État de situation sur la circulation longitudinale des VHR sur un chemin municipal dans la Municipalité de Saint-Zénon

Préparé par

Unité régionale loisir et sport Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine

Rédigé par

Bruno Boucher
Ingénieur forestier

Présenté au

Ministère des Transports du Québec
Direction de la sécurité en transport

Numéro de dossier : 3602-10-ZZ01

Mars 2011

Table des matières

1. Historique de la problématique 3

2. Mandat 4

3. Situation socioéconomique de la Municipalité de Saint-Zénon 5

4. Méthodologie 6

5. Rencontres avec les différents groupes 7

6. Position des intervenants 9
   6.1 Regroupement des citoyens de Saint-Zénon 9
   6.2 Municipalité de Saint-Zénon 10
   6.3 Club de motoneigistes Royaume de la motoneige 11
   6.4 Club quad Saint-Zénon 12
   6.5 Chambre de commerce de la Haute-Matawinie 13
   6.6 Conférence régionale des élu(e)s Lanaudière 13

7. Visites terrain et étude cartographique 13

8. Solutions possibles 14
   8.1 Fermeture de la circulation des VHR sur le rang St-François 15
   8.2 Contournement du sentier VHR vers le point de vue Laurentia 16
      8.2.1 Évaluation des coûts de réalisation - Point de vue Laurentia 17
   8.3 Contournement du sentier VHR à l'Ouest de la municipalité (Terres publiques – Ligne Hydro-Québec) 19
      8.3.1 Évaluation des coûts de réalisation - Ouest de la municipalité 20
   8.4 Contournement du sentier VHR au Sud de la municipalité (Terres publiques – Zec des Nymphes) 20
      8.4.1 Évaluation des coûts de réalisation de la solution située au sud de la municipalité 22

9. Conclusion 25

10. Autres recommandations 26
   10.1 Représentation citoyenne à la Table VHR de la région Lanaudière 26
   10.2 Réduction de la circulation des VHR sur les chemins municipaux et la route 131 26
   10.3 Services professionnels 26

11. Bibliographie 27

12. Annexe 1 – Le questionnaire 29

13. Annexe 2 – La cartographie 32

1. Historique de la problématique

La Municipalité de Saint-Zénon, constituée en 1895, occupe une superficie de 490 kilomètres carrés dans la région administrative de Lanaudière. Cette municipalité fait partie de la Municipalité régionale de comté de Matawinie et est située plus précisément à environ 95 kilomètres au nord de la Ville de Joliette par la route 131. La municipalité regroupe environ 1 300 habitants.

Depuis plus de 10 ans, la circulation des véhicules hors route (VHR) est problématique dans cette municipalité. Initialement, un sentier traversait le village du Sud au Nord en empruntant des terres exclusivement privées. Ce sentier permettait aux motoneigistes de parcourir le village de façon sécuritaire et d'avoir accès aux différents commerces. À cette époque, la situation économique de Saint-Zénon était florissante et bon nombre de commerces tiraient une partie de leurs revenus du tourisme à motoneige.

Ensuite, vers 2002, un propriétaire exaspéré de voir des VHR traverser sa propriété à toute heure du jour et de la nuit décide de retirer le droit de passage octroyé au Club Royaume de la motoneige. La circulation étant interrompue, le club de motoneigistes devait donc trouver une solution afin de sauver la prochaine saison de motoneige.

Le club de motoneigistes et le club de quadistes ont étudié minutieusement la situation et décidaient de contourner le propriétaire en développant un nouveau sentier devant longer le nord du rang Saint-François (voir carte 2 à l'annexe 2). Des travaux sont donc entrepris afin de réaliser ce sentier. De plus, ils n'ont pas fait réaliser de travaux d'arpentage adéquat afin de s'assurer que les travaux prévus étaient bel et bien situé l'assiette des droits de passage requis sur les terrains visés.

Compte tenu de ces faits, certains propriétaires ont refusé d'accorder les droits de passage aux clubs. De plus, des travaux semblent avoir été réalisés sur des terrains dont le club n'avait pas obtenu de droit de passage. Les travaux débutés à la hâte ont donc été arrêtés. Devant cette situation et l'échéancier rapproché de la saison, la municipalité décide de recourir à des procédures légales pour exproprier les propriétaires récalcitrants et créer un parc linéaire avec le sentier de VHR prévu. La municipalité est déboutée en cour[1]. De plus, un propriétaire terrien, dont des travaux ont été effectués sur sa propriété sans autorisation, décide de poursuivre la municipalité pour les dommages qu'il a subis.

Afin de sauver la saison de motoneige, le club de motoneigistes demande à la municipalité d'autoriser la circulation des véhicules hors route sur le rang Saint-François afin de contourner la section problématique (voir carte 1 à l'annexe 2). La municipalité, désirant conserver le sentier sur son territoire et ainsi assurer des retombées économiques pour ses commerçants, accepte

[1] SITE DU MINISTÈRE DE LA JUSTICE DU QUÉBEC, *Saint-Zénon (Municipalité de) c. Gignac,* Cour d'appel, Greffe de Montréal, no: 500-09-017135-062, [http://www.justice.gouv.qc.ca/francais/echos/pdf/500-09-017135-062.pdf]

cette proposition et un règlement municipal est alors adopté. Le nouveau sentier est mis en place et la signalisation est installée.

Les résidents du rang Saint-François se retrouvent maintenant avec un sentier de VHR devant leurs maisons. Certains résidents sont mécontents de la situation à cause du bruit qu'occasionne ce type de circulation, et de leur sécurité qui est menacée lorsqu'ils empruntent la route en voiture ou à pied.

Des citoyens se regroupent légalement en organisme à but non lucratif pour faire valoir leurs droits collectifs auprès de la municipalité. Le Regroupement des citoyens de Saint-Zénon demande d'abroger les règlements qui autorisent la circulation des VHR sur certaines routes municipales, espérant ainsi retrouver leur quiétude.

Depuis ce jour, on assiste à un dialogue de sourds. La municipalité ne veut pas retirer ses règlements, les clubs de VHR veulent continuer à circuler sur le territoire de la municipalité par le rang Saint-François, les commerçants veulent avoir plus de retombées économiques du tourisme VHR, et le Regroupement de citoyens veut la quiétude des résidents. Des campagnes de dénigrement ont été orchestrées de part et d'autre. On recense même plusieurs méfaits, ce qui ne contribue en rien à une sereine réflexion menant à la résolution du problème. Le climat dans la municipalité en souffre énormément. Tous demeurent sur leur position, personne ne voulant faire le premier pas pour vers une solution valable mitoyenne. Le ministère des Transports du Québec hérite donc de la problématique. Vous trouverez sur la carte 1 de l'annexe 2 du présent document, la situation actuelle des sentiers VHR du secteur de la Municipalité de Saint-Zénon.

En mars 2010, lors d'une rencontre de plusieurs intervenants impliqués dans le dossier et suite à une commission parlementaire, on décide de trouver un intermédiaire neutre pour essayer de trouver des pistes de solutions à la problématique. Le ministère des Transports du Québec sélectionne alors un consultant pour effectuer ce travail. L'Unité régionale loisir et sport Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine obtient le mandat.

2. Mandat

Le mandat confié à l'Unité régionale loisir et sport de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine (URLS GÎM) consiste à trouver une solution à la circulation des VHR dans la Municipalité de Saint-Zénon. En effet, un groupe de citoyen mécontent demande que la circulation des VHR soit retirée du rang Saint-François pour être relocalisée afin de ne pas nuire à leur quiétude.

Plus particulièrement, le mandat se décrit comme suit :

1. Effectuer une recherche documentaire sur la situation socioéconomique de la Municipalité de Saint-Zénon, afin de mieux saisir la problématique des VHR;
2. Élaborer un questionnaire afin de tenir des rencontres avec les différents intervenants et connaître ainsi leur situation face à la problématique;
3. Effectuer des visites sur place, suite à la planification d'un échéancier de rencontres et de visites des lieux, afin de saisir les motivations et les arguments des parties;

4. Analyser, s'il y a lieu, les alternatives possibles et les tracés théoriques potentiels ressortis de l'étude des cartes et de photos ;
5. Rédiger le rapport préliminaire et en soumettre les conclusions principales aux différentes parties avant la rédaction finale;
6. Déposer le rapport final au ministère des Transports du Québec.

3. Situation socioéconomique de la Municipalité de Saint-Zénon

La situation économique de la Municipalité de Saint-Zénon est actuellement très mauvaise. L'industrie forestière, qui était le principal employeur des résidents de la municipalité, est maintenant sous respirateur artificiel. Selon la Banque de données des statistiques officielles du Québec, entre 1999 et 2009, le nombre d'emploi se retrouvant dans le secteur Foresterie et exploitation forestière a diminué de plus de 34 % pour l'ensemble du Québec. Il est donc évident que les résidents de Saint-Zénon, eux aussi, ont écopé de cette baisse d'emploi. La fermeture en 2006 de l'usine et de la scierie de Louisiana-Pacific à Saint-Michel-des-Saints a grandement affecté toute la communauté de la Haute-Matawinie. Plus de 600 emplois directs ont alors été perdus. On ne peut estimer adéquatement le nombre d'emplois indirects affectés.

Un autre gros employeur de Saint-Zénon, Bois Franc Lanaudière, a aussi été fortement perturbé par la crise de l'industrie forestière. Plusieurs personnes ont également perdu leur emploi. Cette usine est toujours en fonction mais opère avec des effectifs réduits.

On peut vite comprendre que la crise forestière a sclérosé l'économie de Saint-Zénon. Ces statistiques et ces faits viennent corroborer nos observations des nombreuses résidences et terrains à vendre à Saint-Zénon. C'en est même déconcertant.

Plusieurs commerces sont conséquemment fermés. En effet, lors de l'Étude d'impacts socio-économiques de la motoneige sur le territoire des Municipalités de Saint-Zénon, Saint-Michel-des-Saints et Sainte-Émilie-de-l'Énergie réalisée en 2005 par Desjardins Marketing Stratégique, 18 commerces de Saint-Zénon avaient été rencontrés et interrogés. De ces 18 commerces alors rencontrés, huit sont présentement fermés et deux ont réduit leurs heures d'affaires. Cela démontre encore une fois que la situation s'est dégradée au cours des dernières années.

De plus, même un locateur et vendeur de VHR important dans la région a déménagé ses locaux de Saint-Zénon à Saint-Michel-des-Saints afin de restructurer ses activités et de parer à la faiblesse de l'économie. Les commerçants encore en opération essaient par tous les moyens de trouver des solutions afin de maintenir les faibles retombées économiques encore disponibles dans leur municipalité. L'industrie touristique des VHR est, selon certains, le dernier moteur économique de la municipalité.

Encore une fois selon l'Étude d'impacts socio-économiques de la motoneige sur le territoire des Municipalités de Saint-Zénon, Saint-Michel-des-Saints et Sainte-Émilie-de-l'Énergie réalisée en 2005 par Desjardins Marketing Stratégique, 43 % du chiffre d'affaires des commerçants de ces trois municipalités est réalisé entre le 15 décembre et le 15 mars.

L'importance du rôle de la motoneige dans la vitalité de Lanaudière n'est plus à démontrer. À elles seules, les retombées de ce loisir sur l'économie de la région s'élèvent à plusieurs dizaines de millions de dollars[2]. L'industrie touristique de la Matawinie se classe au second rang des principaux moteurs économiques de la région, après l'industrie forestière. L'hébergement, les conditions exceptionnelles d'enneigement et la qualité des sentiers constituent d'ailleurs un avantage concurrentiel certain.

Selon l'Étude sur l'impact économique généré par la pratique récréotouristique de la motoneige et du quad au Québec, réalisée en 2005 par Desjardins Marketing Stratégique et CFM Stratégies, les retombées touristiques de la motoneige et du quad pour la région de Lanaudière sont évaluées à plus ou moins 85 millions de dollars. Saint-Zénon compte donc continuer à profiter de cette manne.

Finalement, la région de Lanaudière possède un important patrimoine naturel. En plus de ses deux réserves fauniques et de ses six parcs régionaux, la région compte quinze pourvoiries avec droits exclusifs, quatre zones d'exploitation contrôlée (ZEC) et, bien sûr, le magnifique parc du Mont-Tremblant qu'elle partage avec la région des Laurentides. Les activités liées à la chasse et à la pêche génèrent à elles seules près de 106 M$ en retombées économiques annuelles[3]. Il est donc naturel de penser que ce secteur d'activité, aussi important puisse-t-il être pour les citoyens de Saint-Zénon, ne peut suffire à soutenir l'économie régionale, d'où la nécessité de tout faire pour la diversifier.

4. Méthodologie

La recherche sur le terrain a été précédée d'une lecture et/ou d'une écoute de tous les documents écrits, audios et visuels disponibles. Afin de mieux comprendre les problématiques majeures de la circulation des VHR dans la Municipalité de Saint-Zénon et la position de chacun des intervenants impliqués, un questionnaire a été élaboré. Ce questionnaire a été structuré à partir des objectifs poursuivis. Les questions se voulaient ouvertes afin de permettre à chacun de faire part de ses impressions, commentaires et/ou solutions. Nous avons aussi privilégié des rencontres directes (personne à personne) afin d'établir un climat de confiance, garantissant l'anonymat et l'absence de parti pris. Les intervenants ciblés devaient être libres de répondre ou non à chacune des questions. Il fallait, pour avoir une étude valable, obtenir une collaboration entière et complète des participants. Vous trouverez le questionnaire utilisé à l'annexe 1.

---

[2] LÉGER MARKETING, DESJARDINS MARKETING STRATÉGIQUE ET CFM STRATÉGIES, *Étude sur l'impact économique généré par la pratique récréotouristique de la motoneige et du quad au Québec, Version finale*, décembre 2005, 175 pages.

[3] SITE DU MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES ET DE LA FAUNE DU QUÉBEC, *Gros plan sur Lanaudière*, en ligne, [http://www.mrn.gouv.qc.ca/Lanaudiere/region/index.jsp], consulté janvier 2011.

Une première série de questions a été élaborée de façon à recueillir le plus d'informations possibles sur la problématique des VHR et la situation vécue par chacun des intervenants. Cette partie nous a permis de compléter notre étude documentaire et de mieux comprendre le climat des échanges entre les divers interlocuteurs.

La deuxième partie du questionnaire avait pour but d'interroger les intervenants sur les alternatives envisageables. Il était important de connaître celles-ci de façon à valider ce qui est réalisable ou non, et de départager les solutions déjà évaluées. Cette étape nous a également permis de valider certaines hypothèses.

La dernière section du questionnaire allait porter sur les commentaires des participants face au questionnaire et/ou à la problématique. Cette section nous permettrait de rediriger ou de rediscuter de certains aspects nécessitant plus d'information. Elle nous permettra aussi de retravailler le questionnaire en fonction des nouvelles réalités et de l'adapter pour les prochaines rencontres avec d'autres intervenants.

5. Rencontres avec les différents groupes

Avant de procéder à une première ronde de rencontres, il fallait cibler les intervenants à rencontrer de façon à obtenir un maximum d'information et à mieux répondre à notre mandat. C'est ce qui a été fait en fonction de la problématique et des liens directs entre celle-ci et le rôle de chacun.

Les intervenants rencontrés lors de la première visite à Saint-Zénon sont :

- Le Club Royaume de la motoneige;
- Le Regroupement des citoyens de Saint-Zénon;
- La Municipalité de Saint-Zénon;
- Le Club quad Saint-Zénon;
- La Chambre de commerce de la Haute-Matawinie;
- La Conférence régionale des élu(e)s Lanaudière.

Ces rencontres avaient pour but de faire une première approche avec les gens du milieu, d'expliquer le mandat confié à l'URLS GÎM par le MTQ, et de répondre aux questions des intervenants. De plus, nous avons invité ces derniers à répondre au questionnaire élaboré en fonction de l'atteinte de résultats tout en offrant une ouverture intéressante et une souplesse pour les participants. Cette approche fait partie intégrante de la méthodologie mise de l'avant afin d'assurer des dialogues ouverts et des résultats ciblées.

Ces rencontres furent constructives; nous y avons beaucoup appris des gens du milieu. Les intervenants ont tous accepté de participer à la démarche. Les discussions ont été franches et directes, ce qui nous a permis d'obtenir des résultats satisfaisants. Un point majeur est ressorti de ces premières rencontres : « il faut trouver une solution à la problématique ». Tous se sentent pris en otage et veulent que ça cesse.

Selon nous, un grand pas a été fait. Il est vrai que nous avons dû expliquer notre présence en Haute-Matawinie. Par contre, tous ont convenu que la présence d'un intermédiaire neutre ne pouvait qu'améliorer la situation.

Cette première rencontre, en octobre 2010, a permis de faire ressortir des points de vue importants et des alternatives possibles à la problématique des VHR dans la Municipalité de Saint-Zénon. Les gens du milieu connaissent bien leur coin de pays et il faut tenir compte de leurs opinions si on veut une solution concertée. Suite à ces rencontres, certains points importants ont dû être validés.

L'analyse des données recueillis a permis d'avaliser certains éléments importants pour l'atteinte des objectifs de notre mandat. Dès lors, la conclusion ne faisait aucun doute : certaines alternatives s'avèrent prometteuses et doivent être validées par une recherche plus poussée.

En novembre 2010, nous avons donc effectué d'autres rencontres plus ciblées. Voici la liste des intervenants rencontrés lors de cette 2e visite :

- Le Club Royaume de la motoneige;
- Le Regroupement des citoyens de Saint-Zénon;
- La Municipalité de Saint-Zénon;
- Le Club quad Saint-Zénon.

Une réunion a été organisée avec le maire de Saint-Zénon afin de vérifier la faisabilité d'une solution précise sur les chemins municipaux. Cette rencontre n'a pas permis de trouver une alternative rapidement applicable.

Une rencontre a été réalisée avec le club de motoneigistes afin de les informer de l'évolution du dossier et de vérifier certaines possibilités terrain. Le club de motoneigistes ne nous a pas apporté une grande aide, ni ne nous a orienté vers de nouvelles pistes.

Quelques rencontres se sont déroulées avec le Regroupement des citoyens afin de les informer de l'évolution du dossier et de vérifier des solutions envisageables. Ces rencontres, forts agréables, ont permis de mieux comprendre leurs besoins. Des cartes et des relevés ont été échangés. La fermeté du comité de citoyens à vouloir poursuivre la lutte a clairement été confirmée à cette occasion.

Une réunion s'est tenue avec le président du Club quad Saint-Zénon. Elle avait pour objectif de faire le point sur les solutions possibles. Le club nous a mentionné qu'il souhaitait participer à la solution. Il a donc mis à notre disposition un bénévole afin de réaliser une visite terrain de certains sites précis. Le bénévole connaissant très bien le territoire, cette aide a été précieuse.

Avec cette deuxième visite, des solutions plausibles se dessinaient. Il fallait maintenant valider l'information sur le terrain. Le détail des visites terrain effectuées dans le cadre de cette étude se retrouve au point 7 du présent document.

Suite à ces rencontres, nous avons rencontré Madame Stéphanie Cashman-Pelletier du MTQ. Madame Cashman-Pelletier est avocate et Chef du Service des politiques de sécurité pour la Direction de la sécurité en transport. Elle a été mandatée par son ministre délégué pour trouver une solution à la problématique des VHR dans la Municipalité de Saint-Zénon. Cette première discussion informelle a permis d'y brosser un portrait de la situation des VHR, de présenter les revendications de chacun des intervenants et de résumer une ébauche des solutions envisageables et réalisables. L'occasion a été saisie pour clarifier et recentrer le mandat de l'URLS GÎM.

6. Position des intervenants

Suite à la compilation des questionnaires et des contenus des diverses rencontres effectuées sur le territoire de la Haute-Matawinie, la position de chacun des intervenants impliqués dans le dossier s'est clarifiée. Notons en premier lieu que les différents acteurs campent solidement sur leur positionnement initial. Cette situation vient du fait que la problématique de la circulation des VHR dans la Municipalité de Saint-Zénon dure depuis longtemps. De plus, les campagnes de dénigrement et/ou menaces orchestrées par certains ont fait des dommages importants sur la confiance entre les acteurs de ce drame. Un climat de méfiance malsain a fait tache d'huile dans la communauté, pourrissant le climat social et handicapant toute approche de résolution du problème.

Vous trouverez dans les paragraphes qui suivent les positions de chaque intervenant.

6.1. Regroupement des citoyens de Saint-Zénon

La position du Regroupement des citoyens de Saint-Zénon est assez simple : il ne veut plus que la circulation des VHR soit autorisée dans le rang Saint-François et désire que cette circulation soit réduite au minimum dans les chemins municipaux. Comme ses représentants le disent si bien, « les véhicules hors route doivent demeurer hors route! »

La circulation dans le rang Saint-François cause évidemment des problèmes de bruit permanent car les utilisateurs circulent à toute heure du jour et de la nuit. Il est aussi dangereux d'emprunter le chemin municipal à pied ou en véhicule parce que certains utilisateurs de VHR circulent dangereusement, sans tenir compte des autres utilisateurs. Le groupe de citoyens illustre cette réalité par un bon nombre d'incidents et d'accidents évités de peu. Les gens ne se sentent plus en sécurité dans leur village; ils aspirent à retrouver une certaine quiétude.

Certains citoyens ont eu des problèmes avec les bénévoles des clubs VHR et avec la municipalité. Depuis le début de la problématique, on assiste à un dialogue de sourds qui a fait dégénérer le climat social. L'atmosphère de suspicion et les menaces déjà évoqués coupent tous les ponts entre les acteurs.

Les citoyens mentionnent aussi que la vision du développement régional est beaucoup trop concentrée sur les activités VHR. Selon eux, il n'y a pas assez de

retombées économiques pour les commerçants de la place en regard des problèmes qu'engendre la circulation des VHR sur le territoire.

Il faut rétablir un climat propice au dialogue et amener tout le monde à envisager des compromis. On note aussi qu'il n'y a pas eu de rencontre des clubs VHR et du Regroupement des citoyens. Personne n'ose faire les premiers pas.

En terminant, et toujours le Regroupement de citoyens, le nouveau sentier devrait emprunter les terres publiques et se situer loin des résidences afin d'éviter d'éventuels problèmes d'usage et de cohabitation.

6.2. Municipalité de Saint-Zénon

L'ancien conseil municipal a pris parti, dans le conflit des VHR à Saint-Zénon, en tentant d'exproprier les propriétaires récalcitrants. Même si aux élections de novembre 2009 un nouveau conseil a été élu, l'atmosphère aux réunions du conseil municipal est encore souvent tendue. Rappelons que cette tentative de créer un parc linéaire pour les VHR a été déboutée en cour.

De plus, la municipalité est présentement en litige avec un propriétaire privé suite aux travaux effectués dans un sentier devant emprunter le nord du Rang Saint-François. Rappelons que des travaux pour établir un sentier VHR avaient été effectués sur des propriétés privées sans y avoir préalablement obtenus tous les droits de passage et y avoir effectué un arpentage adéquat. Cette situation mena à des poursuites de la part d'un propriétaire lésé. La municipalité cherche à trouver un terrain d'entente avec ce propriétaire. Cette situation n'aide pas à diminuer le sentiment de méfiance entre les intervenants.

Les droits de circuler accordés aux VHR sur les routes municipales permettent de rattacher la municipalité aux sentiers à vocation touristique et par le fait même de provoquer des retombées économiques intéressantes pour une municipalité qui en a grandement besoin. Pour la municipalité, la bonne santé de ses entreprises est une façon de maintenir des services de base qui assurent une qualité de vie à ses citoyens. La situation économique s'est tellement détériorée durant les dernières années, suite à la fermeture de l'usine et de la scierie Louisiana-Pacific de Saint-Michel-des-Saints, que la municipalité évalue ne pas pouvoir se passer de cet apport financier vital pour ses commerçants.

Pour le nouveau maire, il faut trouver une solution viable à long terme pour toutes les parties. La municipalité est prête à collaborer activement afin d'aider à sa mise en place. La municipalité a fait des efforts afin de relocaliser la circulation des VHR hors du rang Saint-François. En effet, de courtes sections ont été aménagées en bordure de l'emprise du rang de façon à diminuer la distance de circulation sur la voie publique. Cette solution ne peut s'appliquer à l'ensemble du rang compte tenu de la proximité entre certaines résidences et la route.

Par contre, la municipalité ne retirera pas les droits accordés aux VHR sur ses chemins municipaux sans un consensus de la part de l'ensemble des intervenants, ce qui semble très utopique. Elle pourrait cependant le faire si on l'y oblige. Dans tout conflit, tous les acteurs désirent une solution qui permet une sortie honorable.

6.3. Club de motoneigistes Royaume de la motoneige

La Club Royaume de la motoneige est né d'une fusion de trois clubs de motoneigistes, soit le club de Saint-Michel-des-Saints, le club de Saint-Zénon et le club La Glacière. Ce club fusionné entretient environ 700 km de sentiers répartis entre les municipalités de Saint-Michel-des-Saints, Saint-Émilie-de-L'Énergie et Saint-Zénon. Son conseil d'administration est composé de 13 bénévoles impliqués dans leur milieu. Le club compte environ 1 000 membres venant principalement de l'extérieur de la région. En effet, près de 80 % des cartes de membres sont vendu à des américains[4].

Pour le club de motoneigistes, la position est très claire: le sentier doit traverser la Municipalité de Saint-Zénon mais pas à n'importe quel prix. S'il n'y aucune collaboration des intervenants et des propriétaires de terrains, le sentier sera dévié vers une autre destination. Cette solution ne fait évidemment pas l'affaire des commerçants du village.

Depuis le début de cette problématique des VHR à Saint-Zénon, plusieurs possibilités ont été étudiées afin de trouver des solutions. Il est vrai que certaines interventions du club n'ont pas été un succès. On pense ainsi à la réalisation de travaux sans autorisations sur des propriétés privées, de passage sur des terrains sans droits de circuler, de travaux non conformes, etc. Nous sommes en présence de bénévoles qui se dévouent pour leur loisir. Souvent, un débordement d'enthousiasme face à une situation problématique (perte d'un sentier, perte d'un droit de passage, etc.) mène à des prises de décisions rapides sans une évaluation complète de l'ensemble des répercussions possibles. Une vision négative des interventions et des activités du club est maintenant présente dans la population. Par contre, on ne peut excuser et encenser toutes les actions des bénévoles seulement en raison de leur statut de bénévole. On doit cependant déplorer l'absence de services professionnels expérimentés afin de guider les intervenants dans ce genre de problème. Il faudra un jour appuyer ces bénévoles en fournissant des services capables d'éviter les erreurs et les bévues. Nous y reviendrons.

Le club de motoneigistes a également subi des préjudices depuis le début de cette histoire. Une série d'infrastructures a délibérément été vandalisée. On rapporte des bris majeurs sur certaines portions de sentier. Cette situation aurait pu être dangereuse ou désastreuse pour des utilisateurs de VHR. Une campagne de

[4] CLUB ROYAUME DE LA MOTONEIGE, *Consultation publique sur les véhicules hors route - Mémoire,* Juin 2005, 12 pages.

médisance vise certains bénévoles du club. Et, finalement, de la machinerie lourde a été vandalisée. Encore une fois, on s'aperçoit que le climat est lourd et que la méfiance et la suspicion règnent.

Compte tenu de toutes ces informations, le sentier, dont le début se situe à la limite nord du rang Saint-François est, selon le club de motoneigistes, la meilleure solution pour régler la problématique puisqu'elle avait été étudiée (voir carte 2 à l'annexe 2). Les propriétaires concernés n'ont qu'à donner un droit de passage au club. Si aucun d'eux n'accepte, il faut que la MRC exerce sont droit à l'expropriation afin de créer un parc linéaire. On voit donc que la position du club de motoneigistes est très campée et ne laisse pas beaucoup de place à la négociation ou à l'étude de nouvelles propositions.

6.4. Club quad Saint-Zénon

Les sentiers de quad ne sont pas développés selon le même modèle que ceux de la motoneige. Les motoneigistes veulent se rendre d'un point à l'autre tout en ayant accès à des services le long du parcours. Ainsi, ils se détournent rarement de leur parcours prévu pour avoir accès aux services. Les services sont donc facilement accessibles sur les sentiers principaux.

Les sentiers de quad sont plutôt développés sous forme de boucles d'une journée ou plus qui comportent des points d'intérêt ou des attraits touristiques pour des arrêts quotidiens. Lors de ces parcours, il faut évidemment avoir des services à proximité. Les services ne sont pas nécessairement disponibles sur les sentiers principaux. Ils sont souvent accessibles via des sentiers locaux d'accès aux municipalités.

Le club quad désire donc avoir accès aux services de la Municipalité de Saint-Zénon tout en conservant une sorte de boucle liant des attraits touristiques ou des points d'intérêt autour de Saint-Zénon. Il veut développer ses activités afin d'amener une clientèle touristique dans le village puisque, présentement, peu de quadistes de l'extérieur parcourent ses sentiers. En effet, Saint-Zénon n'est pas considéré comme une destination mais plutôt comme un point de départ pour d'autres destinations ou un lieu de passage.

Il est vrai que le club de quadistes, au même titre que le club de motoneigistes, a subi et causé des préjudices depuis le début de la problématique des VHR à Saint-Zénon. Il n'est donc pas nécessaire de les répéter. Ces bénévoles ont aussi développé une certaine méfiance face aux différents intervenants. Compte tenu de la jeunesse de l'organisation, ils n'ont pas le même vécu que le club de motoneigistes. Ils ont cependant une certaine ouverture à différentes pistes de solution.

On constate de la bonne volonté de leur part. En effet, le club de quadistes a déjà essayé, avec l'aide de sa Fédération, de trouver une solution valable. Mais elle n'a

pu être mise en œuvre, un propriétaire refusant les propositions de la Fédération. Un bénévole nous a aidé dans nos démarches de recherche terrain de sentiers alternatifs. Cette aide fut précieuse compte tenu de l'expertise terrain du bénévole.

En bref, le club de quadistes est prêt à regarder les solutions proposées et à s'y conformer.

6.5. Chambre de commerce de la Haute-Matawinie

Lors de notre rencontre avec la directrice de la Chambre de commerce de la Haute-Matawinie, leur requête s'est résumée au maintien du niveau actuel des retombées économiques pour la Municipalité de Saint-Zénon afin de préserver les commerces en place. Le commerce local a grandement été affecté depuis le début de toute cette histoire.

La Chambre de commerce ajoute qu'une campagne de boycottage d'achat dans les commerces de Saint-Zénon sévit présentement sur Internet. Cette campagne est reliée à la problématique des VHR. Cette situation agace grandement les commerçants du village. La Chambre de commerce espère que la résolution de la problématique permettra de mettre fin à cette campagne.

6.6. Conférence régionale des élu(e)s Lanaudière

Afin de clarifier la position de la Conférence régionale des élu(e)s (CRÉ) Lanaudière, madame Chantal Duval, coordonnatrice de la Table VHR pour la région de Lanaudière, a été rencontrée. La problématique des VHR à Saint-Zénon cadre directement dans un des mandats donnés à la Table VHR de Lanaudière: améliorer la cohabitation entre les citoyens et les utilisateurs de sentiers. La CRÉ Lanaudière suit donc cette situation de près et déplore la rigidité des positions des acteurs en place. Selon Mme Duval, chacun devra mettre de l'eau dans son vin afin de trouver des solutions valables pour tous. Elle attend donc avec empressement les conclusions de ce rapport.

7. Visites terrain et étude cartographique

En parallèle avec la première série de rencontres des intervenants qui s'est déroulée en octobre 2010, une visite complète des secteurs problématiques identifiés a été effectuée. Nous avons donc parcouru l'ensemble des routes, des rangs, des chemins et des sentiers carrossables de la municipalité. Et nous avons, par le même fait, relevé plusieurs éléments importants qui ont permis de mieux comprendre la problématique. Des relevés GPS de chemins, de sentiers et d'infrastructures ont de plus été effectués afin de les localiser facilement sur une carte à notre retour au bureau. Ces relevés seront utiles tout au long de l'étude cartographique à réaliser.

Ces premières visites terrain ont permis de découvrir le territoire à inventorier. Nous avons également évalué sommairement la composition des sols et du relief de la région. Ces éléments

sont importants car ils permettront de déterminer adéquatement les coûts de réalisation des travaux et des infrastructures. Durant toutes ces journées passées sur le terrain, des solutions viables, à première vue, apparurent en réponse directe à la problématique.

Lors de la deuxième série de rencontres, en novembre 2010, des visites terrain des tracés ciblés comportant des possibilités de solutions ont été réalisées. Ces solutions ont été identifiées suite aux rencontres d'octobre avec les différents intervenants impliqués et à une étude cartographique sommaire du territoire. Il fallait donc valider ces solutions et les documenter afin de vérifier de façon plus pointue leur faisabilité et d'offrir une évaluation des coûts de réalisation pour chacune de celles-ci. Pour ce faire, nous avons parcouru le territoire en quad afin d'atteindre des secteurs moins accessibles qui permettront de compléter l'étude terrain.

Lors des deuxièmes visites terrain, nous avons encore effectué des relevés GPS de tracés et d'infrastructures, en plus de vérifier la faisabilité terrain de certains tracés. Ces données seront utiles lors de l'analyse cartographique finale. Soulignons à nouveau l'aide précieuse d'un bénévole du Club de quadiste et d'un bénévole du Regroupement des citoyens. Ces personnes ont donné de leur temps pour ces visites, malgré des conditions climatiques difficiles.

Suite à ces deux séries de visites sur le terrain, nous pouvions débuter l'étude cartographique détaillée. Les données recueillies ont été transposées sur un système de traitement cartographique. Le technicien en géomatique a alors effectué une cartographie primaire des solutions possibles. Ont également été relocalisées certaines parties de tracé en fonctions de la topographie et de l'hydrographie du terrain. Suite à la production de cette cartographie primaire, une analyse détaillée de certains tracés jugés plus probables a été faite. Les tracés finaux ont été réalisés et les évaluations de coûts de réalisation finalisées.

Pour terminer, le technicien en géomatique a produit et mis en page l'ensemble des cartes que vous retrouvez dans la présente étude à l'annexe 2. Ces cartes permettront aux gens de se retrouver plus facilement sur le territoire lors de la lecture du document et permettront de mieux visualiser la problématique et les solutions possibles envisagées.

8. Solutions possibles

À la lumière des informations recueillies lors des rencontres avec les intervenants impliqués dans le dossier des VHR dans la Municipalité de Saint-Zénon, des visites terrain effectuées et d'une étude cartographique détaillée, plusieurs pistes de solutions s'avèrent envisageables afin de régler cette difficile problématique. Cependant, certains paramètres sont essentiels à la résolution du problème.

Tout d'abord, il faut que la Municipalité de Saint-Zénon conserve une bretelle d'accès aux services offerts dans sa municipalité. Il faut ensuite assurer aux membres des clubs VHR l'accès à leur municipalité et à des sentiers de bonne qualité. Ce sentier doit être éloigné des résidences de façon à limiter les inconvénients pour les résidents. De plus, les activités liées à l'utilisation du sentier doit générer des retombées économiques intéressantes pour les commerçants. L'environnement doit être protégé malgré l'aménagement des infrastructures. Finalement, le sentier devra s'adapter à la topographie du territoire. Comme vous pouvez le constater, la ou les

solutions ne sont pas évidentes à trouver afin de respecter les désirs et les contraintes apportés par chacun. Vous trouverez aux points 8.1 à 8.4 des solutions qui méritent d'être mise de l'avant et l'évaluation des coûts se rattachant à chacune.

Notons que l'évaluation des coûts a été faite en considérant que les travaux réalisés devront être conformes à toute la règlementation en vigueur. Afin de s'assurer que tous les permis nécessaires auront été obtenus avant d'effectuer les travaux et de garantir que leur réalisation sera conforme, nous avons inclus aux coûts de réalisation une supervision technique et des services professionnels qui sont regroupés sous l'appellation « services professionnels » dans les différents tableaux.

8.1. Fermeture de la circulation des VHR dans le rang St-François

La première solution à proposer est de fermer complètement la circulation des VHR dans le rang Saint-François. Cette solution est plutôt drastique. Par contre, elle permettrait de régler une bonne partie de la problématique de la circulation des VHR dans la municipalité. De plus, le Regroupement des citoyens serait heureux de cette conclusion. Cependant, il en est tout autrement pour les commerçants et les clubs de VHR qui verraient leurs activités diminuer.

Comme vous pouvez le voir sur la carte 3 de l'annexe 2, la municipalité serait rattachée aux sentiers de motoneige et de quad uniquement par le sud. Pour les motoneigistes, l'actuel sentier Trans-Québec 33 emprunterait dorénavant les sentiers Trans-Québec 63, 350, 345 et un sentier local. Les utilisateurs désirant obtenir des services des commerçants de la Municipalité de Saint-Zénon devraient utiliser un sentier local qui emprunterait l'actuel sentier Trans-Québec 33 situé au sud de la municipalité. Même si un stationnement incitatif était mis en place dans la municipalité afin de retenir les utilisateurs, on pourrait vivre une baisse des retombées économiques pour les commerçants. Une grande partie du tourisme à motoneige serait alors détournée vers Saint-Michel-des-Saints ou Sainte-Émilie-de-l'Énergie.

Pour les quadistes, cette solution serait aussi problématique car aucun sentier n'offrira de solution alternative pour relier le sentier Trans-Québec 40 au sentier Trans-Québec 45. Les gens se dirigeront directement vers Saint-Michel-des-Saints pour contourner la municipalité. De plus, les quadistes arrivant de la Trans-Québec 40 ne pourront avoir accès aux services de la municipalité.

Il est évident que cette solution n'engendrerait pas de coûts directs en termes d'infrastructures. Par contre, il faudrait remettre à jour la signalisation dans le secteur et bloquer l'accès à certains chemins afin de diriger adéquatement les motoneigistes et les quadistes lors de leurs randonnées. On peut estimer les investissements nécessaires à environ 10 000 $. Nous jugeons que cette solution en est une de dernier recours. Elle doit être mise de l'avant seulement si la pression populaire est trop forte et mène à la fermeture des sentiers de VHR de la municipalité.

Selon nous, les solutions proposées plus bas sont préférables à celle-ci. Par contre, on ne peut l'écarter.

8.2. Contournement du sentier VHR vers le point de vue Laurentia

La deuxième solution permettra de préserver la circulation des VHR dans la Municipalité de Saint-Zénon tout en mettant en valeur un attrait touristique de la municipalité, le point de vue Laurentia. Ce belvédère naturel est situé sur une montagne à l'est du Lac Saint-Louis et offre un panorama exceptionnel sur le lac et l'ensemble de la municipalité. Selon nous, ce tracé permettrait de préserver et d'augmenter les retombées économiques dans la municipalité en faisant la promotion touristique de ce point de vue remarquable. Ce tracé serait utilisé par les quadistes en été et les motoneigistes en hiver.

Vous trouverez le détail de ce tracé sur la carte 4 de l'annexe 2 du présent document. Cette solution emprunte le rang Saint-François et ses chemins de contournement sur 1,5 kilomètre. Ensuite, le sentier utilise un vieux chemin sur des propriétés privées jusqu'au sommet de la montagne (lots 1, 2 et 3 du rang 13) et des chemins municipaux. Ce chemin a déjà été utilisé comme sentier de motoneige par le passé. L'obtention des droits de passage est essentielle pour la réalisation de cette solution. Certains diront que le chemin menant du rang Saint-François au sommet de la montagne du point de vue Laurentia possède une pente trop prononcée. Elle peut être corrigé en diminuant la pente (moins de 17 %) en utilisant de la machinerie adéquate pour effectuer des travaux correctifs.

On remarque que ce tracé longe le Lac Lefebvre qui est entouré de résidences. Par contre, celles-ci sont utilisées principalement en été. Il pourrait y avoir des problèmes avec les résidents présents car le chemin municipal existant passe à moins de 10 mètres de certaines résidences. Cette solution pourrait être retirée advenant le cas où les résidents n'acceptent pas le nouveau tracé proposé. Une approche devra donc être faite par la municipalité afin d'obtenir l'appui de ses résidents.

Le chemin nous amène ensuite sur les terres du domaine de l'état. Sur les terres publiques, deux choix s'offrent à nous. Comme premier choix, le sentier pourrait emprunter un chemin public déjà existant situé au sud du Lac du Mardi. Un chemin devra ensuite être construit entre le Lac du Mardi et un chemin existant dans le secteur du Lac du Clochard. Ce nouveau chemin contournera le Lac Courvost. Dans ce secteur du Lac du Clochard, le sentier empruntera un chemin existant. Par la suite, un nouveau chemin devra être construit afin de rejoindre le sentier actuel dans le secteur du Lac Poisson. Ce sentier serait entièrement sur les terres publiques. Par contre, le sentier serait en partie sur le territoire de la ZEC des Nymphes.

Comme deuxième possibilité, un nouveau chemin pourrait être construit à l'ouest du Lac du Mardi pour rejoindre le chemin du Lac Courvost en passant au nord du Lac du Crochet. À partir du chemin du Lac Courvost, le sentier aurait le même tracé que celui proposé dans le premier choix. Pour cette deuxième possibilité, la circulation sur la ZEC des Nymphes serait moindre.

Pour les quads, la circulation sur le territoire d'une ZEC est problématique car les utilisateurs doivent payer pour avoir accès au sentier. La ZEC devra être consultée sur les tracés proposés et la tarification exigée aux quadistes.

Vous trouverez, sur la carte 4 de l'annexe 2 et dans les tableaux 1a et 1b ci-dessous, le détail des tracés proposés pour cette proposition et les coûts de réalisation s'y rattachant. Le tableau 1a se rattache à la première possibilité et le tableau 1b à la deuxième. Comme vous pourrez le constater, il y a très peu de différence de coûts entre les deux propositions.

8.2.1. Évaluation des coûts de réalisation - Point de vue Laurentia

Tableau 1a – Détails des coûts de réalisation du tracé - Point de vue Laurentia avec tracé à l'est du Lac du Mardi.

Unités	Travaux à effectuer	Localisation	Montants
2,0 km	Élargissement de l'emprise du chemin à 9 mètres de largeur, remise en forme du chemin sur une largeur de 7 mètres, adoucissement de la pente afin de la ramener à moins de 17 % sur certains secteurs, installation de ponceaux.	Entre rang Saint-François et chemin du point de vue Laurentia	40 000 $
500 m	Construction d'un chemin forestier de 7 mètres de largeur et installation d'un ponceau de 1 800 mm.	Secteur Décharge du Lac du Mardi	10 000 $
2,4 km	Élargissement de l'emprise du chemin existant à 9 mètres de largeur, remise en forme du chemin existant sur 7 mètres de largeur, installation de ponceaux et de tuyaux de drainage.	Entre le Lac du Mardi et la ligne électrique – Hydro-Québec	12 000 $
325 m	Construction d'un chemin forestier de 7 mètres de largeur.	Emprise de la ligne électrique – Hydro-Québec	3 250 $
2,6 km	Déboisement d'une emprise de chemin forestier sur 9 mètres de largeur, construction d'un chemin forestier sur 7 mètres de largeur en pente moyenne à forte, installation de ponceaux et de tuyaux de drainage.	Entre la ligne électrique – Hydro-Québec et le chemin du Lac Courvost	39 000 $

Unités	Travaux à effectuer	Localisation	Montants
2,4 km	Déboisement d'une emprise de chemin forestier sur 9 mètres de largeur, construction d'un chemin forestier sur 7 mètres de largeur en pente faible à moyenne, installation de ponceaux et de tuyaux de drainage.	Entre Lac Courvost et Lac Clochard	18 000 $
3,0 km	Élargissement de l'emprise du chemin existant à 9 mètres de largeur, remise en forme du chemin existant sur 7 mètres de largeur, installation de ponceaux et de tuyaux de drainage.	Secteur Lac Clochard	7 500 $
3,0 km	Déboisement d'une emprise de chemin forestier sur 9 mètres de largeur, construction d'un chemin forestier sur 7 mètres de largeur en pente faible à moyenne, installation de ponceaux et de tuyaux de drainage.	Entre Lac du Clochard et Lac Poisson	22 500 $
26 km	Signalisation du sentier.	Du rang Saint-François au Lac Poisson	5 000 $
1	Frais divers (10 %)		15 700 $
1	Services professionnels (10 %)		15 700 $
Total			188 650 $

Tableau 1b – Détails des coûts de réalisation du tracé - Point de vue Laurentia avec tracé à l'ouest du Lac du Mardi.

Unités	Travaux à effectuer	Localisation	Montants
2,0 km	Élargissement de l'emprise du chemin à 9 mètres de largeur, remise en forme du chemin sur une largeur de 7 mètres, adoucissement de la pente afin de la ramener à moins de 17 % sur certains secteurs, installation de ponceaux.	Entre le rang Saint-François et le chemin du point de vue Laurentia	40 000 $
4,3 km	Déboisement d'une emprise de chemin forestier sur 9 mètres de largeur, construction d'un chemin forestier sur 7 mètres de largeur en pente moyenne à forte, installation de ponceaux et de tuyaux de drainage.	Chemin prévu à l'ouest du Lac du Mardi et au Nord du Lac du Clocher	64 500 $
1,3 km	Élargissement de l'emprise du chemin existant à 9 mètres de largeur, remise en forme du chemin existant sur 7 mètres de largeur, installation de ponceaux et de tuyaux de drainage.	Secteur Lac Courvost	6 500 $

Unités	Travaux à effectuer	Localisation	Montants
2,4 km	Déboisement d'une emprise de chemin forestier sur 9 mètres de largeur, construction d'un chemin forestier sur 7 mètres de largeur en pente faible à moyenne, installation de ponceaux et de tuyaux de drainage.	Entre Lac Courvost et Lac Clochard	18 000 $
3,0 km	Élargissement de l'emprise du chemin existant à 9 mètres de largeur, remise en forme du chemin existant sur 7 mètres de largeur, installation de ponceaux et de tuyaux de drainage.	Secteur Lac Clochard	7 500 $
3,0 km	Déboisement d'une emprise de chemin forestier sur 9 mètres de largeur, construction d'un chemin forestier sur 7 mètres de largeur en pente faible à moyenne, installation de ponceaux et de tuyaux de drainage.	Entre Lac du Clochard et Lac Poisson	22 500 $
23 km	Signalisation du sentier.	Du rang Saint-François à Lac Poisson	5 000 $
1	Frais divers (10 %)		16 400 $
1	Services professionnels (10 %)		16 400 $
Total			196 800 $

8.3. Contournement du tracé actuel à l'ouest de la municipalité (Terres publiques – Ligne Hydro-Québec)

Pour la troisième solution envisagée, on pourrait contourner la municipalité en empruntant une ligne de transport d'électricité d'Hydro-Québec et des chemins forestiers existants situés à l'ouest de Saint-Zénon dans la ZEC Lavigne. La municipalité serait desservie par un sentier local relativement long qui permettrait aux motoneigistes d'avoir accès aux services à partir du Lac de la Cabane sur le sentier Trans-Québec 63. Ce sentier local emprunterait le tracé actuel du sentier Trans-Québec 33. La partie du sentier située dans le rang Saint-François serait abolie jusqu'au Lac Poisson. Un stationnement incitatif pourrait être aménagé dans la municipalité afin de préserver les retombées économiques et faire de Saint-Zénon un point de départ et d'arrivée attirant. Vous pouvez voir le détail de ce tracé sur la carte 5 de l'annexe 2.

Ce sentier comporte un inconvénient car il n'y a présentement pas de sentier de quad à l'extrémité du tracé proposé près du Lac du Trèfle. Un sentier supplémentaire pourrait toujours être aménagé afin de relier le sentier Trans-Québec 45 et créer une boucle estivale pour la pratique du quad. Par contre, le tracé proposé n'offre pas de possibilités intéressantes aux quadistes car il ne donne pas accès aux sentiers et au territoire situés à l'est de la route 131.

Cette proposition de sentier mérite d'être prise en considération même si elle n'est pas parfaite car le nouveau sentier serait situé sur les terres publiques ce qui garantirait sa pérennité. De plus, il serait localisé loin des résidents ce qui éviterait les éventuels problèmes de cohabitations. Par contre, pour les commerçants, ça ne serait pas idéal car les utilisateurs seraient portés à contourner la municipalité pour obtenir des services à Saint-Michel-des-Saints.

Comme pour la solution 8.2, la ZEC Lavigne devra être consultée sur les tracés proposés, sur les travaux et la tarification exigée aux quadistes.

Vous trouverez, dans le tableau 2 ci-dessous, le détail des coûts de réalisation de cette solution proposée.

8.3.1. Évaluation des coûts de réalisation - Ouest de la municipalité

Tableau 2 – Détails des coûts de réalisation du tracé - Ouest de la municipalité

Unités	Travaux à effectuer	Localisation	Montants
4,0 km	Déboisement d'une emprise de chemin forestier sur 9 mètres de largeur, construction d'un chemin forestier sur 7 mètres de largeur en pente moyenne à forte, installation de ponceaux et de tuyaux de drainage.	Entre le Lac du Curé et le chemin existant dans la ligne électrique – Hydro-Québec	60 000 $
6,0 km	Remise en état d'un chemin forestier sur 7 mètres de largeur, installation de ponceaux et de tuyaux de drainage.	Ligne électrique – Hydro-Québec jusqu'au Lac Palu	30 000 $
4,5 km	Élargissement de l'emprise du chemin existant à 9 mètres de largeur, remise en forme du chemin existant sur 7 mètres de largeur, installation de ponceaux et de tuyaux de drainage.	Lac Palu à la Route Saint-Louis	22 500 $
15 km	Signalisation du sentier.	Rang Saint-François à Lac Poisson	4 000 $
1	Frais divers (10 %)	[redacted]	11 600 $
1	Services professionnels (10 %)	[redacted]	11 600 $
Total	[redacted]		139 700 $

8.4. Contournement du tracé actuel au sud de la municipalité (Terres publiques – Zec des Nymphes)

La quatrième et dernière solution proposée prévoit emprunter une bande de terres publiques situées au sud de la Municipalité de Saint-Zénon. Cette option permettrait de traverser la route 131 et d'ouvrir l'est du territoire. Pour ce qui est de l'accès aux services offerts dans la municipalité, ils seraient accessibles via un court sentier local d'environ 3,5 kilomètres. Un stationnement incitatif pourrait

être aménagé au début du sentier local, sur un terrain de la municipalité, de façon à valoriser Saint-Zénon comme point de départ ou d'arrivée pour les utilisateurs de VHR.

Le rang St-François serait alors interdit à la circulation des véhicules hors routes. Le nouveau sentier accueillerait les motoneigistes l'hiver et les quadistes en saison estivale. Ce sentier pourrait même être conçu de façon à permettre la circulation des quads en hiver si une volonté locale se manifestait. Vous pouvez voir le détail du tracé proposé à la carte 6 de l'annexe 2.

À l'étude du tracé, vous constaterez que le sentier proposé débute dans l'actuel sentier Trans-Québec 33 près du Deuxième Lac Rondeau. Un nouveau chemin forestier devra être construit de façon à contourner le premier et le deuxième Lac Rondeau. Ce chemin serait localisé à plus de 200 mètres de la plus proche habitation. Le chemin rejoindrait ensuite la route 131. La traverse de la route 131 devra être localisée en fonction des distances de visibilité prévues pour une route de 90 km/h. Advenant le cas où les distances de visibilité ne seraient pas adéquates, la vitesse de circulation des utilisateurs de la route 131 devra être ajustée afin de respecter les critères du MTQ.

Près de la route 131, un pont devra être construit sur un affluent du Lac Saint-Louis afin de donner accès au secteur est du territoire. Ce pont sera localisé à l'endroit où la traverse de la route 131 est adéquate. À partir du pont, un court chemin forestier devrait être construit de façon à rejoindre des chemins existants dans le secteur du Lac Baie à Lilie. Ensuite, un chemin forestier devrait être réalisé pour rejoindre le sud du Lac Mardi.

À partir du Lac du Mardi, comme dans la proposition du point de vue Laurentia, deux choix s'offrent à nous. Comme premier choix, le sentier pourrait emprunter un chemin public existant situé au sud du Lac du Mardi. Un chemin devra être ensuite aménagé entre le Lac du Mardi et un chemin existant dans le secteur du Lac du Clochard. Ce nouveau chemin contournera le Lac Courvost. Dans ce secteur du Lac du Clochard, le sentier empruntera un chemin existant. Par la suite, un nouveau chemin devra être construit afin de rejoindre le sentier actuel dans le secteur du Lac Poisson. Ce sentier serait entièrement sur les terres publiques. Par contre, le sentier emprunterait en partie le territoire de la ZEC des Nymphes.

Une deuxième possibilité s'offre également à partir du Lac du Mardi: un nouveau chemin pourrait être construit à l'ouest du lac pour rejoindre le chemin du Lac Courvost en passant au nord du Lac du Crochet. À partir du chemin du Lac Courvost, le sentier aurait le même tracé que celui proposé dans le premier choix. Pour cette deuxième possibilité, la circulation sur la ZEC des Nymphes serait moindre.

Comme pour la solution du point de vue Laurentia, le passage des quadistes sur le territoire d'une ZEC est problématique (voir plus haut, point 8.2).

Le nouveau sentier traverserait des montagnes offrant paysages et points d'observation uniques. Des belvédères pourraient alors être installés ici et là de façon à retenir la clientèle touristique. De plus, si la volonté locale s'affiche, le nouveau sentier pourrait permettre la mise en valeur du point de vue Laurentia via des chemins municipaux existants montrés dans la solution 8.2.

À l'évidence, ce tracé offre un potentiel intéressant car entièrement situé sur les terres publiques, ce qui assure sa pérennité. Il est localisé loin des habitations, limitant ainsi les problèmes futurs de cohabitation entre les résidents, les clubs et les utilisateurs. Il permet aussi de préserver les retombées économiques dans la communauté car les services de la municipalité seront facilement accessibles par un court sentier local menant à un stationnement incitatif pouvant faire de Saint-Zénon un point de départ et d'arrivée attractif. Le sentier principal offre une bonne qualité de paysage et des points de vue intéressants à développer. Une promotion touristique pourrait même cibler cet aspect. Ce sentier pourrait s'avérer un atout intéressant pour le développement VHR dans la communauté.

Vous trouverez, sur la carte 4 de l'annexe 2 et dans les tableaux 3a et 3b ci-dessous, le détail des tracés proposés pour cette solution et les coûts de réalisation s'y rattachant. Le tableau 3a évalue la première possibilité et le 3b la seconde. Et, fait intéressant, il y a très peu de différence de coûts entre ces deux possibilités.

8.4.1. Évaluation des coûts de réalisation de la solution située au sud de la municipalité

Tableau 3a – Détails des coûts de réalisation du tracé – Sud de la municipalité avec tracé à l'est du Lac du Mardi.

Unités	Travaux à effectuer	Localisation	Montants
2,9 km	Déboisement d'une emprise de chemin forestier sur 9 mètres de largeur, construction d'un chemin forestier sur 7 mètres de largeur en pente moyenne à forte, installation de ponceaux et de tuyaux de drainage.	Entre Deuxième Lac Rondeau et route 131 et entre pont Affluent Lac Saint-Louis et chemin existant	43 500 $
1	Construction d'un pont acier-bois de 15 mètres de longueur.	Affluent du Lac Saint-Louis	250 000 $
2,3 km	Élargissement de l'emprise du chemin existant à 9 mètres de largeur, remise en forme du chemin existant sur 7 mètres de largeur, installation de ponceaux et de tuyaux de drainage.	De la route 131 à Lac Baie à Lilie	11 500 $

Unités	Travaux à effectuer	Localisation	Montants
1,8 km	Déboisement d'une emprise de chemin forestier sur 9 mètres de largeur, construction d'un chemin forestier sur 7 mètres de largeur, installation de ponceaux et de tuyaux de drainage.	Entre Lac Baie à Lilie et Lac du Mardi	18 000 $
500 m	Construction d'un chemin forestier de 7 mètres de largeur et installation d'un ponceau de 1 800 mm.	Décharge du Lac du Mardi afin de relier deux chemins existants	10 000 $
2,4 km	Élargissement de l'emprise du chemin existant à 9 mètres de largeur, remise en forme du chemin existant sur 7 mètres de largeur, installation de ponceaux et de tuyaux de drainage.	Entre le Lac du Mardi et la ligne électrique – Hydro-Québec	12 000 $
325 m	Construction d'un chemin forestier de 7 mètres de largeur.	Emprise de la ligne électrique – Hydro-Québec	3 250 $
2,6 km	Déboisement d'une emprise de chemin forestier sur 9 mètres de largeur, construction d'un chemin forestier sur 7 mètres de largeur en pente moyenne à forte, installation de ponceaux et de tuyaux de drainage.	Entre la ligne électrique – Hydro-Québec et le chemin du Lac Courvost	39 000 $
2,4 km	Déboisement d'une emprise de chemin forestier sur 9 mètres de largeur, construction d'un chemin forestier sur 7 mètres de largeur en pente faible à moyenne, installation de ponceaux et de tuyaux de drainage.	Entre Lac Courvost et Lac Clochard	18 000 $
3,0 km	Élargissement de l'emprise du chemin existant à 9 mètres de largeur, remise en forme du chemin existant sur 7 mètres de largeur, installation de ponceaux et de tuyaux de drainage.	Secteur Lac Clochard	7 500 $
3,0 km	Déboisement d'une emprise de chemin forestier sur 9 mètres de largeur, construction d'un chemin forestier sur 7 mètres de largeur en pente faible à moyenne, installation de ponceaux et de tuyaux de drainage.	Entre Lac du Clochard et Lac Poisson	22 500 $
23 km	Signalisation du sentier.	Du Deuxième Lac Rondeau à Lac Poisson	5 000 $
1	Frais divers (10 %)		44 000 $
1	Services professionnels (10 %)		44 000 $
Total			528 250 $

Tableau 3b – Détails des coûts de réalisation du tracé – Sud de la municipalité avec tracé à l'ouest du Lac du Mardi.

Unités	Travaux à effectuer	Localisation	Montants
2,9 km	Déboisement d'une emprise de chemin forestier sur 9 mètres de largeur, construction d'un chemin forestier sur 7 mètres de largeur en pente moyenne à forte, installation de ponceaux et de tuyaux de drainage.	Entre Deuxième Lac Rondeau et Route 131 et entre pont Affluent Lac Saint-Louis et Chemin existant	43 500 $
1	Construction d'un pont acier-bois de 15 mètres de longueur.	Affluent du Lac Saint-Louis	250 000 $
2,3 km	Élargissement de l'emprise du chemin existant à 9 mètres de largeur, remise en forme du chemin existant sur 7 mètres de largeur, installation de ponceaux et de tuyaux de drainage.	De la route 131 à Lac Baie à Lilie	11 500 $
1,8 km	Déboisement d'une emprise de chemin forestier sur 9 mètres de largeur, construction d'un chemin forestier sur 7 mètres de largeur en pente moyenne à forte, installation de ponceaux et de tuyaux de drainage.	Entre Lac Baie à Lilie et Lac du Mardi	18 000 $
4,3 km	Déboisement d'une emprise de chemin forestier sur 9 mètres de largeur, construction d'un chemin forestier sur 7 mètres de largeur en pente moyenne à forte, installation de ponceaux et de tuyaux de drainage.	Chemin prévu à l'ouest du Lac du Mardi et au Nord du Lac du Clocher	64 500 $
1,3 km	Élargissement de l'emprise du chemin existant à 9 mètres de largeur, remise en forme du chemin existant sur 7 mètres de largeur, installation de ponceaux et de tuyaux de drainage.	Secteur Lac Courvost	6 500 $
2,4 km	Déboisement d'une emprise de chemin forestier sur 9 mètres de largeur, construction d'un chemin forestier sur 7 mètres de largeur en pente faible à moyenne, installation de ponceaux et de tuyaux de drainage.	Entre Lac Courvost et Lac Clochard	18 000 $
3,0 km	Élargissement de l'emprise du chemin existant à 9 mètres de largeur, remise en forme du chemin existant sur 7 mètres de largeur, installation de ponceaux et de tuyaux de drainage.	Secteur Lac Clochard	7 500 $

Unités	Travaux à effectuer	Localisation	Montants
3,0 km	Déboisement d'une emprise de chemin forestier sur 9 mètres de largeur, construction d'un chemin forestier sur 7 mètres de largeur en pente faible à moyenne, installation de ponceaux et de tuyaux de drainage.	Entre Lac du Clochard et Lac Poisson	22 500 $
20 km	Signalisation du sentier.	Rang Saint-François à Lac Poisson	5 000 $
1	Frais divers (10 %)		44 700 $
1	Services professionnels (10 %)		44 700 $
Total			536 400 $

9. Conclusion

À la lumière des propositions faites au point 8, il apparaît clair que la dernière proposition située au sud de Saint-Zénon doit être mise de l'avant afin d'y résoudre la problématique de circulation des VHR. En effet, tel que mentionné dans l'analyse de cette proposition, ce tracé est situé sur les terres publiques, ce qui assurerait sa pérennité. Il est localisé loin des habitations, limitant ainsi les problèmes futurs de cohabitation entre les résidents, les clubs et les utilisateurs. Il permet aussi de préserver les retombées économiques dans la communauté car les services de la municipalité seront facilement accessibles par un court sentier local se terminant par un stationnement incitatif pour les utilisateurs de VHR. Le sentier offre une bonne qualité de paysage et des points de vue à fort potentiel de développement. Les clubs VHR devront être proactifs dans leurs actions de façon à revaloriser Saint-Zénon comme destination ou point de départ attrayant pour les usagers.

Par contre, cette proposition est la plus dispendieuse à réaliser puisqu'il faudrait construire plusieurs kilomètres de chemin forestier et un important pont sur un affluent du Lac Saint-Louis.

Il reste donc aux décideurs locaux à trouver le financement pour la réalisation de ce tracé et aux autorités de la MRC et provinciales de réaliser la concertation des bailleurs de fonds afin de trouver une solution permanente à cette situation dramatique. Le véritable défi réside dans l'information objective, la concertation de tous les acteurs, et l'établissement du plus large consensus possible tout en étant conscient qu'il y aura fatalement un coût d'opportunité comme dans toute situation similaire. Gardons toutefois à l'esprit que le statut quo ne peut être envisageable pour personne.

Notons finalement que ce document a été envoyé à la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (FCMQ) ainsi qu'à la Fédération québécoise des clubs quad (FQCQ) afin de les consulter sur la problématique et de valider les solutions proposées. Des éléments de cette consultation ont été ajoutés au document afin de tenir compte des opinions exprimés par les deux fédérations.

10. Autres recommandations

Lors des visites et des rencontres ayant permis de mener à bien ce mandat confié à l'URLS GÎM par le MTQ, nous avons noté certains autres éléments capables d'améliorer la situation des VHR et des citoyens dans la Municipalité de Saint-Zénon. Nous tenons seulement à porter à votre attention ces éléments et sensibiliser les acteurs à ces problématiques.

10.1. Représentation citoyenne à la Table VHR de la région Lanaudière

Le Regroupement des citoyens de Saint-Zénon devrait avoir un représentant à la Table VHR de la région Lanaudière. Ce regroupement possède environ 50 membres et est constitué légalement en vertu de la troisième partie de la loi des compagnies du Québec. Il faut se rappeler que les Tables VHR doivent compter des représentants de citoyens afin de mener à bien leur mandat. La présence de l'un de leur représentant à cette table serait bénéfique pour tous, et démontrerait vraiment une volonté de la région d'écouter les doléances citoyennes.

10.2. Réduction de la circulation des VHR sur les chemins municipaux et la route 131

Lors de nos visites, nous avons remarqué que la circulation des VHR est autorisée sur pratiquement l'ensemble du réseau routier de Saint-Zénon, comprenant les chemins municipaux et la route 131. Le nombre de chemins qui autorise la circulation des VHR est très élevé pour une petite municipalité. On questionne donc cette réalité.

Afin d'éviter des problèmes futurs avec les citoyens, l'autorisation de circulation des VHR sur des chemins municipaux devrait être limitée au minimum tout en conservant des accès stricts et concentrés dans la municipalité. Celle-ci devrait donc retirer certains droits de passage non essentiels afin d'éviter des situations conflictuelles.

10.3. Services professionnels

Instaurer, de concert avec les fédérations impliquées, un service professionnel capable d'intervenir en aval des conflits de façon à guider les intervenants avant les initiatives malheureuses trop souvent générées par les délais saisonniers, la course aux retombées économiques et l'improvisation.

11. Bibliographie

CLUB ROYAUME DE LA MOTONEIGE, *Consultation publique sur les véhicules hors route - Mémoire,* Juin 2005, 12 pages.

COUR DU QUÉBEC, *Gignac c. Saint-Zénon (Municipalité de)*, C.S. de Joliette, l'honorable Jocelyn Verrier, j.c.s., le 21 septembre 2006, J.E. 2006-2019.

DESJARDINS MARKETING STRATÉGIQUE, *Étude d'impacts socio-économiques de la motoneige sur le territoire des municipalités de Saint-Zénon, St-Michel-des-Saints et Sainte-Émélie-de-l'Énergie - Rapport d'analyse,* Juin 2005, 74 pages.

LÉGER MARKETING, DESJARDINS MARKETING STRATÉGIQUE ET CFM STRATÉGIES, *Étude sur l'impact économique généré par la pratique récréotouristique de la motoneige et du quad au Québec, Version finale*, décembre 2005, 175 pages.

MINISTÈRE DU TOURISME, *Mesure de l'impact économique de la pratique récréotouristique de la motoneige et du quad au Québec, Rapport synthèse des résultats de l'étude*, février 2006, 43 pages.

SITE DE l'ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC, *Journal des débats de la Commission des transports et de l'environnement*, en ligne, [http://www.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/commissions/cte-39-1/journal-debats/CTE-100322.html#_Toc266781577], consulté en août 2010.

SITE DE LA BANQUE DE DONNÉES DES STATISTIQUES OFFICIELLES DU QUÉBEC, Emploi en ressources naturelles, énergie, mines et forêts, Québec et Canada (23 juillet 2010), en ligne, [http://www.bdso.gouv.qc.ca/pls/ken/Ken263_Liste_Total.p_tratr_reslt?p_iden_tran=REPER6XPNP715-11646540812P3i(p&p_modi_url=0118011402&p_id_rapp=1609], consulté en janvier 2011.

SITE DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE LA HAUTE-MATAWINIE, en ligne, [http://www.haute-matawinie.com/membres.htm], consulté en août 2010.

SITE DU CLUB QUAD ST-ZÉNON, en ligne, [http://www.quadstzenon.ca/pages/circulation-sur-route-131.php], consulté en septembre 2010.

SITE DE LA CRÉ LANAUDIÈRE, en ligne, [http://www.cre-lanaudiere.qc.ca/], consulté en octobre 2010.

SITE GRAND QUÉBEC.COM, en ligne, [http://grandquebec.com/lanaudiere/mrc-matavinie/], consulté en octobre 2010.

SITE GRAND QUÉBEC.COM, en ligne, [http://grandquebec.com/regions-du-quebec/lanaudiere/], consulté octobre 2010.

SITE DE GRANDQUÉBEC.COM, en ligne, [http://grandquebec.com/villes-quebec/saint-zenon/], consulté en septembre 2010.

SITE DU MINISTÈRE DE LA JUSTICE DU QUÉBEC, *Saint-Zénon (Municipalité de) c. Gignac,* Cour d'appel, Greffe de Montréal, no: 500-09-017135-062, en ligne, [http://www.justice.gouv.qc.ca/francais/echos/pdf/500-09-017135-062.pdf], consulté en août 2010.

SITE DU MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES ET DE LA FAUNE DU QUÉBEC, *Gros plan sur Lanaudière*, en ligne, [http://www.mrn.gouv.qc.ca/Lanaudiere/region/index.jsp], consulté janvier 2011.

SITE DE LA MUNICIPALITÉ DE SAINT-ZÉNON, en ligne, [http://st-zenon.org/fr/], consulté en septembre 2010.

SITE DE PRENEZ L'AIR DE LANAUDIÈRE, en ligne, [http://www.lanaudiere.ca/fr/thematique/motoneige/suggestions], consulté en septembre 2010.

SITE DE RADIO-CANADA.CA, en ligne, [http://www.radio-canada.ca/actualite/v2/lafacture/niveau2_6652.shtml], consulté en août 2010.

SITE DE TOURISME QUÉBEC, *Mesure de l'impact économique de la pratique récréotouristique de la motoneige et du quad au Québec,* en ligne, [http://www.tourisme.gouv.qc.ca/publications/media/document/etudes-statistiques/RapportTourismeV2-06.pdf], consulté en octobre 2010.

SITE DE VACANCESQUÉBEC.COM, en ligne, [http://www.quebecvacances.com/saint-zenon], consulté en septembre 2010.

Annexe 1

Le questionnaire

Problématique des VHR à Saint-Zénon
Questionnaire

Date : _____ Heure : _____

Organisme : _____

Personnes présentes :

_____

_____

Première série de questions : Cette série de questions nous permettra de vérifier avec vous les informations que nous avons recueillies lors de notre recherche documentaire.

1. Pouvez-vous nous raconter le fil des événements depuis le début ?

_____

_____

2. De votre point de vue, de quelle façon les choses auraient-elles dues se passer ?

_____

_____

3. Quels sont les irritants majeurs pour vous ou votre organisme depuis le début de cette histoire ?

_____

_____

4. À la lumière des informations colligées, les positions de chacune des parties semblent irréconciliables, êtes-vous de cet avis ?

_____

_____

5. Est-ce que vous croyez que la situation actuelle peut continuer et pourquoi ?

_____

_____

6. Quels sont les éléments ou les compromis qui pourraient permettre une ou des alternatives (solutions)?

_____

_____

7. Est-ce que vos positions sont immuables et sinon en quoi peut-on les voir changer ?

_____

_____

Deuxième série de questions : Cette série de question nous permettra de vérifier l'existence d'alternatives possibles auprès des intervenants impliqués. (Pas solutions, il faut passer à la question 13)

8. Puisque vous reconnaissez que la situation actuelle ne peut continuer et que vous croyez en l'existence d'alternatives, parlez-nous de celles-ci ?

9. Si on procède par ordre de facilité, pouvez-vous nous situer sur la carte le ou les alternatives et en quoi elle est ou sont réalisables maintenant ?

10. Pourquoi selon vous ces alternatives n'ont-elles pas été envisagées avant ?

11. Ces alternatives exigent quelles concessions de part et d'autres des intervenants ? (qui doit faire des concessions et lesquelles ?)

12. Comment procéderiez-vous pour d'abord vérifier la faisabilité de ces alternatives et ensuite en assurer les étapes de réalisation ?

13. Si vous ne croyez pas en une ou des solutions viables, est-ce que le statu quo est une solution envisageable même si la situation actuelle ne doit pas perdurer ? Pourquoi ?

Avez-vous des commentaires ou des suggestions sur le questionnaire ?

Annexe 2

La cartographie

73°56'0"W 73°55'0"W 73°54'0"W 73°53'0"W 73°52'0"W 73°51'0"W 73°50'0"W 73°49'0"W 73°48'0"W 73°47'0"W 73°46'0"W 73°45'0"W 73°44'0"W 73°43'0"W 73°42'0"W 73°41'0"W 73°40'0"W 73°39'0"W 73°38'0"W 73°37'0"W 73°36'0"W

46°38'0"N 46°37'0"N 46°36'0"N 46°35'0"N 46°34'0"N 46°33'0"N 46°32'0"N 46°31'0"N 46°30'0"N

31ilNO

31ilNE

Municipalité de
Saint-Michel-des-Saints

Rang Saint-François

MRC
Matawinie

Région
Lanaudière

31ilSO

Municipalité de
Saint-Zénon

31ilSE

31ieNO

31ieNE

40 345 33 31 45 63 350

Legende

Sentiers de VTT 00

- Locaux
- Provincial, 40
- Provincial, 45
- Régionaux

Sentiers de motoneige

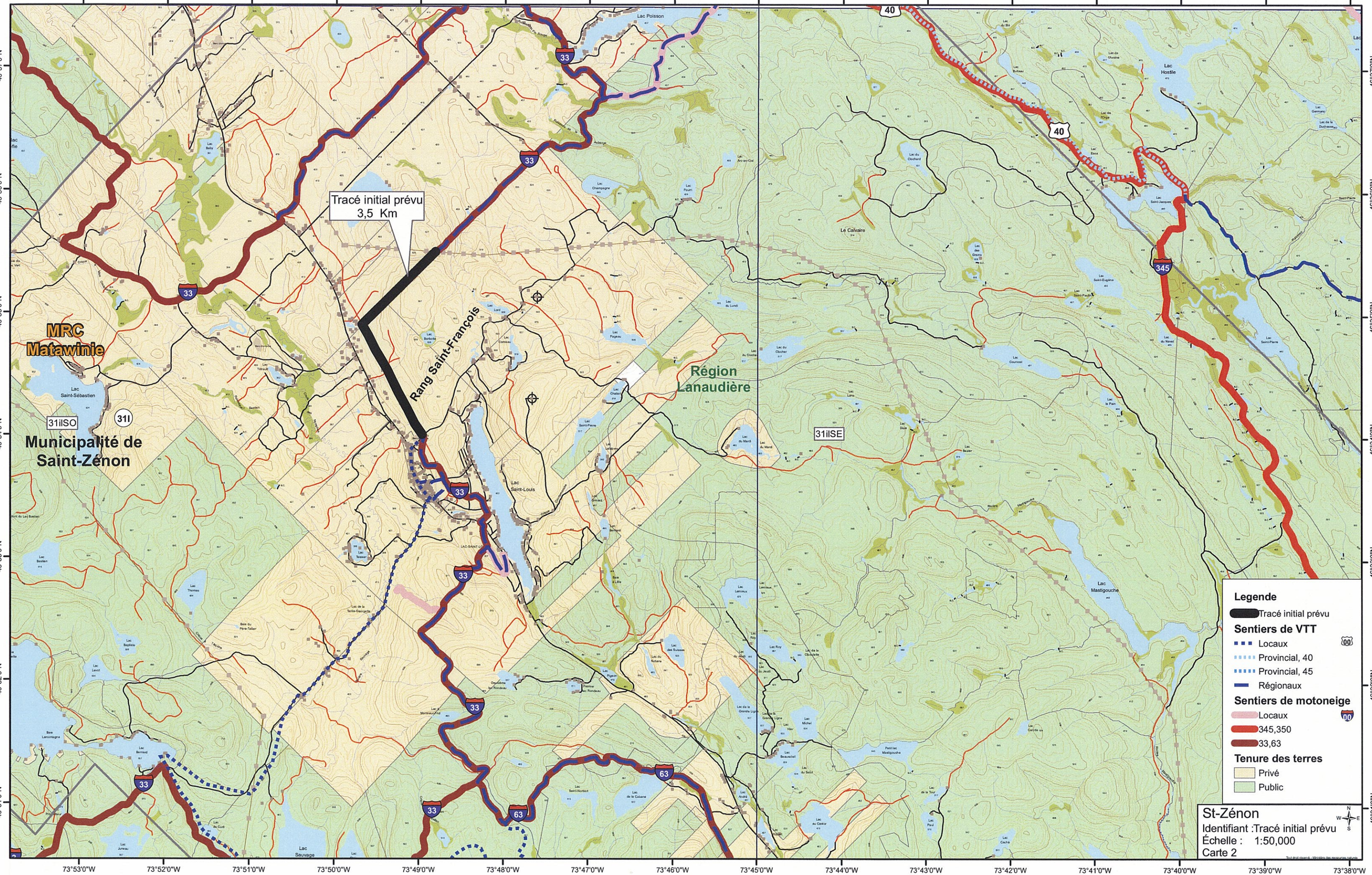
- Locaux 00
- 345,350
- 33,63

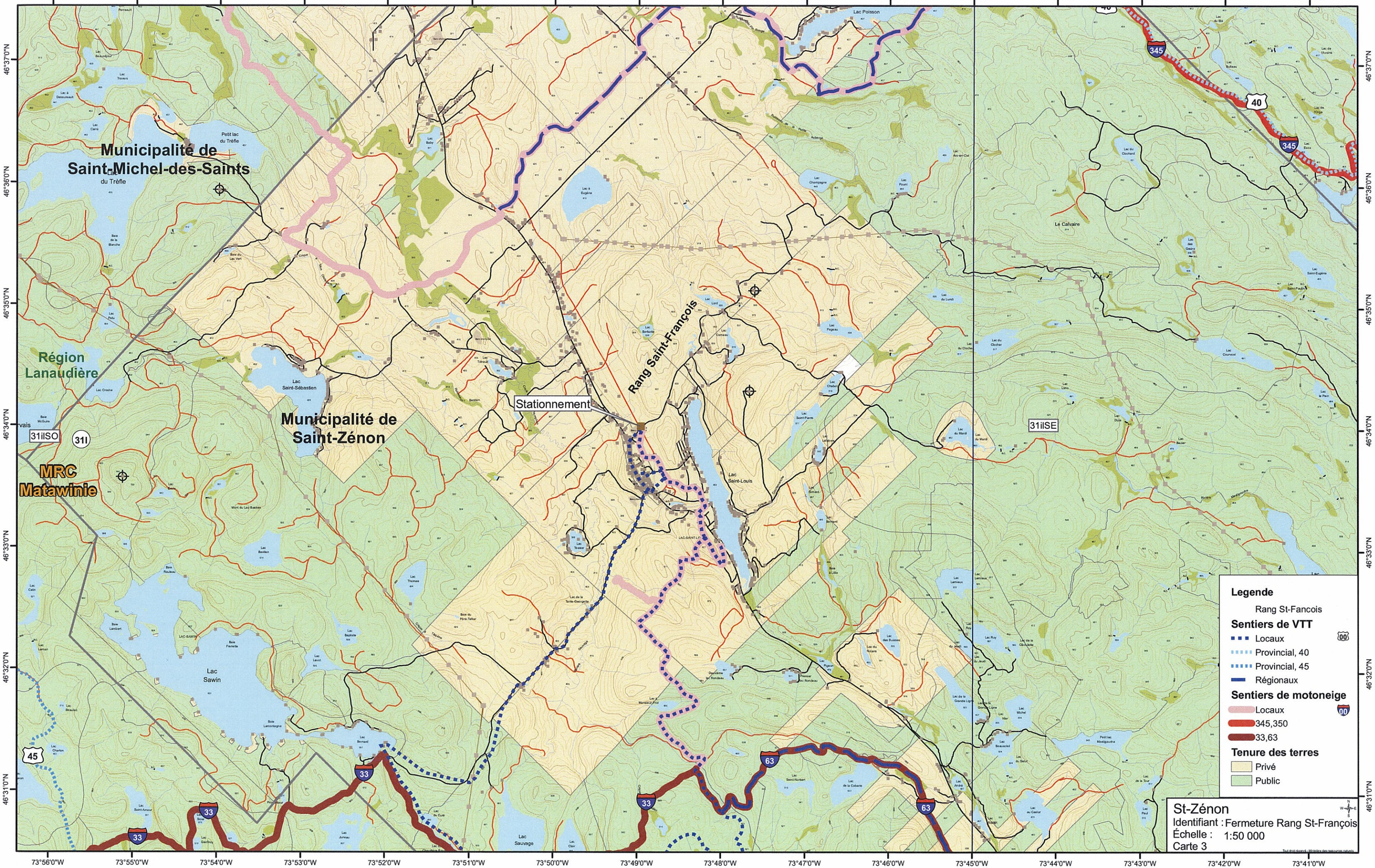
Tenure des terres

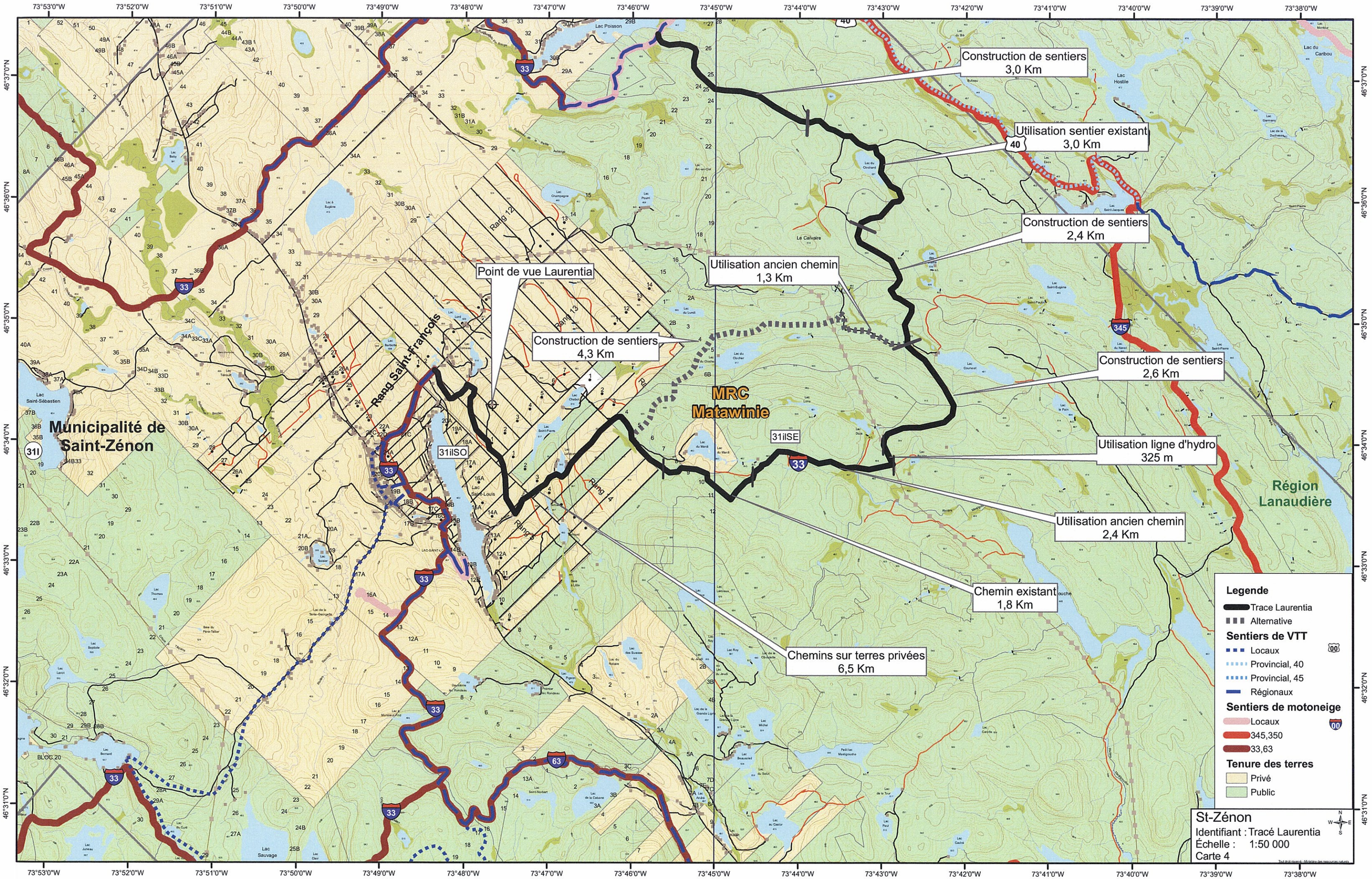
- Privé
- Public

St-Zénon
Identifiant : Sentiers existants
Échelle : 1:65,000
Carte 1

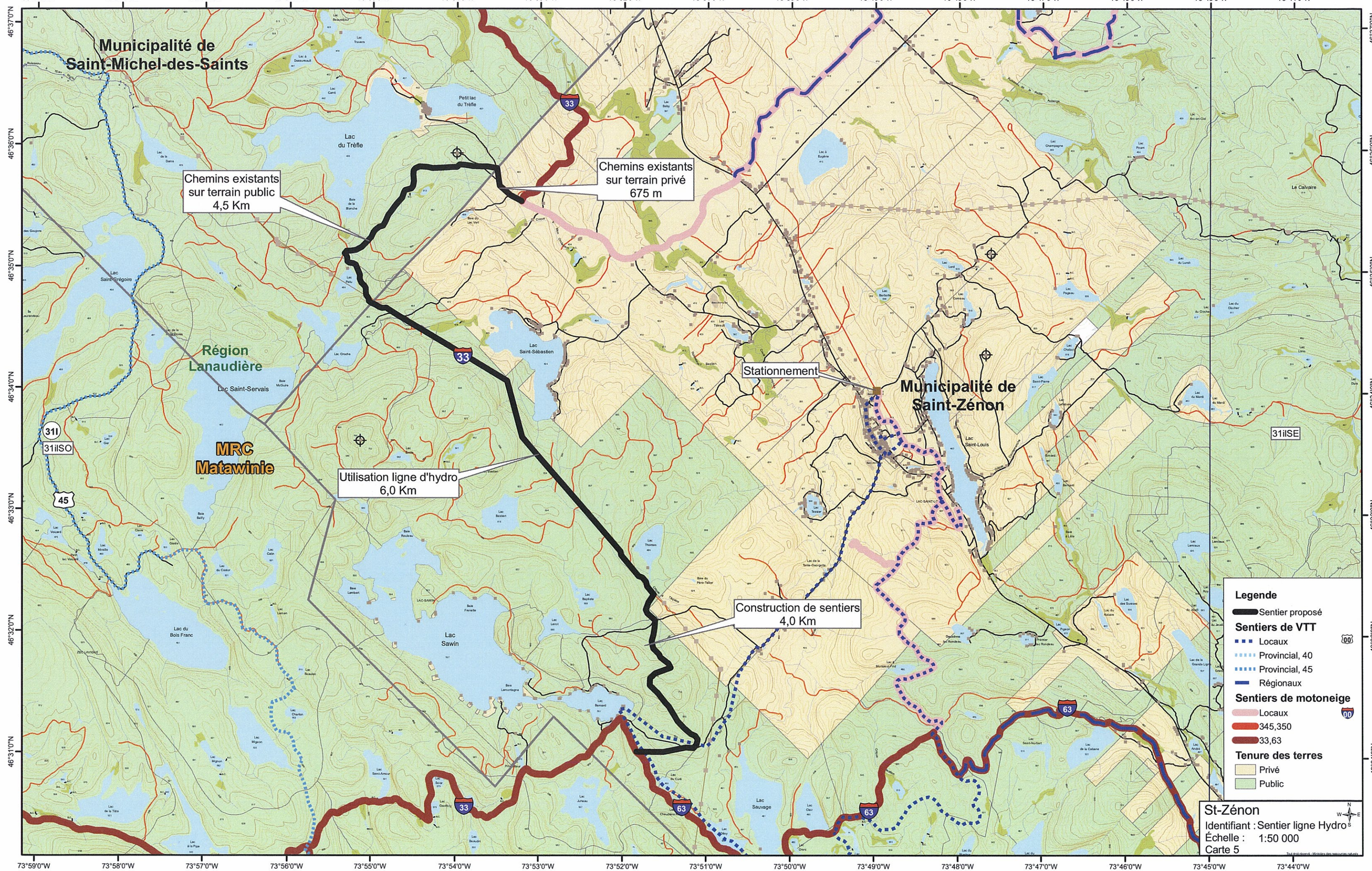
Tout droit réservé - Ministère des ressources naturelles

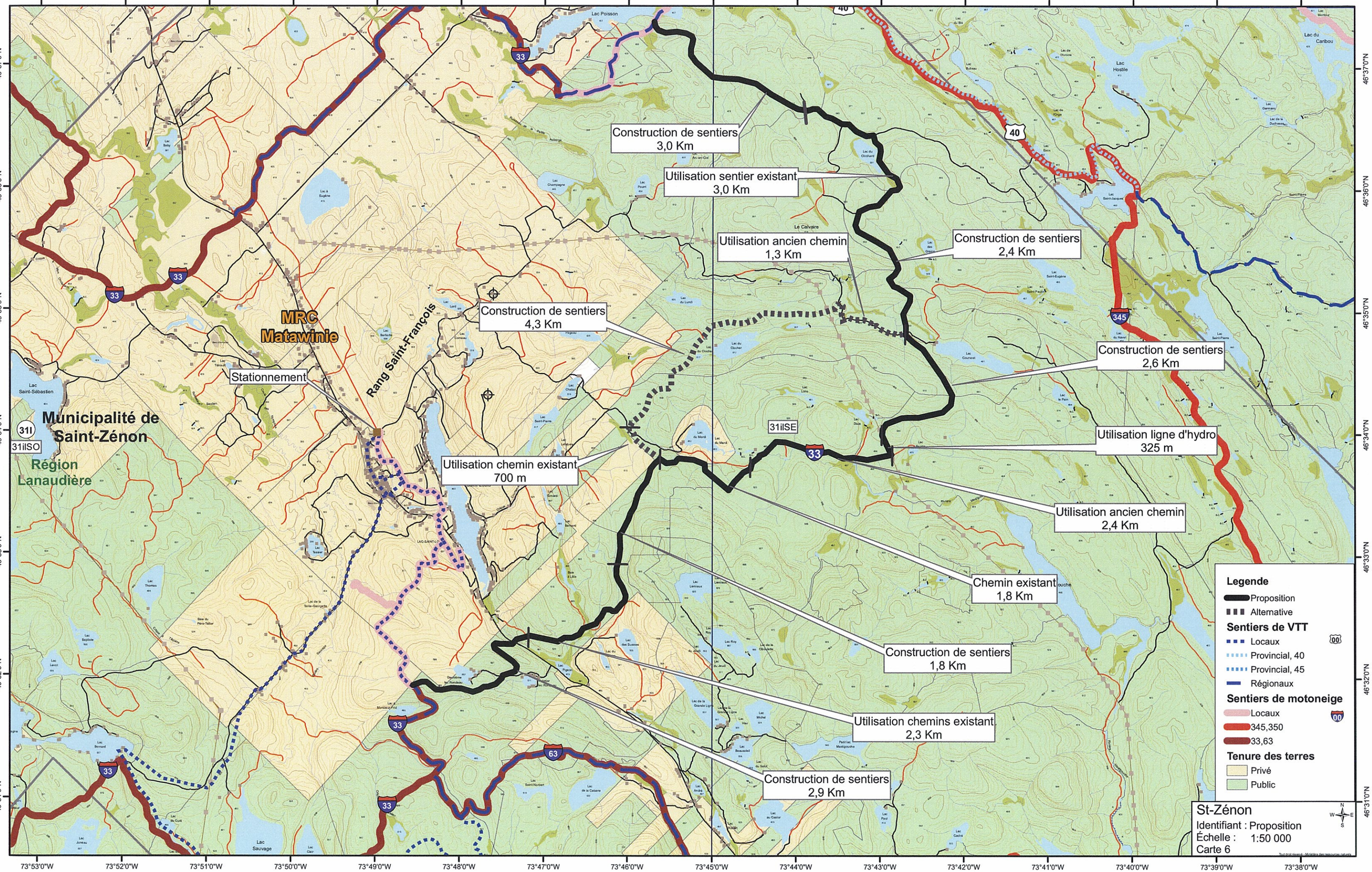

Tracé initial prévu
3,5 Km
Rang Saint-François
MRC
Matawinie
Municipalité de
Saint-Zénon
Région
Lanaudière
31iISO
31I
31iISE
Lac Poisson
Lac Saint-Louis
Lac Sauvage
Le Calvaire
Lac Hostile
Lac Mastigouche
33
40
345
63
Legende
Tracé initial prévu
Sentiers de VTT
Locaux
Provincial, 40
Provincial, 45
Régionaux
Sentiers de motoneige
Locaux
345,350
33,63
Tenure des terres
Privé
Public
St-Zénon
Identifiant :Tracé initial prévu
Échelle : 1:50,000
Carte 2
73°53'0"W
73°52'0"W
73°51'0"W
73°50'0"W
73°49'0"W
73°48'0"W
73°47'0"W
73°46'0"W
73°45'0"W
73°44'0"W
73°43'0"W
73°42'0"W
73°41'0"W
73°40'0"W
73°39'0"W
73°38'0"W
46°37'0"N
46°36'0"N
46°35'0"N
46°34'0"N
46°33'0"N
46°32'0"N
46°31'0"N


Municipalité de
Saint-Michel-des-Saints
Région
Lanaudière
MRC
Matawinie
Municipalité de
Saint-Zénon
Rang Saint-François
Stationnement
Lac Poisson
Le Calvaire
Lac Saint-Louis
Lac Sawin
Lac Sauvage
31iISO
31I
31iISE
345
40
45
33
63
Legende
Rang St-Fancois
Sentiers de VTT
Locaux
Provincial, 40
Provincial, 45
Régionaux
Sentiers de motoneige
Locaux
345,350
33,63
Tenure des terres
Privé
Public
St-Zénon
Identifiant : Fermeture Rang St-François
Échelle : 1:50 000
Carte 3
73°56'0"W
73°55'0"W
73°54'0"W
73°53'0"W
73°52'0"W
73°51'0"W
73°50'0"W
73°49'0"W
73°48'0"W
73°47'0"W
73°46'0"W
73°45'0"W
73°44'0"W
73°43'0"W
73°42'0"W
73°41'0"W
46°37'0"N
46°36'0"N
46°35'0"N
46°34'0"N
46°33'0"N
46°32'0"N
46°31'0"N



Construction de sentiers
3,0 Km
Utilisation sentier existant
3,0 Km
Construction de sentiers
2,4 Km
Utilisation ancien chemin
1,3 Km
Point de vue Laurentia
Construction de sentiers
4,3 Km
Construction de sentiers
2,6 Km
Utilisation ligne d'hydro
325 m
Utilisation ancien chemin
2,4 Km
Chemin existant
1,8 Km
Chemins sur terres privées
6,5 Km
MRC
Matawinie
Municipalité de
Saint-Zénon
Région
Lanaudière
Rang Saint-François
31ilSO
31ilSE
Rang 12
Rang 13
Rang 4
Rang 5
Legende
Trace Laurentia
Alternative
Sentiers de VTT
Locaux
Provincial, 40
Provincial, 45
Régionaux
Sentiers de motoneige
Locaux
345,350
33,63
Tenure des terres
Privé
Public
St-Zénon
Identifiant : Tracé Laurentia
Échelle : 1:50 000
Carte 4


Municipalité de
Saint-Michel-des-Saints
Chemins existants
sur terrain public
4,5 Km
Chemins existants
sur terrain privé
675 m
Stationnement
Municipalité de
Saint-Zénon
Région
Lanaudière
MRC
Matawinie
Utilisation ligne d'hydro
6,0 Km
Construction de sentiers
4,0 Km
31I
31iISO
31iISE
Lac du Trèfle
Petit lac du Trèfle
Lac Saint-Grégoire
Lac Saint-Servais
Lac Saint-Sébastien
Lac Sawin
Lac du Bois Franc
Lac Sauvage
Lac Saint-Louis
Le Calvaire
Legende
Sentier proposé
Sentiers de VTT
Locaux
Provincial, 40
Provincial, 45
Régionaux
Sentiers de motoneige
Locaux
345,350
33,63
Tenure des terres
Privé
Public
St-Zénon
Identifiant : Sentier ligne Hydro
Échelle : 1:50 000
Carte 5


Construction de sentiers
3,0 Km
Utilisation sentier existant
3,0 Km
Utilisation ancien chemin
1,3 Km
Construction de sentiers
2,4 Km
Construction de sentiers
4,3 Km
Construction de sentiers
2,6 Km
Stationnement
MRC
Matawinie
Municipalité de
Saint-Zénon
Région
Lanaudière
Rang Saint-François
Utilisation chemin existant
700 m
Utilisation ligne d'hydro
325 m
Utilisation ancien chemin
2,4 Km
Chemin existant
1,8 Km
Construction de sentiers
1,8 Km
Utilisation chemins existant
2,3 Km
Construction de sentiers
2,9 Km
Legende
Proposition
Alternative
Sentiers de VTT
Locaux
Provincial, 40
Provincial, 45
Régionaux
Sentiers de motoneige
Locaux
345,350
33,63
Tenure des terres
Privé
Public
St-Zénon
Identifiant : Proposition
Échelle : 1:50 000
Carte 6
73°53'0"W
73°52'0"W
73°51'0"W
73°50'0"W
73°49'0"W
73°48'0"W
73°47'0"W
73°46'0"W
73°45'0"W
73°44'0"W
73°43'0"W
73°42'0"W
73°41'0"W
73°40'0"W
73°39'0"W
73°38'0"W
46°37'0"N
46°36'0"N
46°35'0"N
46°34'0"N
46°33'0"N
46°32'0"N
46°31'0"N