21) datant de 1972. Le pouvoir d'encadrement pour les véhicules de loisirs a donné naissance au Règlement sur les véhicules tout terrain (R.R.Q., c. C.-24.2, r.5.1) en vigueur depuis février 1988.

La Société de l'assurance automobile du Québec intervient en matière de sécurité et indemnise, pour les dommages corporels, les victimes d'accidents lorsque ceux-ci ont lieu avec un véhicule automobile sur un chemin public. Elle est responsable de l'immatriculation des véhicules et peut ainsi fournir certaines données statistiques sur le parc des véhicules.

Le ministère de la Santé et des Services sociaux est préoccupé par les coûts sociaux engendrés par l'utilisation des véhicules tout terrain. Au niveau préventif, certains départements de santé communautaire ont fait des enquêtes statistiques pour évaluer et contrer le phénomène.

La Commission de la santé et de la sécurité du travail du Québec est préoccupée par le volet sécuritaire et l'utilisation du véhicule à des fins utilitaires.

Le ministère de la Sécurité publique a la fonction d'élaborer des politiques relatives au maintien de la sécurité publique. Il surveille l'application des lois relatives à la police et favorise la coordination des activités policières. Il a pour mission d'assurer la protection de la population contre le crime et les menaces à la sécurité.

La Sûreté du Québec intervient au niveau de l'application et du respect des lois et règlements chez les usagers.

Le Bureau du coroner est intéressé par la protection de la vie des utilisateurs. Il enquête sur les causes de décès à la suite d'un accident dans lequel est impliqué un de ces véhicules.

Le ministère de la Justice est responsable du traitement des infractions au Règlement sur les véhicules tout terrain et au Règlement sur la motoneige.

La Régie de la sécurité dans les sports est préoccupée par l'aspect sécuritaire des véhicules tout terrain. Elle intervient en regard de la réglementation de la pratique sportive.

Le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation est préoccupé par les dommages causés aux propriétés des producteurs agricoles par les véhicules tout terrain. Il intervient sur les terres agricoles visées à l'article 2 de la Loi sur les terres agricoles du domaine public (L.R.Q., chapitre T-7.1).

Enfin, le ministère des Transports est responsable des règlements relatifs aux véhicules hors route.

Au niveau du développement, la Direction des sports, autrefois rattachée au MLCP, et depuis janvier 1995, rattachée au ministère des Affaires municipales, intervient auprès des organismes encadrant l'utilisation des véhicules à des fins de loisirs. Elle est de plus responsable, depuis 1981, des subventions octroyées aux clubs pour l'entretien et le développement des sentiers de motoneige. Le montant de la subvention est déterminé en fonction du type de sentier et du nombre de kilomètres entretenus par les clubs. Depuis 1981, ce Ministère a versé plus de 3 000 000 \$ en subventions.

Le ministère des Ressources naturelles est intéressé en tant que gestionnaire des terres publiques d'une part, et en tant que coordonnateur du plan d'affectation des terres publiques d'autre part. Il intervient sur les terres visées aux articles 47, 48 et 50 de la Loi sur les terres du domaine public (L.R.Q., chapitre T-8.1).

Le ministère du Tourisme mise beaucoup sur la motoneige comme activité touristique qui entraîne des retombées économiques importantes et en fait la promotion tant au Québec qu'à l'étranger. La motoneige est l'un des 8 produits priorisés par le MTO.

Le ministère de l'Industrie, du Commerce, de la Science et de la Technologie est intéressé par le développement de l'industrie et ses conséquences sur le plan économique.

En ce qui regarde la motoneige, le ministère des Transports est responsable de l'installation de la signalisation aux traverses des routes et de la production des cartes de sentiers.

En résumé, l'engagement des multiples intervenants gouvernementaux concernés par les véhicules hors route est plus ou moins direct et disparate, ce qui rend difficile une démarche concertée dans le but d'amener des éléments de solution à la problématique.

Le peu de dispositions régissant les véhicules hors route et l'absence de leur regroupement à l'intérieur d'un même document, le nombre important de ces véhicules, leur utilisation généralisée et non contrôlée, le grand nombre de blessures graves ou mortelles qu'ils occasionnent et les problèmes sociaux qui en résultent, incitent le gouvernement du Québec à une réflexion portant sur l'ensemble des véhicules hors route utilisés tant à des fins utilitaires qu'à des fins de loisirs dont il sera question ultérieurement.

14.2 HISTORIQUE DE LA PRATIQUE DES VÉHICULES HORS ROUTE

14.2.1 LA MOTONEIGE

Le développement de la pratique de la motoneige va de pair avec celui de la sécurité. La popularité de la motoneige au Québec date des années 60. Les

motoneigistes ont commencé à se regrouper dès 1961 en club de façon à pratiquer leur sport en toute sécurité.

En 1972, le MTQ intervient dans le domaine en fixant les normes liées à la possession et à l'usage de la motoneige.

En 1974, les clubs se regroupent en un seul organisme, la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (FCMQ) de façon à avoir accès aux subventions. Le MLCP qui prendra en charge tous les programmes gouvernementaux en matière de loisirs se voit confier l'agrément des sentiers et la tâche de subventionner les clubs. À la même époque, l'immatriculation devient la responsabilité de la RAAQ qui sera désignée plus tard, en 1990, comme la SAAQ.

Peu à peu, les dommages à la propriété et le nombre d'accidents diminuent, en même temps que le nombre de pratiquants augmente. Le nombre de motoneigistes atteint un sommet en 1986-1987. En 1991, il est estimé à plus de 600 000 au Québec. La FCMQ représente alors 263 clubs et 77 000 membres. En 1995, elle regroupe 104 000 membres sur les 158 000 véhicules immatriculés et environ le même nombre de clubs.

La principale fonction de la FCMQ est de promouvoir le sport de la motoneige. Elle joue un rôle important de représentation auprès des différents intervenants. Elle assure la promotion de la sécurité, la formation et l'accréditation des agents de sécurité sur les sentiers ainsi qu'une certaine supervision de l'harmonie du réseau des pistes.

Si la Fédération assume le rôle de leader dans le développement des pistes interrégionales, chaque club assume l'entretien, le contrôle et le développement des sentiers de son territoire. De plus, le club fournit le personnel requis pour patrouiller les sentiers afin d'assurer la sécurité. À la suite d'un programme de formation, ces officiers ont le droit d'émettre des contraventions à ceux et à celles qui ne se conforment pas à la réglementation. Les clubs comptent également des bénévoles qui se dévouent pour l'entretien des pistes, le respect de la réglementation et l'organisation d'activités sociales.

La présence des officiers de sécurité et le développement de pistes de motoneige ont eu un effet bénéfique au niveau de la sécurité. Les droits de passage accordés aux clubs par les propriétaires privés semblent par ailleurs occasionner moins de réticence.

La motoneige est une industrie touristique qui engendre des retombées économiques importantes. C'est d'ailleurs, outre la sécurité, le développement touristique qui préoccupe le monde de la motoneige, puisque le Québec est maintenant entièrement relié par le réseau Trans-Québec (25 000 km) équipé de services tels essence, repas, hébergement, vente, réparation, relais, centre de location, etc. En comptant les réseaux parallèles qui sont aussi signalisés, le réseau total compte 32 700 km. Ce réseau compte également 1 323 agents patrouilleurs.

Une étude du ministère du Tourisme en 1987¹ détermine le profil de l'utilisateur moyen comme un homme âgé entre 18 et 34 ans dont le revenu annuel se situe entre 30 000 \$ et 49 000 \$ et qui a plus de 12 ans de scolarité. À la même époque, on démontre que les motoneigistes voyagent surtout au Québec et que c'est la région des Laurentides qui est la plus fréquentée. Elle aurait alors reçu 42 000 touristes motoneigistes. Le MTO consent beaucoup d'efforts ainsi que les associations touristiques régionales pour attirer les motoneigistes de l'extérieur du Québec. La motoneige est l'un des huit produits priorisés par le MTO dans son Énoncé de politique et sa stratégie de mise en marché touristique 1992-1996. En Côte-Nord, les ATR et le CRD considèrent la motoneige comme un produit prioritaire dans leurs orientations stratégiques de promotion et de développement.

En 1996, une nouvelle étude sur les retombées économiques de la motoneige au Québec, par la firme Zins, Beauchesne et associés, révèle que l'on compte au Québec 955 000 motoneigistes soit 17,3 % de la population de 15 ans et plus. En calculant que un peu moins de la moitié sont propriétaires, il s'agit d'un parc de 450 000 motoneiges. En 1996, la pratique de la motoneige aurait, selon cette étude, laissé des retombées totales de 566 millions de dollars au Québec. Les impacts directs de l'activité récréo-touristique réalisée par les 84 303 touristes motoneigistes québécois, les 7 614 touristes motoneigistes américains et les 36 036 touristes motoneigistes européens et asiatiques se situent à 327 millions de dollars. Cette somme inclut les dépenses liées au carburant (un plein égale 200 km de sentiers) à l'hébergement, aux repas, à la location d'équipements, aux activités récréatives et aux achats connexes. Il faut ajouter à cela les retombées du commerce du vêtement et d'accessoires ainsi que celles de la fabrication des engins, de la commercialisation et des travaux de réparations mécaniques, ce qui donne un total de 566 millions de dollars.

14.2.2 LES VÉHICULES TOUT TERRAIN

Les premiers véhicules tout terrain apparus sur les marchés furent les motocyclettes hors route. En Côte-Nord, le phénomène n'a pas d'ampleur. Notre attention portera sur les véhicules à trois et quatre roues.

Les véhicules à trois et à quatre roues ont connu un essor au début des années 80. Ils ont tôt fait de surclasser en popularité les motocyclettes hors route qui requièrent une certaine force physique, une certaine habileté de conduite (et qui, pour ces raisons, sont davantage développées dans l'arène sportive).

Les véhicules à trois et à quatre routes conviennent à une utilisation de type récréative. Leur essor a été prodigieux, 180 000 de ceux-ci auraient été vendus au Québec entre 1980 et 1988 ; 150 000 véhicules seraient encore en état de rouler. Les achats québécois de ce type représentent 40 % du total des ventes canadiennes de façon constante à chaque année. Elles n'ont pas connu de baisse comme c'est le cas pour l'ensemble des ventes des véhicules neufs au Canada et au Québec de 1984 à 1988.

¹ Ministère du Tourisme, *Le Tourisme hivernal des Québécois, saison hiver 1986-1987*.

Les problèmes d'accidents, de victimes et de dommages à la propriété sont venus perturber le portrait du secteur. La Régie de l'assurance automobile du Québec a été sollicitée de même que deux départements de santé communautaire. Puis le problème a fait l'objet de discussions lors de la 24^e Conférence des ministres responsables des transports et de la sécurité routière à Saskatoon en 1987 et un règlement sur les véhicules tout terrain récréatifs a été adopté par le gouvernement du Québec. À la fin 1987, les manufacturiers de véhicules tout terrain à trois roues mettaient fin à la vente des trois roues. Les importateurs canadiens cessaient peu après d'importer, de vendre et de promouvoir les trois roues au Canada.

Malgré l'entrée en vigueur du Règlement sur les véhicules tout terrain en février 1988, l'utilisation de ces véhicules continue de faire des victimes et des dommages à la propriété et à l'environnement. Toutefois, les utilisateurs ont tendance à se regrouper à l'intérieur de clubs (45 en 1991 et 6 300 membres). Ces clubs sont représentés par la Fédération québécoise des clubs motocyclistes associés (FQCMA), autrefois le pendant québécois de la Canadian Motorcycle Association reconnue sur le plan international et national pour l'organisation du sport motocycliste. Depuis 1982, la FQCMA est incorporée et regroupe des individus intéressés à la compétition motocycliste dont le "motocross", le trois et le quatre roues. Elle est reconnue par le MAM et reçoit des subventions. La Fédération des clubs de véhicules tout terrain du Québec inc. a aussi été en fonction du 1^{er} mars 1987 au 29 avril 1989, mais a été dissoute par la suite.

La vocation des tout terrain est de plus en plus récréative et c'est là surtout que se produisent les accidents. La carence des lieux de pratique forçant les adeptes à pratiquer un peu partout, surtout l'été est un des facteurs de risque. Il y aurait en 1991, 4 500 kilomètres de sentiers aménagés pour la randonnée en hiver contre 2 700 kilomètres en été. En réalité, les utilisateurs empruntent davantage les sentiers officiels en hiver ou sinon les sentiers de motoneige parce que le véhicule se comporte mal hors piste, ce qui n'est pas le cas en été.

L'immatriculation des véhicules tout terrain n'est pas toujours répétée après la première année, ce qui rend difficile le décompte du nombre exact de véhicules en circulation au Québec.

Les utilisateurs de véhicules tout terrain utilisent rarement des équipements de sécurité et des vêtements de protection alors que les statistiques démontrent que les accidents les plus graves sont infligés aux parties supérieures vitales. De plus, la catégorie des 14 ans et moins totalise plus de 21 % des blessures. Plus de 20 % des victimes sont des passagers. Au Québec, les victimes d'accidents mortels impliquant des véhicules tout terrain ont atteint dans les pires années : 24 en 1986, 23 en 1987, 18 en 1988 et 8 en 1989.

14.3 ÉVOLUTION DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE EN CÔTE-NORD

14.3.1 LA MOTONEIGE

Le réseau de motoneige de 2 278 kilomètres de la Côte-Nord en plus des 464 kilomètres de route blanche sur la Basse-Côte-Nord constitue un des plus longs réseaux régionaux du Québec. Par ailleurs, entre 1990 et 1995, le nombre de motoneiges immatriculées en Côte-Nord est passé de 7 621 à 12 502, soit une augmentation de 64 %. En 1990, la Côte-Nord représente 6,7 % de l'ensemble des motoneiges immatriculées au Québec et 7,9 % en 1995. La hausse du pourcentage est en partie due au fait de l'immatriculation des motoneiges de la Basse-Côte-Nord, qui, à partir de 1992, ne peuvent plus circuler sur les sentiers reconnus, balisés et signalisés sans être immatriculés (tableau I).

En Côte-Nord, il y avait, en 1996, 16 clubs de motoneigistes et 6 811 membres. Une bonne partie des motoneigistes membres de la Côte-Nord peuvent être considérés comme des touristes étant donné les distances qu'ils parcourent et les nuitées qu'ils engendrent.

Voici l'offre régionale des clubs de motoneigistes de la Côte-Nord :

TABLEAU 1
KILOMÉTRAGE RECONNU DES SENTIERS DE MOTONEIGE
DE LA CÔTE-NORD, PAR CLUB, 1996

N° Club	Région/Club	Kilométrage reconnu
950	Bolides de Ragueneau	205
951	Bourane de Rivière-Portneuf	96
952	Rôdeurs de Sacré-Coeur	205
953	Bouleaux blancs des Escoumins	195
954	Hauts-Sommets Colombier	88
955	Harfangs du Nord de Baie-Trinité	109
956	Minganie-Rivière-au-Tonnerre	120
957	Manicouagan-Baie-Comeau	296
958	Moyenne Côte-Nord-Havre-Saint-Pierre (Club Le Blizzard)	139
959	Les Zigloos de Godbout	90
960	Nord-Neige-Forestville	141
961	Exploreurs-Sault-au-Mouton	90
962	Odanak-Port-Cartier	122
967	Ook-Pik-Sept-Îles	196
970	Lagopides-Fermont	186
		2 278

Source : Fédération des clubs motoneigistes du Québec, section Côte-Nord.

Le sentier 958 présente un cas particulier. Il a été rallongé de 75 km en 1996 suite à l'ouverture de la Route 138 jusqu'à Natashquan. Auparavant, cette section faisait

partie de la "Route blanche" entretenue par le ministère des Transports. La distance de 75 km correspond à la section du sentier motoneige de Havre-Saint-Pierre à Baie-Johan-Beetz. Pour ce qui est du sentier allant de Baie-Johan-Beetz à Pointe-Parent, il est d'une longueur de 95 km et entretenu depuis quelques années par Info-Neige, un organisme sans but lucratif dont les cotisations proviennent surtout des commerçants locaux. La Route 138 entre Baie-Johan-Beetz et Pointe-Parent existe en partie depuis 5-6 ans. La piste de motoneige croise cette section en plusieurs endroits et des projets d'amélioration de la piste de motoneige comptent rectifier son parcours à ces endroits dans les années à venir.

La "Route blanche" entretenue par le ministère des Transports débute à Pointe-Parent à 10 km à l'est de Natashquan et se termine à Vieux-Fort où reprend la Route 138. Cette "route" est divisée en trois zones qui correspondent à trois contrats d'entretien : le premier de 48,27 km de Pointe-Parent à Kegaska, le second de 200 km de Kegaska à Tête-à-la-Baleine et le dernier de 216 km jusqu'à Vieux Fort.

Les dépenses d'entretien s'élèvent à 181 201,66 \$ en 1996-1997. C'est grosso modo le montant alloué des dernières années soit 390 \$/km. Les critères d'entretien sont plus élevés que ceux du règlement sur la motoneige qu'utilise la Fédération des clubs motoneigistes du Québec que ce soit pour l'épaisseur de la glace sur les cours d'eau ou les embouchures de rivières où la salinité de l'eau joue sur la prise de la glace, pour l'entretien qui est fait par un véhicule plus léger, le balisement permanent et intermédiaire au centre avec réflecteur phosphorescent et plus fréquent, etc. Cette piste comprend 4 camps ou refuges soit un par 60 km de pistes mais l'objectif est d'atteindre un au 25 km.

La population de la Basse-Côte-Nord se sert de cette "route" à partir normalement de janvier de chaque année, comme route pour communiquer entre les villages. Cette communication est surtout de type sociale et récréative (carnaval, tournois, etc.) puisque chaque village a dû stocker pendant l'automne jusqu'à fin décembre les vivres et autres biens essentiels pour passer l'hiver transportés jusque-là par le Nordik-Express. Les fruits et légumes sont normalement acheminés par avion pendant l'hiver. Le taux de possession de motoneiges en Basse-Côte-Nord peut aller jusqu'à 3 appareils par ménage ce qui est 2 à 3 fois plus qu'ailleurs en Côte-Nord. Certains villages dont la population ne dépasse pas 100 habitants peuvent compter une flotte de 300 motoneiges.

**LISTE DES CLUBS DE MOTONEIGE
CÔTE-NORD**

Club de motoneigistes Les Rôdeurs inc. 67, rue Deschênes Sacré-Coeur (Québec) G0T 1Y0 (418) 236-9275	Club sportif des bouleaux blancs des Escoumins inc. Case postale 689 Les Escoumins (Québec) G0T 1K0 (418) 233-2306
Club de motoneigistes les Explorateurs de Sault- au-mouton inc. 21, rue Côté Sault-au-Mouton (Québec) G0T 1Z0 (418) 231-2781	Club de motoneigistes " Bourane " de Rivière- Portneuf inc. 738, rue Émond Rivière-Portneuf (Québec) G0T 1P0 (418) 238-2633
Club Nord-Neige Forestville inc. 1020, Route 385, C.P. 1587 Forestville (Québec) G0T 1E0 (418) 587-4351 / 6059	Club de motoneige Les Hauts Sommets de Colombier Case postale 117 Colombier (Québec) G0H 1P0 (418) 565-3012 / 3602
Club de motoneige Les Bolides de Ragueneau inc. Case postale 220, Route 138 Ragueneau (Québec) G0H 1S0 (418) 567-4421 / 2001 / 2100	Association des motoneigistes Manicouagan inc. Case postale 225 Baie-Comeau (Québec) G4Z 2G9 (418) 294-2054, 296-7326 / 3895
Les Zigloos de Godbout Case postale 9 Godbout (Québec) G0H 1G0 (418) 568-7729	Club de motoneige Harfang du Nord inc. 8, rue Saint-Laurent Baie-Trinité (Québec) G0H 1A0 (418) 939-2546
Club de motoneige Odanak inc. Case postale 12, Route 138 Port-Cartier (Québec) G5B 2G9 (418) 766-8470 / 3676	Club de motoneige Ook-Pik de Sept-Îles inc. Case postale 273 Sept-Îles (Québec) G4R 4K5 (418) 968-3470
Club de motoneigistes de la Minganie 18, rue de la Forêt Case postale 174 Rivière-au-Tonnerre (Québec) G0G 2L0 (418) 465-2954	Club de motoneigistes de la Moyenne Côte- Nord inc. 1704, rue de l'Anse Havre St-Pierre (Québec) G0G 1P0 (418) 538-2828 / 2353
Club de motoneige de Schefferville inc. Case postale 1974 Schefferville (Québec) G0G 2T0 (418) 585-3409	Club de motoneigistes Les Lagopèdes de Fermont inc. Case postale 247 Fermont (Québec) G0G 1J0 (418) 287-3751 / 3883

Au niveau de la demande, la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec, section Côte-Nord estime le nombre de touristes motoneigistes en Côte-Nord à 7 000 en 1995, soit

un bond de 6 000 motoneigistes depuis 1990. Depuis l'officialisation de la piste Trans-Québec en Côte-Nord en 1993 et la répétition du Raid Harricana, ce sont 2 000 motoneigistes de plus par année qui se dirigent ou passent par la Côte-Nord. Chaque motoneigiste y passe en moyenne 3 jours-personne-activité. Étant donné les distances à franchir, bon nombre de ces touristes originent de la Côte-Nord. L'association y prévoit une augmentation de la fréquentation pour les 4 prochaines années. En bout, elle prévoit un plafonnement de la clientèle à 12 000 motoneigistes.

La Côte-Nord devient une destination recherchée depuis l'ouverture d'un lien avec la Gaspésie (par l'entremise des traverses de Godbout et de Baie-Comeau avec Matane). Les associations touristiques régionales de Manicouagan et de Duplessis mettent l'accent sur la promotion de ce produit. Le Conseil régional de développement a inscrit ce produit dans sa planification stratégique régionale et les organismes régionaux de développement économique y voient un axe de développement pour leur zone. Le tronçon Sacré-Coeur/Baie-Comeau est déjà fréquenté par le tourisme. Quant aux sections, plus jeunes, situées à l'est, elles reçoivent des améliorations à chaque année et devraient elles aussi attirer leur lot de touristes d'ici peu.

Par ailleurs, le Conseil régional des loisirs de la Côte-Nord avec la Fédération des clubs motoneigistes du Québec, section Côte-Nord, ont convenu de mettre l'accent sur le développement d'un axe est-ouest raccordé à la Trans-Québec (Nationale n° 3; voir carte Les sentiers de motoneige) plutôt que d'éparpiller les énergies dans le développement d'accès individuels aux camps et aux territoires de chasse et de pêche ou de villégiature, ce qui allait à l'encontre du développement d'un vrai réseau. Le CRL s'est donc concentré par l'entremise du Programme de mise en valeur du milieu forestier à consolider le réseau plutôt que les collectrices (carte du réseau). De leur côté, de plus en plus de ZEC et de pourvoiries en Côte-Nord ouvrent leurs territoires à la pratique de la motoneige touristique et à des activités connexes (ex. : pêche sur la glace).

14.3.2 LES VÉHICULES TOUT TERRAIN

De 1990 à 1995, le nombre de véhicules tout terrain immatriculés est passé de 4 102 à 6 031, soit une augmentation de 47 %, représentant 4,1 % de l'ensemble des véhicules tout terrain immatriculés au Québec (tableau II).

Il n'y a pas de clubs de V.T.T. sur la Côte-Nord ni de sentiers spécifiques. Nous n'avons pas de données sur l'activité ni de ses retombées touristiques. Au Québec, le ministère du Tourisme semble toutefois intéressé à les considérer comme un produit touristique, ce qui devrait contribuer à organiser sa pratique dans plusieurs régions touristiques, et ce, de façon sécuritaire.

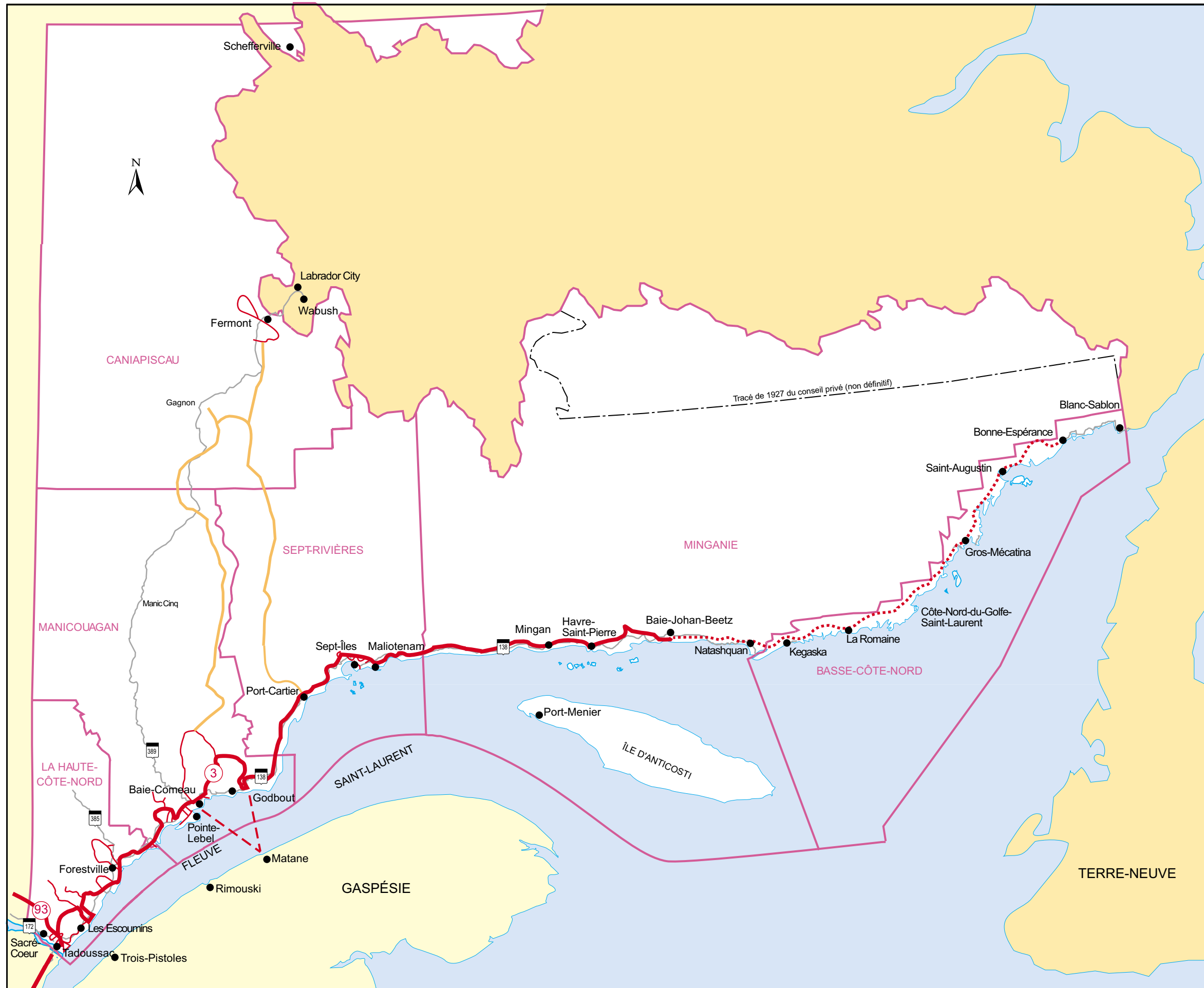
Connaissant l'étendue du réseau de chemins forestiers carrossables en Côte-Nord d'environ 4 000 km et à proximité de la Route 138, donc facile d'accès, connaissant le faible coût des véhicules tout terrain et leur utilisation quatre saisons expliquant leur popularité grandissante, à des fins de travail mais aussi à des fins utilitaires, nous pouvons présumer que ce phénomène prendra de l'ampleur dans les années à venir en Côte-Nord.

Carte : Les sentiers de motoneige

Plan de transport
de la Côte-Nord

Carte 1

SENTIERS DE MOTONEIGE



- ③ Sentier de motoneige Trans-Québec
- - - Raccordement à la Rive-Sud par traversier
- Sentier de motoneige local
- ⋯ Sentier de motoneige balisé
- Sentier Défi du Grand Nord
- Route importante
- Limite de municipalité régionale de comté et Basse-Côte-Nord

TABLEAU 2 : NOMBRE DE VÉHICULES EN CIRCULATION SELON LES MRC

MRC	CATÉGORIES											
	1990		1991		1992		1993		1994		1995	
	Motoneiges	V.T.T.	Motoneiges	V.T.T.	Motoneiges	V.T.T.	Motoneiges	V.T.T.	Motoneiges	V.T.T.	Motoneiges	V.T.T.
Caniapiscau	682	138	781	167	794	199	808	187	851	188	901	192
La Haute-Côte-Nord	1 344	1 034	1 478	1 149	1 650	1 252	1 854	1 335	2 000	1 364	2 135	1 371
Manicouagan	2 390	1 521	2 803	1 858	3 065	2 048	3 253	2 185	3 416	2 205	3 664	2 286
Minganie	1 120	334	1 166	389	1 280	439	1 347	477	1 466	491	1 513	527
Sept-Rivières	2 047	1 055	2 324	1 240	2 589	1 408	2 755	1 491	2 992	1 587	3 240	1 620
Côte-Nord-du-Golfe-St-Laurent	38	20	42	32	442	34	993	44	1 087	35	1 049	35
Côte-Nord	7 621	4 102	8 594	4 835	9 820	5 380	11 010	5 719	11 812	5 870	12 502	6 031
Québec	113 758	81 230	122 189	99 176	128 585	116 004	140 248	128 901	149 331	138 172	158 982	147 647

Source : SAAQ

14.4 LES ACCIDENTS ET LES DOMMAGES À L'ENVIRONNEMENT

Les véhicules hors route occasionnent de nombreuses blessures dont plusieurs graves ou mortelles. Les victimes se retrouvent principalement au sein de la population jeune et active, entre 20 et 39 ans dans le cas des accidents de la motoneige. Les préjudices corporels se traduisent non seulement par un taux de mortalité élevé, mais encore par des pertes économiques en soins médicaux dispensés, en arrêts de travail et en indemnités.

14.4.1 LA MOTONEIGE

En Côte-Nord, depuis 1990, la motoneige a occasionné la mort de 9 motoneigistes dont 3 en 1992. Elle a occasionné également des blessures graves chez 48 d'entre eux dont 19 en 1995. Au total, les accidents infligés aux motoneigistes en Côte-Nord se répartissent ainsi depuis 1990 :

TABLEAU 3 : ACCIDENTS INFLIGÉS AUX MOTONEIGISTES EN CÔTE-NORD, DEPUIS 1990

Année	Nombre d'accidents	Mortels	Graves	Sans dommage corporel
1990	17	1	10	6
1991	9	0	5	4
1992	18	3	2	13
1993	17	1	5	11
1994	24	2	7	15
1995	53	2	19	32

Source : Compilation à partir des données de la SAAQ.

Après analyse des rapports d'accidents impliquant une motoneige, on peut se rendre compte que les accidents de motoneige surviennent, depuis 1992, surtout hors-piste et en milieu urbain (32 %). Dans ce milieu, les traverses de boulevards peuvent devenir particulièrement problématiques. C'est le cas à Sept-Îles, où le boulevard Laure enregistre à différents endroits quelque 6 accidents en 3 ans, dont 4 en 1995. Sinon, quelque 17 % des accidents sont arrivés dans les sentiers.

Quant à savoir si les accidents de motoneige mettent en cause d'autres véhicules, le tiers des accidents rapportés ne mettraient en cause que la motoneige, un deuxième tiers, motoneige contre motoneige et un dernier tiers, un véhicule motorisé contre une motoneige.

Le transport hors route

Voici les tableaux :

TABLEAU 4 : LIEUX D'ACCIDENTS IMPLIQUANT UNE MOTONEIGE, DE 1992 À 1995, EN CÔTE-NORD

Année	Hors sentier				Sentier				Milieu urbain				138				Total
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4*	
1992		2	5	9	2					1	3	6			2	1	31
1993		1	2	4			2	1	1			6				1	18
1994	2	1	5	8		1	3	2		2	3	4			1		32
1995	1	4	3	3		5	3	4		3	5	5			3	1	40
	3	8	15	24	2	6	8	7	1	6	11	21			6	3	121

Source : Compilation à partir des données de la SAAQ.

* **Code de gravité :** 1 = mort 2 = grave 3 = léger 4 = sans blessures

TABLEAU 5 : TYPE DE COLLISION IMPLIQUANT UNE MOTONEIGE, DE 1992 À 1995 EN CÔTE-NORD

Année	Moto Seulement				Moto/Moto				Moto/Véhicule				138				Total
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4*	
1992	1		1	3	1	2	5	6		1	4	7				2	31
1993	1		2	2		1	2	5				5				2	18
1994	2	1	6	3			3	8		3	3	3			2	1	32
1995	1	8	6	4		3	1	4		1	7	5			3	1	40
	5	10	15	12	1	6	11	23		5	14	20			5	6	121

Source : Compilation à partir des données de la SAAQ.

* **Code de gravité :** 1 = mort 2 = grave 3 = léger 4 = sans blessures

L'étendue du réseau de chemins forestiers en terres publiques, ne donne pas pour autant la priorité aux motoneigistes. Somme toute, les sentiers balisés y sont insuffisants ou inexistant. Les utilisateurs circulent donc un peu partout sans autorisation.

Les dommages causés aux propriétés privées et publiques de même qu'à l'environnement sont aussi très importants. L'utilisation d'une motoneige hors sentier agréé entraîne petit à petit le bris ou la mort de la flore et accentue sa vulnérabilité aux maladies. En ce qui a trait à la faune, la motoneige affecte la tranquillité de l'habitat et la reproduction des espèces, leur densité et leur répartition. Dans les cas ultimes, les motoneigistes peuvent utiliser leurs véhicules pour harceler les animaux, ce qui peut leur entraîner des blessures et même la mort. De nombreux utilisateurs circulent sans respecter l'environnement et encore là l'insuffisance et/ou l'absence de sentiers balisés amplifient la chose.

14.4.2 LES VÉHICULES TOUT TERRAIN

En Côte-Nord, le portrait des accidents est le suivant depuis 1992 pour les véhicules de loisirs.

TABLEAU 6 : PORTRAIT DES ACCIDENTS POUR LES VÉHICULES DE LOISIRS,

Le transport hors route

DEPUIS 1992

Année	Catégories*				Total	Saisons			
	1	2	3	4		H	P	E	A
1992	4	1	5	11	21	2	4	8	9
1993	1	5	5	10	21	2	5	14	--
1994	1	4	10	9	24	1	6	12	5
1995	1	5	11	11	28	2	7	18	1
Total 1992-1995	7	15	31	41	94	7	22	51	14

Source : SAAQ

* Définition des catégories des victimes selon la SAAQ :

1 = mort, 2 = blessures graves, 3 = blessures mineures, 4 = aucune blessure apparente.

La catégorie de la SAAQ désignée sous la rubrique accident comprend une catégorie fourre-tout appelée véhicules de loisirs où se retrouvent principalement les véhicules tout terrain. De 1992 à 1995, les décès occasionnés par les véhicules tout terrain ont atteint 7 morts dont 4 en 1992. Il y a eu 15 blessés graves et 31 légers. Selon les saisons, il apparaît que l'été est la saison responsable du plus grand nombre d'accidents, soit entre 33 % et 64 % selon les années avec accidents impliquant un véhicule de loisirs.

Au niveau des accidents rapportés impliquant un véhicule de loisirs, entre 1992 et 1995, près de 50 % des accidents rapportés ont eu lieu hors sentier et 27,4 % en milieu urbain. Étant donné l'absence de sentier agréé, peu d'accidents ont été rapportés sous cette rubrique. Enfin, 21,5 % sont arrivés sur un corridor routier numéroté. Pour ce qui est des accidents en milieu urbain, le boulevard Laure à Sept-Îles a enregistré trois accidents dont deux en 1995.

Les accidents impliquant un véhicule de loisirs mettent en cause entre 1992-1995 le véhicule seul dans 39,2 % des cas, un autre véhicule de loisirs dans 23,5 % des cas et un véhicule motorisé autre dans 37,3 % des cas.

**TABLEAU 7 : LIEUX D'ACCIDENTS IMPLIQUANT UN VÉHICULE DE LOISIRS
ENTRE 1992-1995 EN CÔTE-NORD**

Année	Hors sentier				Sentier				Milieu urbain				138-389				Total
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4*	
1992	1	1				2			1			2				2	9
1993		2	3	1				1		1	1	1				2	12
1994			3	2							2	1			2	1	11
1995	1	2	6	1					1			4			3	1	19
	2	5	12	4		2		1	1	2	3	8			5	6	51

Source : Compilation à partir des données de la SAAQ.

* Code de gravité : 1 = mort 2 = grave 3 = léger 4 = sans blessures

TABLEAU 8 : TYPE DE COLLISIONS IMPLIQUANT UN VÉHICULE DE LOISIRS

Année	VHR seul				VHR/VHR				VHR/véhicule				Total
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	
1992	2		1	1				1		1	1	2	9
1993		3					4	1				4	12
1994			3				1				3	4	11
1995	1	2	4	3		1	4				1	3	19
	3	5	8	4		1	9	2		1	5	13	51

Source : Compilation à partir des données de la SAAQ.

* **Code de gravité :** 1 = mort 2 = grave 3 = léger 4 = sans blessures

Les données recueillies n'offrent qu'un aperçu de la situation car aucune statistique n'est disponible en matière de motocyclette hors route ou d'autres catégories de véhicules tout terrain autres que les trois et les quatre roues (ex. : les véhicules amphibie à 6 et 8 roues, etc.). De plus, aucun organisme gouvernemental n'a actuellement le mandat de recueillir des données sur le sujet, permettant de suivre la situation et d'en faire l'analyse.

Quant aux coûts, ni la Commission de la santé et de la sécurité du travail du Québec ni la Société de l'assurance automobile du Québec ne peuvent identifier les coûts et dégager l'ampleur des pertes sociales. D'une part, la nature de la programmation informatique ne le permet pas et d'autre part, le régime d'état ne couvre que les collisions survenues sur le chemin public avec un véhicule automobile. Enfin, le ministère de la Santé et des Services sociaux ne dispose pas d'outils permettant d'harmoniser les données disponibles dans les divers centres locaux de services communautaires, hôpitaux ou départements de santé communautaire.

Les V.T.T. sont souvent non immatriculés et sont très mobiles. Il est alors difficile de rapporter les auteurs de dommages ou de vols quand ils utilisent de tels véhicules.

En Côte-Nord, les principaux dommages relevés par les V.T.T. sont les dommages à la végétation et à la régénération de la forêt. Les V.T.T. ont également contribué à détériorer des plages, des berges et certains milieux sensibles. Les dunes de Tadoussac, par exemple, qui constituent des sols fragiles ont subi une érosion accélérée ces dernières années. Les V.T.T. y ont contribué à déplacer le sable.

Par ailleurs, plusieurs sentiers de motoneige sont également endommagés fréquemment par les trois ou les quatre roues, en particulier au moment du dégel printanier et en été lorsque c'est pluvieux. Les dommages causés ont un effet financier important et peuvent affecter l'utilisation sécuritaire des sentiers par les motoneigistes. En 1991-1992, lors de la tournée de consultation sur les véhicules hors route à Baie-Comeau, les intervenants impliqués dans la motoneige ont spécifié leurs intérêts et manifesté leur désaccord à partager les mêmes sentiers. Au mieux, verraient-ils une utilisation commune des relais de façon à y éviter le vandalisme et ne s'objectent pas à une utilisation commune d'infrastructures coûteuses comme les ponts. Cette position est adoptée par le CRL Côte-Nord en 1996-1997, pour qui le mariage entre VTT et motoneige va mieux en région éloignée. Les VTT y sont peu nombreux et dans la plupart des cas, les propriétaires de VTT et de motoneiges sont

les mêmes, ce qui fait qu'en hiver, les VTT sont délaissés pour la motoneige beaucoup plus adaptée aux conditions hivernales qui prévalent en Côte-Nord.

14.5 LA LOI SUR LES VEHICULES HORS ROUTE

14.5.1 EXPOSÉ DE LA SITUATION

Le nombre de véhicules hors route, motoneiges et véhicules tout terrain, circulant en dehors des chemins publics a considérablement augmenté au cours des dernières années. Ces véhicules sont utilisés tant aux fins de travail qu'aux fins de loisirs. Alors que le volet utilitaire présente peu de difficultés, l'utilisation à des fins récréatives soulève de nombreux problèmes.

Les véhicules hors route occasionnent de nombreuses blessures dont plusieurs sont graves, voire mortelles. Les victimes se retrouvent principalement au sein de la population jeune et active. Les préjudices corporels se traduisent non seulement par un taux de mortalité élevé, mais encore par des pertes économiques que doit supporter la société québécoise aux chapitres de soins médicaux dispensés et de l'interruption des activités des victimes.

De plus, les dommages causés aux propriétés privées et publiques de même qu'à l'environnement sont très importants. De nombreux utilisateurs circulent un peu partout sans autorisation ni respect de l'environnement et ce problème est amplifié lorsque les sentiers sont insuffisants.

Contrairement à ce qui existait sur les chemins publics, il n'y avait jusqu'à tout récemment au Québec, aucune législation particulière encadrant l'utilisation des véhicules hors route. En conséquence, le nombre important de ces véhicules, leur utilisation généralisée et non contrôlée, le grand nombre de blessures graves ou mortelles qu'ils occasionnent et les problèmes sociaux qui en découlent nécessitaient une intervention législative.

Les V.T.T. constituent les derniers venus dans le monde des véhicules terrestres hors route. La problématique sécuritaire qui les entoure est particulière.

Il est en effet difficile de contrôler les V.T.T. Les institutions de contrôle ont peu de pouvoir hors des chemins publics. De plus, il est difficile d'identifier les propriétaires de ces véhicules et de démontrer qu'un dommage a été causé impliquant un tel véhicule. Selon les principes de la responsabilité civile au Québec, un propriétaire pourrait être tenu responsable des dommages survenus sur sa propriété, et ce, même si le véhicule circule sans autorisation. Au niveau pénal, il existe des difficultés de pénaliser des véhicules tout terrain, en particulier pour les moins de 18 ans. Au niveau des assurances, un propriétaire de véhicule tout terrain n'est pas obligé de détenir une assurance responsabilité (pour les dommages matériels occasionnés par son véhicule). Enfin aucun équipement sécuritaire de base n'est requis puisqu'il n'existe aucune norme de construction. Le règlement fédéral sur la sécurité des véhicules automobiles demeure très peu exigeant en la matière. Concernant la sécurité, beaucoup d'utilisateurs ne portent pas d'équipements de sécurité, et ce, malgré le Règlement sur les véhicules tout terrain qui oblige le port

du casque protecteur et des souliers ou des bottes. Il faut ajouter l'absence de normes de sécurité. Le V.T.T. n'est pas un gros jouet et nécessite une technique de conduite adaptée et des capacités physiques importantes. Aucun permis de conduire ni cours au préalable n'est exigé sauf pour traverser un chemin public qui oblige le conducteur à se munir d'un permis de conduire délivré en vertu du Règlement sur les permis.

Le Règlement sur les véhicules tout terrain en vigueur depuis le 11 février 1988 qui régit l'utilisation des véhicules tout terrain tire son habilitation des paragraphes 33 et 34 de l'article 621 du Code de la sécurité routière. Ces paragraphes n'ayant pas retenu de dispositions visant un maximum de sécurité aux utilisateurs, ou de protection du patrimoine ni de contrôle adéquat des dispositions, il a fallu en 1988 modifier ces paragraphes pour pouvoir rédiger le premier Règlement sur les véhicules tout terrain. De 1989 à 1991, débute l'élaboration d'un énoncé de politique à partir d'une étude faite par un consultant. En 1991, suit une tournée de consultation de 9 villes dont Baie-Comeau et l'élaboration d'un projet de loi.

14.5.2 SOLUTIONS À L'ÉTUDE

Deux recommandations ont résulté de la consultation menée en 1991 sur les véhicules hors route : un projet de loi et une étude sur la circulation longitudinale.

14.5.2.1 Le projet de loi sur les véhicules hors route

Le Service des politiques et réglementation au transport terrestre des personnes de la Direction du transport terrestre des personnes du MTQ a travaillé sur un projet de loi sur les véhicules hors route. La loi a été adoptée le 20 décembre 1996 et sa mise en vigueur est effective depuis le 2 octobre 1997. La loi préconise certains équipements obligatoires tant pour les passagers que pour les véhicules, identifie des modalités de circulation relativement au domaine public et au domaine privé, impose des règles d'aménagement et de signalisation de sentiers², insiste sur l'importance des compétences de conduite chez les utilisateurs, prévoit des mécanismes de protection des personnes et des biens, des règles d'application des différentes prescriptions ainsi que des pouvoirs réglementaires pour le gouvernement et les municipalités locales.

14.5.2.2 La politique sur la circulation des véhicules hors route dans les emprises routières

La politique sur la circulation des véhicules hors route dans les emprises routières est actuellement à l'état de projet au Service des politiques d'exploitation de la

² Les mesures préconisées devraient permettre, entre autres, une utilisation sécuritaire des sentiers, une uniformisation de la qualité et des installations des panneaux, une concertation des intervenants lors de l'aménagement des sentiers. Elles déterminent le type d'utilisation, la catégorie de véhicules pouvant emprunter le sentier et la période de temps où le sentier est fréquentable. Elles imposent aux clubs d'utilisateurs de véhicules hors route l'obligation d'assurer la signalisation, l'aménagement et l'entretien des sentiers qu'ils exploitent et celle d'assurer le respect des dispositions de la loi et de ses règlements en requérant les services d'agents de surveillance de sentiers. Elle subordonne l'aménagement et l'exploitation d'un sentier à l'autorisation du propriétaire (domaine privé), du ministre ou de l'organisme ayant autorité (terres publiques).

Direction du soutien aux infrastructures du MTQ. Cette politique réitère les interdictions préconisées par la loi en matière de traverses d'emprises routières et ajoute certaines exceptions.

Elle est actuellement présentée au Comité de direction du MTQ.

14.5.3 AVANTAGES ET INCONVÉNIENTS

La Loi sur les véhicules hors route comporte à la fois des mesures préventives et des mesures correctives. Cette solution est la plus souhaitable puisqu'elle permet un bon engagement de la part des intervenants concernés et qu'elle donne aussi certains pouvoirs de contrôle afin d'inciter les gens au respect des règles établies. Elle est relativement simple à réaliser puisqu'elle permet de composer avec ce qui existe déjà et d'étendre des systèmes déjà éprouvés afin d'obtenir un contrôle adéquat.

De façon plus particulière, le texte législatif introduit des mesures préventives concernant la sécurité, la paix publique et le respect de la propriété. De plus, il accorde une attention particulière à la protection du patrimoine, de la flore et de la faune ainsi qu'au développement harmonieux de la pratique récréative. À cet effet, l'énoncé de politique entend favoriser le développement d'un réseau de sentiers à l'usage des véhicules tout terrain et le maintien du réseau en place pour les motoneiges en formant des corporations de gestion. Celles-ci seraient financées par des sources privées. Finalement, des dispositions favorisant le contrôle se retrouvent dans le texte de loi.

Ces différentes mesures, à la condition qu'elles soient pleinement appliquées, vont permettre d'apporter une solution globale à la problématique engendrée par l'utilisation des véhicules hors route. Finalement, il est important de préciser que la loi a l'avantage de répondre aux attentes exprimées par les intervenants.

Chemin faisant, la nouvelle loi régissant l'utilisation des véhicules hors route a été officiellement adoptée le 20 décembre 1996 et sanctionnée le 23 décembre et est entrée en vigueur le 2 octobre 1997. La loi sera donc effective dès 1997 pour les véhicules tout terrain mais seulement à l'hiver 1997-1998 pour les motoneigistes.

En ce qui concerne la vitesse dans les sentiers, pour la motoneige, elle sera de 70 km/heure dans les sentiers les plus sinueux et aux endroits permis, elle passera à 90 km/heure. Quant à l'âge, sauf exception, le minimum requis sera de 14 ans.

14.6 LE FINANCEMENT

Le 23 septembre 1992, le décret 1408-92 recommandait au ministère des Transports d'édicter le règlement intitulé "Règlement modifiant le règlement sur l'immatriculation des véhicules routiers et modifiant d'autres dispositions réglementaires". La modification au règlement avait pour effet d'augmenter de 10 \$ les droits d'immatriculation des motoneiges. Le montant généré annuellement par ces droits d'immatriculation sert à financer le programme du MAM pour l'assistance financière à la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (FCMQ) et aux clubs de motoneigistes pour le financement des activités énoncées plus haut.

Le 1^{er} décembre 1992, le Conseil du trésor approuvait les normes de ce programme pour 3 ans : 1992-1993, 1993-1994 et 1994-1995. Ces mêmes normes sont utilisées pour 1995-1996.

Encouragée par les résultats obtenus, la FCMQ fait une demande au ministère des Affaires municipales afin de majorer les droits d'immatriculation des motoneigistes pour améliorer le programme d'assistance financière existant et permettre à la FCMQ de développer trois nouveaux secteurs : la sécurité, une meilleure implication de la Fédération en région et la recherche et le développement.

Le ministre de l'époque, M. Guy Chevrette, recommandait par la suite que la partie des droits d'immatriculation des motoneiges qui est remise au MAM pour financer le programme d'assistance financière à la Fédération et aux clubs de motoneigistes soit portée à 20 \$ et que le budget de ce programme soit établi à 3 100 000 \$ sur la base de 155 000 motoneiges immatriculées pour une période de 3 ans débutant en 1996-1997, et que ce budget soit révisé en 1999-2000 pour un nouveau cycle de 3 ans sur la base du nombre de motoneiges immatriculées entre 1996 et 1999.

Ces recommandations font suite à une analyse sur les retombées touristiques importantes de l'activité motoneige au Québec (dépenses de 33 M\$ en 1990), l'augmentation du nombre de motoneiges immatriculées (116 000 en 1992 et 149 612 en 1994-1995) en partie due à la surveillance des sentiers par les clubs ; l'augmentation des responsabilités de la FCMQ et des clubs de motoneigistes en ce qui concerne l'aménagement, l'entretien³, la signalisation⁴, la sécurité, le renouvellement de la flotte des surfaceuses⁵.

Pour les V.T.T., il n'y a pas de revenus, sauf ceux des membres, ni de programme. L'argent provenant des droits d'immatriculation (\pm 42 \$/an) va à la SAAQ sans plus.

³ Depuis 1992-1993, la FCMQ s'est vue confier l'entretien des sentiers dans les parcs et réserves dont le financement est maintenant intégré au programme d'assistance financière du MAM. En 1994-1995, l'assistance financière fut de 17,69 \$/km pour les sentiers réguliers et jusqu'à 40 \$/km pour les sentiers désignés et 114,03 \$/km pour 440 km de sentiers dans les parcs et réserves. Le coût d'entretien d'un kilomètre de sentier atteint 409 \$ selon les évaluations de la FCMQ.

⁴ La signalisation doit se faire en conformité avec les normes du ministère des Transports. Le MTQ contribue au développement de la motoneige par l'entremise de la réglementation, de la préparation de la carte des sentiers Trans-Québec et de l'implantation de la signalisation pour les traverses de routes.

⁵ Une surfaceuse entretient en moyenne 80 km de sentiers pendant 8 ans de vie utile et coûte neuve près de 100 000 \$. Les normes actuelles du programme prévoient une contribution équivalant à 50 % du coût sans excéder 50 000 \$. Il y a 400 surfaceuses sur les sentiers reconnus. Depuis 1987, 148 surfaceuses ont été changées mais 276 autres seraient toujours à remplacer.

La FQCMA attend le projet de loi afin de pouvoir porter une demande qui lui donnerait les mêmes privilèges que ceux octroyés à la motoneige.

14.7 PROGRAMMES DE DÉVELOPPEMENT EN CÔTE-NORD

14.7.1 LE PROGRAMME D'ASSISTANCE FINANCIÈRE AUX CLUBS MOTONEIGISTES DU QUÉBEC

Le programme d'assistance financière aux clubs motoneigistes du Québec est géré par le ministère des Affaires municipales.

En 1995-1996, le programme a subventionné en Côte-Nord 15 clubs de motoneige pour l'entretien de 2 098 km de sentiers réguliers au taux de 17,03 \$ le kilomètre, soit 35 544 \$ et 105 km de sentiers désignés au taux de 50 \$ le kilomètre, soit 5 250 \$.

En moyenne, les clubs entretiennent 155 km de sentiers réguliers chacun, avec un maximum de 296 km et un minimum de 88 km. La moyenne des subventions aux pistes de sentiers désignés a atteint 2 383 \$ avec un maximum de 5 043 \$ et un minimum de 1 090 \$.

Le programme a également subventionné le renouvellement de surfaceuses.

14.7.2 LE PROGRAMME DE MISE EN VALEUR DES RESSOURCES DU MILIEU FORESTIER

Le programme de mise en valeur des ressources du milieu forestier a été lancé en 1995 pour soutenir les initiatives d'utilisation polyvalente de la forêt. Il est d'une durée de trois ans (1995-1998) et est agréé en région par le ministère des Ressources naturelles, secteur Forêt. Les subventions prévues dans ce programme proviennent de la réinjection dans le milieu d'une partie des droits de coupe que les titulaires de CAAF doivent payer au gouvernement pour la matière ligneuse qu'ils prélèvent. Le MRN-Forêt juge de l'admissibilité des projets mais la priorisation des projets est confiée au CRD. Le dossier motoneige Trans-Québec a été confié au Conseil régional des loisirs de la Côte-Nord. Le plan stratégique de développement régional sert de balise de référence pour la priorisation de projets.

Le programme comporte 5 champs. Le champ 3 concerne plus spécifiquement le déboisement et les travaux en forêt pour aménager des pistes, des sentiers, des aires pour la pratique d'activités récréatives : motoneiges, hébertisme, randonnées pédestres, vélos de montagne, skis de fond, etc.

Le transport hors route

En 1995-1996, voici les projets et les montants accordés pour la motoneige :

**TABLEAU 9 : PROJETS ET MONTANTS ACCORDÉS POUR LA MOTONEIGE,
EN 1995-1996**

Titre	MRC	Subvention	Coût total
Déboisement sentier motoneige/V.T.T. (Blanc-Sablon)	Basse-Côte-Nord	25 470 \$	28 300 \$
Déboisement 30 km sentier motoneige	Caniapiscau	29 700 \$	33 000 \$
Amélioration des sentiers de motoneige	Haute-Côte-Nord	98 248 \$	122 810 \$
Sentier polyvalent – Phase 2	Haute-Côte-Nord	34 331 \$	38 257 \$
Amélioration du sentier de motoneige	Manicouagan	84 000 \$	109 170 \$
Aménagement de sentier à Franquelin	Manicouagan	34 844 \$	38 716 \$
Sentier de motoneiges Sheldrake-Rivière Tortue	Minganie	54 000 \$	60 000 \$
Réseau régional de sentiers motoneige	Sept-Rivières	105 752 \$	136 690 \$
		466 345 \$	566 943 \$

Source : MRN, Côte-Nord

Le produit motoneige a totalisé 8 projets sur les 27 acceptés (30 %) et drainé 30,6 % des coûts totaux et 32,4 % des subventions accordées. Pour certaines raisons, quelques projets ne sont pas encore totalement réalisés ou encore ont été modifiés si bien qu'en réalité les chiffres pourraient être inférieurs aux chiffres mentionnés.

En 1996-1997, le Comité de priorisation a retenu dans le cadre du programme de mise en valeur des ressources du milieu forestier, 39 projets sur 75 présentés. La valeur de ces projets atteint 1,48 M\$ comparativement au 6,30 M\$ du début. Les projets concernent plusieurs volets et se répartissent sur l'ensemble du territoire où des CAAF sont accordées. La ventilation des projets par MRC accorde les sommes suivantes pour la motoneige :

TABLEAU 10 : SOMMES ACCORDÉES, PAR MRC, POUR LA MOTONEIGE

Promoteurs	Coût estimé	Aide
MRC Haute-Côte-Nord	362 756 \$	112 000 \$
MRC Manicouagan	101 029 \$	80 023 \$
MRC Sept-Rivières	80 812 \$	61 900 \$
MRC Minganie	34 450 \$	24 300 \$
Blanc-Sablon	46 710 \$	27 596 \$
Région Côte-Nord	625 757 \$	305 819 \$

Source : MRN, Côte-Nord

Les projets sont pilotés par le CRL Côte-Nord et concernent, dans la majorité des cas, l'amélioration du réseau Trans-Québec des sentiers de motoneige.

14.8 ENQUÊTE AUPRÈS DU MILIEU

Dans le cadre de la réalisation du Plan de transport de la Côte-Nord, un sondage par questionnaire a été administré au printemps 1996 à divers intervenants sectoriels régionaux dont la Fédération des clubs motoneigistes du Québec, section Côte-Nord dans le but d'obtenir un portrait du secteur.

Le sondage rapporte qu'en Côte-Nord la saison 1995 a débuté en mi-décembre et s'est terminée au 30 mars ou au 15 avril en certains endroits. La fréquentation touristique et la durée de séjour y sont en augmentation constante (1 000 visiteurs et séjour moyen de 2 jours en 1990 et 7 000 en 1995 avec séjour moyen de 3 jours et plus) et l'organisme estime une augmentation annuelle de 10 % par année pour les 4 prochaines années jusqu'à un plafonnement de 12 000 motoneigistes.

L'organisme prévoit des modifications quant aux habitudes des motoneigistes d'ici quelques années. Ceux-ci doivent souvent emprunter les chemins publics pour traverser les ponts ou la Route 138 mais des améliorations constantes aux sentiers font que l'utilisateur pourrait emprunter des ponts hors Route 138, et ce, de Tadoussac à Havre-Saint-Pierre améliorant ainsi la pratique et la sécurité de ce moyen de transport. La passerelle de 745 pieds traversant la rivière Manicouagan utilisant l'infrastructure de l'ancien arboriduc est un exemple. Elle a été réalisée au coût de 500 000 \$ après 4 ans de pourparlers à la suite de l'interdiction par le MTQ en 1989 aux motoneigistes de traverser par le pont routier de la Route 138. Les travaux ont été financés par les clubs de motoneige de la région et par une aide du gouvernement du Québec (278 000 \$).

Le problème des traverses de routes et de ponts en Côte-Nord semble majeur puisque les rivières y sont nombreuses et avec de grandes embouchures. La présence d'une seule route oblige les motoneigistes à trouver des solutions pour traverser ces obstacles plus en amont et à moindre coût. Pour l'instant, la Route 138 sert de traverse dans la plupart du temps en particulier en aval de Sept-Îles.⁶

14.9 SÉCURITÉ ET ENVIRONNEMENT

Parmi les mesures préventives de la politique sur les véhicules hors route, certaines concernent plus spécifiquement la sécurité et l'environnement.

14.9.1 LA SÉCURITÉ

- Imposer des équipements de sécurité sur les véhicules et pour l'utilisateur.
- Interdire d'altérer la vocation première d'un véhicule sauf pour la compétition.
- Fixer à 14 ans l'âge minimum requis pour conduire ces véhicules.
- Instaurer une signalisation sur les sentiers à l'usage des véhicules tout terrain.

⁶ En 1996 et 1997, la construction prévue de ponts sur les rivières Portneuf et Escoumins sauvera 6 traverses sur la Route 138.

- Obliger les utilisateurs à suivre un cours de formation en l'absence de permis de conduire.
- Maintenir l'interdiction de circuler sur les chemins publics sauf pour les traverser à angle droit. Cependant, les travailleurs devraient bénéficier d'une exemption lorsque cela est nécessaire dans le cadre de leur fonction.

14.9.2 LA PROTECTION DU PATRIMOINE, DE LA FLORE ET DE LA FAUNE

- Interdire la publicité encourageant l'utilisation d'un véhicule hors route au détriment de la protection du patrimoine, de la flore et de la faune.
- Interdire l'accès de ces véhicules aux zones écologiques sensibles, vulnérables et fragiles et à certains territoires ayant une affectation particulière.
- Obtenir un avis préalable du ministère de l'Environnement et de la Faune relativement au tracé d'un sentier ou à un lieu de pratique.

CONCLUSION

La motoneige et le véhicule hors route ont un impact économique important au Québec. Une étude récente de la firme Zins Beauduchesne et associés estime les retombées, pour la seule motoneige, à 566 M\$ en incluant la fabrication et la pratique. Les non-canadiens (7 614 touristes américains et 36 036 touristes européens et asiatiques) laisseraient à eux seuls quelque 70 M\$. En calculant qu'un voyageur québécois en motoneige dépense en moyenne 150 \$ par voyage incluant une nuitée, les 7 000 touristes motoneigistes enregistrés en Côte-Nord auraient dépensé en 1995 un minimum de 1,05 M\$ (essence, coucher, repas, consommation, etc.). En prenant en compte que parmi ces touristes, plusieurs étaient de l'extérieur du Québec et devaient louer une motoneige, les dépenses peuvent alors grimper à 350 \$ par jour; on peut donc présumer des dépenses au-delà du 1,05 M\$.

Ces dépenses touristiques sont encore très loin de celles reçues dans les régions de Lanaudière, les Laurentides, Charlevoix ou la Mauricie pour ne citer que celles-ci, qui ont un réseau plus près des grands centres, plus dense et mieux équipé. Cependant, les dépenses touristiques faites en Côte-Nord sont déjà suffisantes pour justifier dans bien des cas l'ouverture d'établissements hôteliers qui autrement seraient fermés l'hiver, et bon nombre d'organismes régionaux de développement s'appuient sur le lien avec la Gaspésie pour désenclaver la Côte-Nord et y amener les motoneigistes, pour qui la Gaspésie est devenue la région de prédilection. La Côte-Nord est aux prises avec un réseau très long (plus de 2 200 km) avec des coûts moyens d'ouverture de 2 000 à 4 000 \$ du kilomètre en plus des dépenses d'entretien. Le membership régional qui constitue le revenu de base des clubs y est tout de même limité et le recours à des programmes y est nécessaire.

Pour la Basse-Côte-Nord, la motoneige devient un moyen de déplacement essentiel qui désenclave l'isolement des villages en hiver. Le Ministère y finance l'entretien. Le réseau de sentier de motoneige nord-côtier n'est pas encore au point pour ne mentionner par exemple que la section récente de Sept-Îles à Sheldrake, la problématique des traversées de rivières et les cas des pistes collectrices. Ce réseau est tout de même structuré, 16 clubs s'occupent du membership, de l'entretien et de son développement. Le projet de loi sur les véhicules hors route devrait contribuer à structurer ce réseau et probablement à initier un réseau de V.T.T. en Côte-Nord.

La loi tout comme la politique sur la pratique des véhicules hors route sont cependant davantage des outils visant la sécurité dans la pratique de ces disciplines. La politique sur la circulation des véhicules hors route dans les emprises routières devrait pour sa part apporter un éclairage quant à l'utilisation des traversées longitudinales.

Il apparaît actuellement en Côte-Nord, pour la motoneige encore plus que pour le V.T.T., ou la bicyclette les enjeux suivants :

- Assurer la permanence du réseau de base avec des ententes à long terme avec les gestionnaires des terres publiques et les propriétaires privés, des mécanismes institutionnels de concertation sur une base régionale avec le MRN, la FCMQ, les ATR, le MTQ, des ressources financières pour régler le cas épineux des traverses de rivières.
- Améliorer la qualité du réseau et son attrait touristique en garantissant un standard uniforme d'aménagement des sentiers existants et proposés, en identifiant le caractère des sentiers qui présentent un caractère particulier, en signalant les attraits avec une signalisation standardisée en développant des circuits thématiques de courte et moyenne durée intra ou interrégionaux.
- Améliorer l'accessibilité au réseau en y aménageant des points d'accès facilement reconnaissables avec des facilités de base en stationnement, route, information, identification de circuits avec du matériel standardisé, avec des toponymes évocateurs.
- Réduire les coûts associés à la pratique de la motoneige au Québec dont ceux des forfaits, en obtenant une plus grande collaboration de tous les groupes impliqués quant au potentiel du tourisme hivernal, à la connaissance de la concurrence.
- Mousser la pratique de la motoneige comme moyen de découverte et non seulement comme moyen de transport ou comme sport. Vendre l'expérience parce qu'elle est différente pour la spécificité de ses attraits et de la neige.

