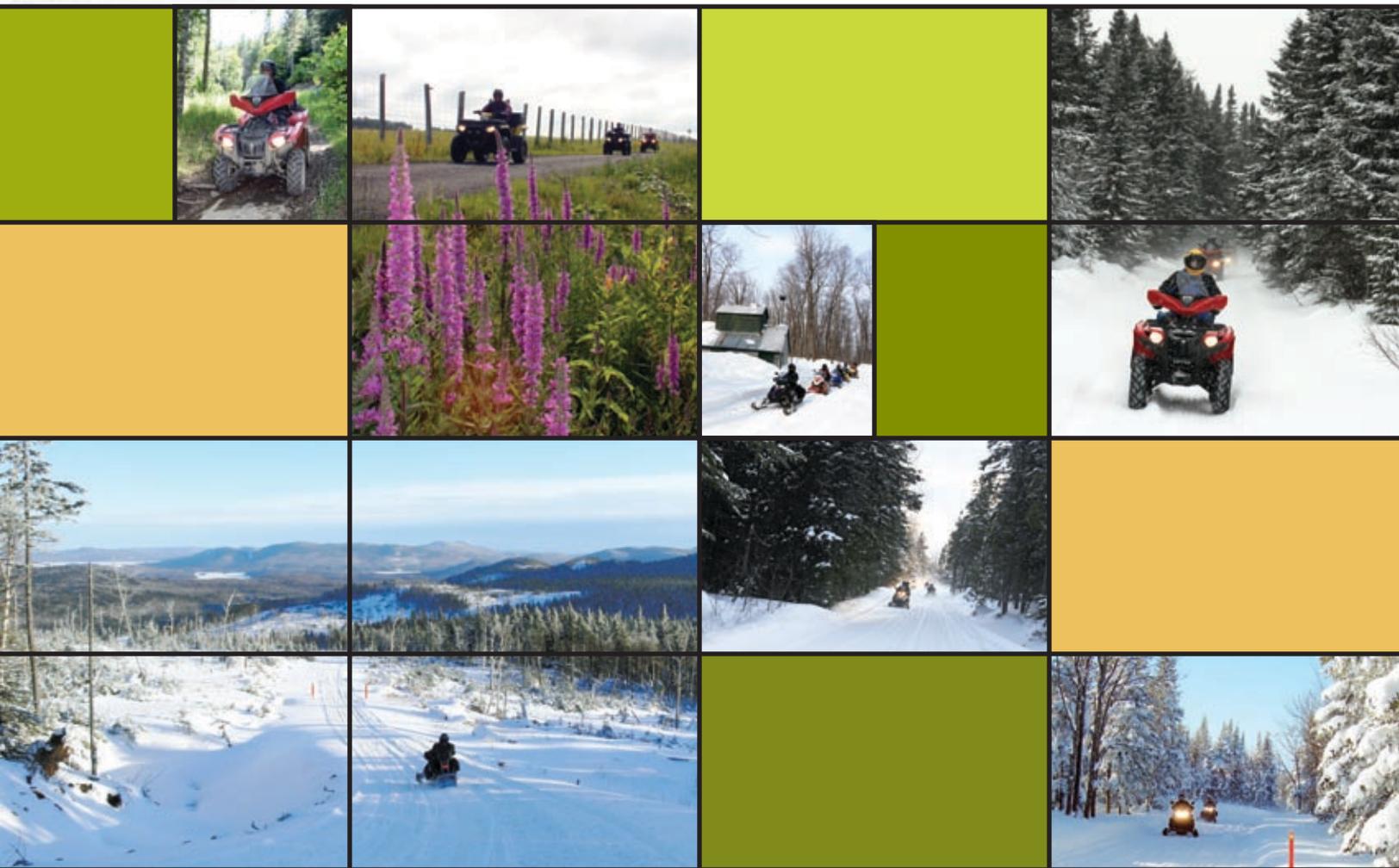


Rapport sur les véhicules hors route

# VERS UN DÉVELOPPEMENT DURABLE DE LA PRATIQUE



Novembre 2009

En 2008, il y avait au Québec 168 699 motoneiges et 351 860 quads immatriculés, ce qui représentait des sommets jamais égalés. Depuis 1990, le nombre de motoneiges s'est multiplié par un et demi, alors que le nombre de VTT a quadruplé. Le Québec compte plus de 32 000 km de sentiers de motoneige et plus de 19 000 km de sentiers de quad. Les sentiers sont aménagés, entretenus et signalisés par les bénévoles des clubs, qui sont aussi responsables de négocier les droits de passage avec les propriétaires fonciers. Les droits de passage sont généralement consentis pour un an et peuvent être résiliés en tout temps, ce qui entraîne une certaine instabilité des réseaux. Les fédérations et leurs clubs peuvent compter sur des programmes d'aide financés par une surcharge sur l'immatriculation des véhicules hors route (VHR). Ces programmes visent particulièrement l'entretien des sentiers, l'achat d'équipement d'entretien et l'achat de panneaux de signalisation.

La pratique du VHR entraîne des retombées économiques de l'ordre de 2 milliards de dollars annuellement et crée plus de 14 400 emplois dans les régions, mais elle suscite par ailleurs diverses préoccupations quant à la protection de la santé et de l'environnement chez les citoyens demeurant à proximité des sentiers.

---

## Rapport

La Loi sur les véhicules hors route prévoit que le ministre doit faire rapport au gouvernement, au plus tard le 29 novembre 2009, sur l'opportunité de maintenir en vigueur, de modifier ou d'abroger l'article 87.1, qui concerne la protection contre les recours basés sur des inconvéniens de voisinage.

En 2005, le gouvernement a tenu une consultation publique, suivie en 2006 d'une commission parlementaire. Au printemps 2006, 34 mesures ont été annoncées afin d'améliorer la cohabitation et d'améliorer la sécurité. À ce jour, 25 de ces mesures ont été réalisées, 7 sont en cours de réalisation, 1 n'a pas pu être réalisée et 1 est à venir.

La mesure phare était la mise sur pied de tables de concertation régionale, pilotées par les conférences régionales des élus (CRÉ). Afin de soutenir les régions, le ministère des Transports a versé une aide financière aux CRÉ pour une ressource de coordination et le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire administre un programme doté de 4 millions de dollars pour financer des projets visant entre autres à améliorer la cohabitation ou la sécurité.

Le mandat confié aux CRÉ était d'établir, au 1<sup>er</sup> novembre 2009, deux réseaux de sentiers interrégionaux, à partir des sentiers existants, qui font consensus. Au terme des trois années du mandat, les tables ont fait état de l'avancement de leurs travaux. Chaque table a souligné que l'exercice a permis d'obtenir des résultats concrets, que ce soit l'aménagement d'infrastructures, la consolidation de droits de passage, la concertation entre les partenaires ou l'émergence d'une volonté de mettre en place des sentiers durables. Les tables ont aussi indiqué la difficulté d'obtenir ou de conserver les droits de passage, ce qui contribue à l'essoufflement des bénévoles. Pour le quad, plusieurs régions ont éprouvé des difficultés à établir des consensus pour des sentiers interrégionaux utilisables toute l'année. Les tables ont aussi fait part de besoins de financement supplémentaire pour des infrastructures et pour le déplacement de sentiers conflictuels.



La Loi sur les véhicules hors route prévoit une protection temporaire contre les recours basés sur des inconvénients de voisinage. Cette protection s'étend jusqu'au 1<sup>er</sup> mai 2011 et s'applique aux sentiers interrégionaux. Toutefois, un récent jugement de la Cour suprême du Canada a confirmé que des inconvénients de voisinage pouvaient être causés sans qu'il y ait de faute civile, donc même si une loi permet l'activité qui cause les inconvénients; le propriétaire foncier est responsable des dommages ainsi causés. Il existe donc une possibilité que de tels recours soient intentés pour des sentiers autres qu'interrégionaux, puisque, malgré la concertation et l'encadrement de la pratique, il n'y a aucune garantie que des recours ne seront pas entrepris pour ces sentiers.

Si de tels recours devaient être intentés, il pourrait y avoir des interruptions importantes dans le réseau de sentiers. Cela aurait des conséquences majeures sur l'intégrité des réseaux, sur la sécurité des utilisateurs, sur le maintien des retombées économiques et sur les investissements consentis pour réaménager les sentiers.

En 2009, le ministre délégué aux Transports a fait une tournée des régions pour faire le point avec les membres des tables de concertation régionale. Les régions ont notamment demandé le prolongement du mandat des tables, un financement accru, la tenue de campagnes de sensibilisation, le prolongement de la protection contre les recours basés sur les inconvénients de voisinage et une surveillance accrue sur les sentiers fédérés et hors sentiers. Il importe alors de poursuivre les efforts entrepris en 2006.

## Des mesures structurantes

Le gouvernement annonce la mise en place de mesures structurantes répondant aux demandes des partenaires. Elles visent à assurer la pérennité de la pratique du VHR et s'orientent autour de la concertation, du financement et du soutien au bénévolat.

Excellente initiative qui a donné des résultats concrets, le mandat des tables de concertation régionale sera prolongé pour trois ans, tout en bénéficiant d'un soutien financier. Ce deuxième mandat privilégiera toujours une approche basée sur la régionalisation, permettant d'adapter les travaux aux besoins de chaque région. La première mission sera de terminer le premier mandat. En raison des difficultés rencontrées pour mettre en place un réseau de sentiers interrégionaux de quad utilisable toute l'année, le mandat « quad » pourra être revu et adapté par les régions pour mieux répondre à leurs réalités.

Le Comité consultatif sur les VHR, créé en 2006, deviendra permanent et son mandat sera révisé pour en optimiser le rôle, afin notamment de consolider la concertation entre les partenaires, de superviser les travaux des tables, d'échanger sur les besoins soulevés et d'assurer une veille sur les problématiques particulières. Le Comité interministériel sur les VHR, créé en 2004, sera maintenu pour renforcer les liens entre les ministères concernés par les VHR afin d'optimiser le soutien aux régions.

Afin d'assurer un financement adéquat, les programmes d'aide financés par la surcharge sur l'immatriculation des VHR seront bonifiés. Ainsi, la surcharge sera haussée de 15 \$ par VHR pour soutenir les clubs, pour financer les infrastructures et pour protéger la faune et les habitats fauniques.

De ce montant, 10 \$ seront remis aux clubs et aux fédérations pour améliorer la qualité des sentiers, ce qui augmentera la sécurité des utilisateurs, diminuera les irritants causés aux propriétaires riverains et limitera les dommages à l'environnement.

Les travaux des tables ont mis en évidence des besoins importants en infrastructures pour améliorer la sécurité des sentiers, pour faire des liens interrégionaux, pour déplacer des sentiers conflictuels ou pour traverser des cours d'eau. Les intempéries, de même que les changements climatiques, ont aussi contribué à augmenter les investissements nécessaires dans les infrastructures. Un montant de 4 \$ par VHR permettra de financer des projets majeurs pour aménager ou réaménager les sentiers interrégionaux.

La circulation répétée des VHR peut avoir des conséquences négatives sur la faune et les habitats fauniques. Afin de réparer ou prévenir les dommages, un montant de 1 \$ par VHR financera des projets visant la protection de la faune et de ses habitats.

Par ailleurs, l'organisation, le développement et l'entretien des sentiers de VHR reposent sur le travail des bénévoles, qui demande un savoir-faire et un dévouement indispensables à la durabilité de la pratique. Ces bénévoles ressentent un essoufflement devant l'ampleur de la tâche à accomplir. Leur apport et leur expertise méritent d'être reconnus afin de les encourager à continuer leur bon travail. À compter du printemps 2010, un prix de reconnaissance sera créé afin de reconnaître leur travail dans toutes les régions.

## Discussions sur des perspectives d'avenir

Des pistes de solution sont aussi proposées, à des fins de discussions et de consultations, pour resserrer l'encadrement de la pratique du VHR dans le but de la rendre encore plus sécuritaire et plus respectueuse des riverains. Ainsi, différents thèmes sont abordés : les distances séparatrices, les heures de circulation, la protection contre certains recours, les nouvelles technologies, la circulation dans les emprises routières, etc. Les principaux problèmes sont liés au bruit émis par les VHR. Il faut cependant noter que la technologie nécessaire à la réduction du bruit n'est pas forcément connue ou au point à ce moment-ci. Par ailleurs, les policiers sont responsables de l'application de la Loi sur les véhicules hors route, en collaboration avec les agents de surveillance de sentier. Les régions ont souligné vouloir davantage de contrôle. Elles sont aussi unanimes à soulever la nécessité de mener des campagnes de sensibilisation.

Il est important de mentionner que les mesures structurantes et les perspectives d'avenir présentées dans le présent rapport répondent aux principes du développement durable.

 Imprimé sur du papier recyclé.

