

# L'AMÉNAGISTE

VOLUME 25-2 // AUTOMNE 2011

LA REVUE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE AU QUÉBEC



## LA PROTECTION DES PAYSAGES, UN ENJEU MAJEUR AUX ÎLES-DE-LA-MADELEINE

**Joel Arseneau, maire**

**Serge Bourgeois, aménagiste régional**

**Éléna Haratsaris, coordonnatrice des communications**

Les années 2000 ont été un véritable tournant pour notre territoire. En trois ans, le nombre annuel de visiteurs est passé de 37 000 à 55 000 et le nombre de nouveaux permis de construction a franchi des niveaux records. L'essor du tourisme a modifié le visage madelinot autant sur le plan culturel qu'économique. Cependant, à cette évolution, s'est ajouté un problème de spéculation immobilière et de modification de la dynamique territoriale.

Voyant la problématique grandir, et soucieuse de préserver son patrimoine naturel et architectural, la Municipalité a entamé un processus afin de mettre à jour son schéma d'aménagement et d'instaurer des réglementations qui puissent assurer un développement plus cohérent et harmonieux. Après quelques mois de mise en œuvre, faisons le point sur les démarches municipales et sur les résultats obtenus.

### SOMMAIRE

La protection des paysages,  
un enjeu majeur aux Îles-de-la-Madeleine 2

Implantation du sentier de motoneige  
Trans-Québec 33 dans les Laurentides 5



## Notre territoire et nos manières de vivre

Si nos ancêtres implantaient leurs résidences selon des critères très simples (direction des vents dominants, ensoleillement et espace nécessaire à l'agriculture), aujourd'hui, nos modes de vie ont changé. Nombreuses sont les personnes qui veulent construire leur maison sur les buttes ou le plus près possible de la mer afin de pouvoir profiter de nos panoramas exceptionnels. Et ces nouvelles façons d'habiter le territoire entraînent des impacts négatifs : perte de terrains propices à l'agriculture, perte de milieux humides, perte de paysages uniques.

En 2001, au vu de l'accélération de la transformation de la dynamique du territoire, l'ancienne municipalité de Havre-aux-Maisons a décidé de réagir et de mettre en œuvre des solutions qui puissent limiter l'impact des constructions sur l'environnement. À la suite de l'opposition des citoyens à l'idée d'interdire complètement la construction dans certains secteurs, ou de transformer des terrains en zone strictement agricole, les élus en place à l'époque ont décidé d'adopter un Plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA).

Ce document visait un développement cohérent et harmonieux de certaines parties du territoire représentant un intérêt esthétique et patrimonial en assurant l'intégration des nouveaux bâtiments aux paysages. En d'autres termes, tout bâtiment édifié, implanté, reconstruit, agrandi, rénové ou transformé devait se conformer aux dispositions d'un règlement qui permettait une intégration respectueuse dudit bâtiment à son environnement. Certes, ce PIIA ne concernait que les chemins des Montants, des Échoueries et des Cyr, mais il était déjà novateur dans la mesure où seul le site historique de La Grave était soumis à des normes similaires. Au cours



de ces quelques années d'application, le règlement aura permis à l'ancienne municipalité d'accompagner les promoteurs, et il faut admettre que les résultats ont été intéressants. Oui, de nouvelles maisons sont apparues dans le paysage, mais celles-ci l'ont fait dans un souci d'intégration et de qualité architecturales.

## La fusion municipale et les consultations publiques

Cependant, le début des années 2000 a également été caractérisé par la fusion municipale. Et avec cette nouvelle dynamique municipale, c'est la dynamique de l'ensemble du territoire qui a été revue afin que la morphologie de chaque île soit respectée. L'objectif de ce travail était donc d'identifier les enjeux du débat concernant la sauvegarde des paysages des Îles et d'établir des orientations qui puissent répondre à ces préoccupations.

Ainsi, les consultations, tenues dans le cadre du Tour des cantons entre janvier et avril 2007, et qui ont réuni plus de deux cents personnes lors de douze rencontres différentes, ont amené de nombreux sujets. Ce sont autant les dossiers concernant l'accès aux espaces publics, l'aménagement paysager, l'architecture, le patrimoine bâti, la signalisation, les fils électriques, les buttes ou les sentiers pédestres qui ont été discutés. À chaque rencontre, les personnes présentes montraient leur attachement à l'égard de l'avenir des paysages de leur canton et des orientations étaient définies en fonction des débats.

## Le schéma d'aménagement

En parallèle à cette réflexion citoyenne au sujet de la préservation des paysages madelinots, le Service d'urbanisme de la Municipalité

des Îles-de-la-Madeleine a revu son schéma d'aménagement. Le premier schéma d'aménagement pour le territoire des Îles-de-la-Madeleine datant de 1988, il était important de l'actualiser afin de tenir compte des nouvelles problématiques et des caractéristiques socioéconomiques et physiques de notre milieu de vie. De fait, le schéma d'aménagement est un document qui permet de dresser des constats et des enjeux auxquels la communauté sera confrontée au cours des années à venir. En lien direct avec ces enjeux, sont établies les grandes orientations régionales en matière de développement, de protection et d'aménagement d'un territoire.

Le schéma étant par ailleurs un outil de concertation qui reflète les compromis atteints entre les élus locaux, les communautés impliquées et le gouvernement provincial, le conseil d'agglomération a pris en compte le travail effectué lors du Tour des cantons et a tenu trois assemblées de consultations en janvier 2009. En sus, les autorités municipales ont recueilli plus de soixante commentaires d'avis écrits et de mémoires de citoyens et d'organismes du milieu pendant les trente jours qui ont suivi les assemblées. Des ajustements à la version initiale ont alors pu être effectués et le document est entré en vigueur le 25 juin 2010 après avoir reçu l'approbation gouvernementale requise.

La définition des lignes directrices du schéma d'aménagement a donc été faite par le conseil municipal, de concert avec la population. Le conseil municipal a tenu compte des revendications des uns de pouvoir jouir de leur terrain à leur guise et des revendications des autres qui voulaient protéger les paysages. Ce sont donc cinq orientations principales qui se sont dégagées de l'ensemble de ce travail. Parmi celles-ci, la première consistait à « protéger le milieu naturel, garantie d'un milieu de vie de qualité et base sur laquelle s'appuient les différents secteurs de notre économie (pêche, tourisme, agriculture et aquaculture) ». Et la deuxième spécifiait de « contrer la dispersion de l'habitat et les conséquences négatives qu'entraîne un tel mode d'occupation ». Ces deux points démontrent la sensibilisation des Madelinots et de la Muni-

palité aux paysages qui nous entourent et la volonté de sauvegarder ce patrimoine pour les générations à venir.



### Une réglementation rigoureuse

Mais un schéma d'aménagement ne fait qu'énoncer les principes de développement territorial, il n'encadre pas les constructions. Ainsi, afin de respecter les orientations préalablement adoptées, la Municipalité des Îles a dû mettre en place des règlements d'urbanisme. Deux de ces règlements sont importants en ce qui a trait à la protection des paysages : le règlement de zonage et le règlement sur les usages conditionnels. Le premier est un outil de réglementation et de contrôle de l'utilisation du territoire. Il permet de localiser les diverses fonctions urbaines, compte tenu des potentiels et des contraintes du territoire et des besoins de la population actuelle et future. Agricole, conservation, forestière, industrielle, noyau villageois, périmètre urbain, publique, récréative, résidentielle et villégiature sont les différentes zones possibles. Elles ont été délimitées et le document est entré en vigueur en février 2011.

Le deuxième est une réglementation plus stricte que le PIIA de l'ancienne municipalité de Havre-aux-Maisons et qui a les mêmes objectifs, mais qui s'applique à l'ensemble du territoire. De fait, le précédent document n'englobait qu'un territoire limité et n'était pas assez exigeant comparativement à l'adoption du nouveau schéma d'aménagement. Il a donc été nécessaire d'adopter un règlement visant l'ensemble des terrains situés à l'extérieur des zones habitées généralement pourvues

de services publics tels que l'aqueduc et l'égout. Au niveau du zonage, ce sont uniquement les zones agricoles et forestières qui sont concernées par le règlement dit sur les usages conditionnels, c'est-à-dire les paysages les plus pittoresques de l'archipel.

Le règlement porte bien son nom puisqu'il stipule que dans les zones agricoles et forestières, les habitations sont interdites. Cependant, et à condition de respecter de nombreuses exigences, des habitations unifamiliales de faible impact sur le paysage pourraient être autorisées de façon exceptionnelle si les requérants respectent toutes les conditions du règlement. Pour chacune des demandes de permis de construction à venir dans ces zones, le processus exige l'élaboration d'un projet détaillé, une analyse approfondie par le comité consultatif d'urbanisme et d'environnement, un affichage public et une consultation des citoyens en séance publique.

### **Et dans l'avenir?**

La Municipalité est donc convaincue que le travail effectué ces dernières années parviendra à protéger les paysages des Îles. Dans la mesure où la majorité des documents permettant de contribuer à cette sauvegarde de notre patrimoine sont entrés en vigueur ces derniers mois, il n'est pas possible, à l'heure actuelle, de juger de leur efficacité. Mais la Municipalité croit fermement avoir répondu aux préoccupations des Madelinots en adoptant ces textes et verra à ajuster le cadre réglementaire au besoin.

Cependant, une approche complémentaire de conservation des espaces naturels peut emprunter la voie de l'acquisition et de la protection intégrale de sites exceptionnels. Une telle démarche doit faire l'objet d'un consensus social, d'une mobilisation citoyenne et des acteurs institutionnels et communautaires du milieu et être réaliste sur le plan financier. Ainsi, les divers paliers de gouvernance pourraient-ils travailler de concert avec la Société de conservation des Îles-de-la-Madeleine, des organismes et intervenants du milieu de même que des particuliers pour analyser la faisabilité

de créer des parcs ou des réserves naturelles. Cela s'est déjà fait pour la butte des Demoiselles à L'Île-du-Havre-Aubert et pourrait être réitéré pour d'autres sites d'intérêt.

### **La problématique du droit d'accès**

Une des problématiques sous-jacentes à la question de la préservation des paysages des Îles est l'accès à certains coins de pays où, de tout temps, la majorité des propriétaires ont laissé les promeneurs fouler leurs terrains situés hors des périmètres habités. Il s'agissait le plus souvent d'espaces de pâturage ou en bord de mer, non constructibles selon les conditions de l'époque et conséquemment jugés sans grande valeur. Aujourd'hui les mœurs ont changé et il arrive parfois que des propriétaires refusent que des promeneurs passent sur leurs terres. Le droit à la propriété privée étant indiscutable dans les cadres législatifs québécois et canadien, cette problématique ne relève pas de la réglementation, mais du dialogue et du bon voisinage, et c'est cette voie que privilégie la Municipalité pour favoriser l'accès.

Pour exemple, le sentier du littoral de Cap-aux-Meules, le sentier pédestre de Fatima et le sentier du phare de L'Île-du-Havre-Aubert ont été réalisés grâce à des ententes de gré à gré. Afin de permettre la continuité de ces sentiers, la Municipalité a négocié avec chaque propriétaire concerné un droit de passage non enregistré et sans frais. Cela signifie toutefois qu'à chaque vente d'une propriété sur l'un de ces trois sentiers, la Municipalité doit redéfinir une entente avec l'acquéreur. Par ailleurs, si un propriétaire décide soudainement qu'il ne veut plus voir passer de promeneurs au fond de son terrain, il est dans son bon droit. Ces ententes de passage de gré à gré ont été retenues ces dernières années comme étant la meilleure solution pour permettre de faire des sentiers pédestres sans que cela engendre des coûts trop importants à la collectivité.

Cependant, trois pistes pourraient également répondre définitivement à cette problématique. Premièrement, signer des ententes de servitude avec des propriétaires afin que les promeneurs

aient un droit d'accès sur des terrains et puissent jouir du panorama. Ces ententes de servitude, bien que faciles à faire lorsque les propriétaires collaborent, entraînent toutefois un certain coût associé aux actes légaux. Deuxièmement, avec l'assentiment des contribuables concernés, l'achat de gré à gré de parcelle de terrain afin de créer des sentiers pédestres est possible moyennant l'assurance des disponibilités financières nécessaires. Et finalement, lorsque le propriétaire refuse de vendre, la solution la plus coûteuse, la plus litigieuse et la plus hasardeuse demeure l'expropriation afin que les terrains puissent être à la disposition de tous.

La réglementation concernant la protection des paysages ayant été adoptée par la Municipalité et étant en vigueur depuis avril 2011, la question du droit de doter ou non la collectivité d'espaces publics plus vastes et plus nombreux, d'établir des mécanismes, des priorités et un financement et de garantir les accès constitue un vaste chantier. De fait, le schéma d'aménagement prévoit qu'une réflexion soit effectuée avec des partenaires du milieu concernant les sites d'intérêt et le patrimoine collectif des Îles, et la Municipalité respectera en cela ses engagements. Si notre territoire est unique et mérite qu'on le préserve, les Îles ont également leur identité de par les personnes qui y habitent, et il est important de garder à l'esprit que nos règlements sont là pour parvenir à concilier les préoccupations de l'ensemble de la population.



## **IMPLANTATION DU SENTIER DE MOTONEIGE TRANS-QUEBEC 33 DANS LES LAURENTIDES: déjouer les impasses urbanistiques par la mise au point d'une méthode axée sur le partenariat et le développement durable**

Au courant des derniers siècles, le territoire de Montréal s'est transformé et développé de façon fulgurante (Atlas historique de Montréal, 1994). Celui des couronnes nord et sud de l'île ont suivi et, depuis la deuxième moitié du 20<sup>ème</sup> siècle, les Laurentides ne font pas exception. Plusieurs documents, études et rapports retracent et expliquent ce phénomène. *L'évolution du territoire laurentidien – gestion et caractérisation des paysages* (Domont et al., 2000) montre à quel point l'occupation du sol a été modifiée depuis 1928. Les schémas d'aménagement et de développement des MRC laurentidiennes détaillent la progression démographique de leurs territoires respectifs. Cette évolution conjuguée au débordement démographique en provenance de Montréal firent, et continuent évidemment de faire naître des conflits d'usages et d'usagers de toutes sortes sur le territoire. D'année en année, la multiplication des usages incompatibles entre eux soulève des problèmes de cohabitation tant sur terres privées que publiques. Les usages et usagers occasionnant des impacts visuels (foresterie, barrages de castor), sonores (motoneige, quad, réseau routier) et environnementaux (développements immobiliers, barrages de castor) sur le territoire se voient confrontés à des levées de bouclier dans certaines agglomérations.

Les motoneigistes n'échappent pas non plus à cette réalité. Le morcellement graduel du territoire et la densification de la population ont inévitablement affecté la pratique de la motoneige. D'autres facteurs venant s'ajouter aux problématiques de cohabitation, comme

l'abandon des lacs à titre de milieu récepteur pour la pratique de la motoneige, rendant cette pratique de plus en plus difficile et ont mené, au courant des dernières années, à la fermeture de plusieurs tronçons de sentier. Le problème s'étend aujourd'hui autant sur les sentiers régionaux majeurs que sur les sentiers locaux.

Pour toutes ces raisons, les sentiers qui autrefois desservaient les Basses-Laurentides se voient graduellement fermés et déportés vers les moyennes et hautes Laurentides. La Trans-Québec 33 (TQ 33) est l'un de ces sentiers où depuis 2005, de Saint-Hippolyte à Sainte-Marguerite-du-Lac-Masson, quelque 30 kilomètres empruntant les terres privées et publiques durent être fermés. Bien que ce fut une nouvelle bien reçue au niveau environnemental, le changement de vocation de territoires publics faisant l'objet d'un contrat d'approvisionnement et d'aménagement forestier (CAAF), territoires qui devaient être utilisés comme alternative partielle à la problématique récréative, pour en faire une aire protégée, a ajouté à la complexité de la problématique pour les clubs de motoneigistes locaux.

Accompagnés de plusieurs partenaires dont la Table de concertation des véhicules hors route des (TCVHR) des Laurentides, de la MRC des Pays d'en-Haut, de la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (FCMQ), du MRNF, du MDDEP et du MAMROT, le Club de motoneige Laurentien et Autoneige Blizzard ont confié à Horizon multiressource, une organisation collective spécialisée en développement régional durable et en aménagement intégré du territoire, le mandat de trouver une solution à cette impasse tant sur terres publiques que privées. Misant sur une approche multidisciplinaire et mettant au point une méthode axée sur une réelle approche de développement durable, la firme a proposé aux partenaires de faire en sorte qu'à terme, le projet 1) ne mettrait pas en péril les aspects environnementaux sensibles du territoire, 2) assurerait un certain progrès social en raison des modalités participatives du projet et 3) générerait des retombées économiques significatives pour la région (fig. 1).

Fig. 1. Concept du développement durable. L'implantation de la TQ 33 devait se faire selon des principes sociaux, environnementaux et économiques.

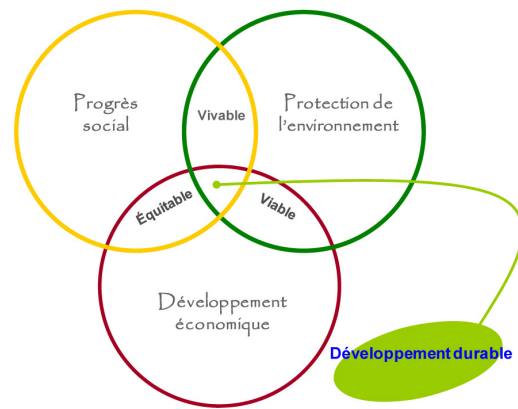
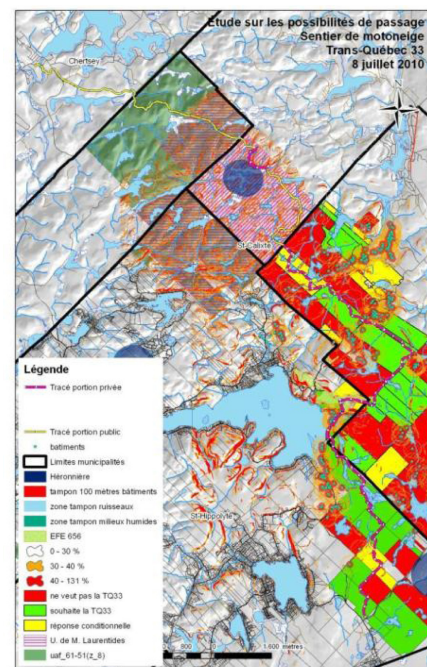


Fig. 2. Cartographie des éléments sociaux, économiques et environnementaux du territoire, et implantation du tracé durable.



Étant une organisation appartenant à quelque 500 propriétaires de boisé privé, Horizon multiressource a d'abord proposé de vérifier les aspects sociaux du projet. Ainsi, dans un premier temps, la confection d'une étude d'implantation d'un tracé durable a permis

d'identifier, dans une aire d'étude établie entre 2 points géographiques à relier et dans un axe épousant les patrons longilignes du cadastre, les propriétaires démontrant un intérêt à accueillir chez eux, conditionnellement ou inconditionnellement, un tronçon du sentier de motoneige. La réponse des propriétaires fonciers a été cartographiée et des corridors potentiels (e.g. des ensembles de propriétés foncières contigües) pouvant recevoir un éventuel tracé ont ainsi pu être identifiés (fig. 2).

Selon Sébastien Nadon, B.Sc. urbanisme, d'Horizon multiresource, « *notre appartenance aux propriétaires de boisé privé a fait en sorte que nous leurs avons accordé la plus grande importance dans le cadre du projet. En se concentrant d'abord sur les aspects sociaux, la méthode imaginée visait d'abord à assurer l'acceptabilité sociale du projet. Elle a permis de constater, assez tôt dans le projet, s'il était encore possible de croire aux chances de réalisation d'un projet de cette envergure. Cette étape consiste ni plus ni moins en une soupape de sécurité qui permet d'éviter d'inutiles dépenses relatives aux analyses environnementales et économiques subséquentes. Si une réponse raisonnablement favorable des propriétaires fonciers n'avait pas été au rendez-vous, le projet aurait été abandonné à cette étape* ». André Goulet, directeur général d'Horizon multiresource, ajoute : « *De plus, lorsque nous avons réalisé que quelques corridors favorables se dessinaient, nous avons également vite compris que cette façon de faire, plutôt inhabituelle, permettrait aux clubs locaux de pouvoir concentrer leurs efforts de négociation sur seulement quelques propriétaires rébarbatifs au projet. Cela a permis d'économiser les forces du milieu* ». De son côté, M. Paul Ouimet, président du club Autoneige Blizzard souligne que « *chez les propriétaires récalcitrants situés stratégiquement dans le corridor choisi, le succès du projet dépendait des talents de conciliateurs du négociateur choisi par les clubs de motoneige. Nous avons eu la chance de trouver ce genre de personne chez M. Jeannot Dion, administrateur du Club motoneige Laurentien. Les clubs de motoneigistes ne doivent pas sous-estimer cette étape cruciale*

*qui peut assurer à elle seule le succès ou l'échec du projet dans son ensemble* ». La phase sociale du projet a été complétée en localisant géographiquement, à l'aide de l'analyse des photographies aériennes du territoire en mode stéréoscopique, toutes les résidences situées à l'intérieur et en bordure du corridor de propriétés foncières appartenant aux propriétaires favorables au projet. « *Éviter les habitations et établissements par le respect d'une zone tampon optimale autour de ces bâtiments nous assurait de respecter, avant même leur entrée en vigueur, les futures dispositions relatives aux distances minimales à respecter prévues dans la Loi sur les véhicules hors route.* » mentionne André Goulet.

Dans une deuxième phase et en vue de mettre en oeuvre l'ensemble du concept du développement durable, l'étude s'est ensuite concentrée sur les aspects environnementaux et économiques du corridor potentiel constitué des terrains des propriétaires favorables au projet. Cette étape fut réalisée à l'aide d'analyses géomatiques multicritères. Dans la recherche du futur tracé, l'équipe multidisciplinaire a ainsi tenté d'éviter les milieux écologiquement sensibles en les recensant d'abord. L'objectif visé par cette étape fut de réduire au minimum le nombre de cours d'eau à traverser, d'éviter les habitats fauniques particuliers, de contourner les écosystèmes forestiers exceptionnels, etc.

Au niveau économique, l'équipe a cherché à réduire les coûts de confection de sentier au minimum et ce, en localisant les chemins forestiers existants, en évitant les pentes fortes qui auraient nécessité un dynamitage inutile, etc. Elle a aussi tenté, dans la mesure du possible, de rapprocher le futur sentier des commerces locaux afin de stimuler l'économie régionale, de rechercher les sommets et les meilleurs points de vue, etc. Selon Anne Keough, biologiste chez

Horizon multiresource « *le projet ne s'est pas fait au détriment des aspects environnementaux et économiques du projet, au contraire. La méthode mise de l'avant a permis de n'avoir à concentrer nos efforts écologiques et économiques que chez*

*les propriétaires fonciers favorables au projet. Le but ultime fut d'obtenir une image complète des 3 sphères du développement durable afin de pouvoir prendre des décisions et faire des recommandations qui se situeraient à la jonction des 3 sphères».*

La méthode mise de l'avant et l'esprit de concertation établi comme outil de travail à travers les 2 années qu'a duré le projet, ont été salués par les autorités du MRNF et du MDDEP qui négociaient avec les clubs de motoneigistes l'implantation du sentier sur les terres publiques. Piétinant en terres privées depuis 2005, il avait été convenu que le futur tracé emprunterait sur une bonne partie de sa longueur les terres publiques sous CAAF. En cours de route, ces terres publiques allaient devenir une future aire protégée et l'implantation du tracé dans ce secteur devint conditionnelle au succès du projet en terre privée et à la proposition d'un tracé durable (principalement acceptable au niveau environnemental) dans la future aire protégée. À la lumière de leurs investigations sur le terrain, l'équipe de biologistes d'Horizon multiressource proposa donc aux partenaires du projet de réaliser une étude sur la présence d'habitats pour les orignaux sur le territoire, ces derniers n'étant pas recensés par le MRNF. Deux ravages furent recensés et le tracé géomatique fut déplacé par les partenaires du projet afin d'assurer la quiétude des lieux nécessaire à l'animal. Un inventaire écologique et les demandes d'autorisation en environnement furent aussi réalisés par les biologistes et une entente interministérielle sur la gestion des terres publiques fut conclue. Anne Keough souligne que *«les inventaires terrain furent essentiels afin de confirmer, d'infirmer ou de noter la présence d'éléments indétectables par la géomatique ou la télédétection. Cet aspect, souvent négligé lors de l'implantation d'un futur tracé, est vraiment inéluctable»*. André Goulet ajoute qu' *«à cette étape, le monde municipal, et notamment les services techniques des municipalités et MRC partenaires du projet, a joué un rôle de premier plan afin d'assurer un lien avec la population qui était en droit de se questionner sur l'utilisation des terres publiques à des fins récréatives.*

*L'implication de la MRC des Pays-d'en-Haut dans l'établissement de la Trans-Québec 33 en rassemblant tous les intervenants tels ministères, municipalités et MRC visées et groupes de citoyens a contribué à l'acceptabilité sociale du projet»*. Selon Chantal Ladouceur, chargée Àde projet à la MRC des Pays-d'en-Haut, *«la participation de la MRC dans le dossier a eu un effet catalyseur sur la démarche globale en permettant de dénouer des impasses potentielles relatives à une éventuelle incompatibilité entre la future aire protégée et la pratique de la motoneige. Je pense aussi que nous avons eu une influence très positive sur les municipalités et MRC avoisinantes.»*

La dernière étape du projet avant la mise en oeuvre du tracé durable fut la recherche de financement. *«C'est à l'étape de la recherche de financement que survient l'importance de travailler avec des personnes et organismes possédant un réseau professionnel et politique élaboré. M. Paul Ouimet, du Club Autoneige Blizzard et ancien conseiller municipal, nous a donné un réel coup de pouce. La TCVHR des Laurentides a aussi joué pleinement son rôle à ce sujet. C'est aussi lors de ce processus qu'on comprend l'importance de s'adjoindre une organisation, un consultant ou des professionnels ayant à cœur le succès réel de la démarche globale et non pas une tierce partie mandatée pour faire une simple étude»* mentionne Jeannot Dion, administrateur du club de motoneige Laurentien. Plusieurs sources d'aide financière ont ainsi pu être sollicitées. Outre les fonds de roulement des clubs, le MAMROT, la Coalition nationale sur les sentiers (CNS), la FCMQ, le MRNF, le MDEIE, la CRÉ des Laurentides, les MRC de la Rivière-du-Nord et des Pays-d'en-Haut sont quelques-uns des organismes qui ont généreusement financé le projet. André Goulet précise que *«si une organisation privée est pressentie pour accompagner les clubs et organismes locaux et régionaux pour une ou plusieurs étapes d'un projet, on a tout intérêt à ce qu'elle soit de la région et qu'elle connaisse bien les réalités locales et régionales. Comme il s'agit d'une démarche axée sur le concept de développement durable, il importe aussi de travailler avec des partenaires locaux ou régionaux»*.



Les travaux de confection du sentier furent entrepris à l'automne 2010. Terminé en novembre 2010, le sentier TQ 33 a été rouvert à l'hiver 2010-2011. À l'automne 2010, Horizon multiresource était invité au Congrès annuel de la FCMQ afin d'y présenter les conditions gagnantes pour l'établissement de sentiers de motoneige durables en terres privées et publiques. Questionné sur le projet en général, André Goulet précise : « *La méthode a donné de très bons résultats. Même si elle ne garantit pas le succès à tous coups, elle constitue une approche robuste qui présente de multiples avantages : elle permet d'abord d'optimiser les efforts techniques déployés et d'économiser des sommes d'argent importantes. Elle est profondément respectueuse des propriétaires fonciers et, dans le royaume de la propriété privée tel que ce fut le cas dans ce projet, elle permet de croire en une meilleure durabilité du réseau. Elle crée une synergie régionale en alliant le monde municipal, communautaire et privé* ». Enfin, lorsqu'on lui demande quelles seraient ses recommandations à l'égard de futures lignes directrices, Julie Kennedy, coordonatrice de la TCVHR des Laurentides rétorque : « *Il reste maintenant à protéger ces sentiers et les infrastructures qui y ont été construites. Les gens ne peuvent pas s'imaginer à quel point les efforts techniques déployés furent gigantesques. Selon moi, un des mandats des TCVHR devrait maintenant être de se pencher sérieusement sur la question* ». Denise Grenier, administratrice de la FCMQ ajoute que « *la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec, de concert avec ses partenaires, mettra des efforts significatifs sur la protection des sentiers dans les années à venir. Il s'agit d'un enjeu très actuel* ».

Le mot de la fin revient à Anne Keough, biologiste : « *On peut être pour ou contre la motoneige, reste que cette activité, identitaire au Québec, est la seule activité de plein air possible pour quantité de gens ayant des problèmes de motricité. Avec les efforts de développement écologique déployés de la part des constructeurs et motoristes, et avec la sensibilité accrue de la FCMQ à l'égard de l'environnement, il est aussi permis de croire que l'activité motoneige,*

*de l'implantation de sentiers régionaux jusqu'à sa pratique quotidienne, deviendra de plus en plus saine au niveau environnemental. D'ici là, les partenaires du projet sont somme toute satisfaits puisque la FCMQ incorpore actuellement la méthode établie par notre petite équipe dans son Guide d'évaluation environnementale des sentiers de motoneige. Le projet de la TQ 33 démontre hors de tout doute qu'un sentier de motoneige, si long soit-il, peut être établi de façon respectueuse au niveau environnemental, social et économique sur le territoire* »



**André Goulet**, ing.f., M.Sc., directeur général, Horizon multiresource inc.

**Sébastien Nadon**, tech. for., B.Sc. urbanisme, Horizon multiresource inc.

**Anne Keough**, tech. faune, B.Sc. biologie, Horizon multiresource inc.

**Paul Ouimet**, président, Club Autoneige Blizzard

**Jeannot Dion**, trésorier, Club motoneige Laurentien

**Julie Kennedy**, coordonatrice, Table de concertation sur les véhicules hors routes des Laurentides

**Alain Jourdain**, urbaniste, municipalité de Saint-Calixte

**Chantal Ladouceur**, A.P., chargée de projets, MRC des Pays-d'en-Haut

**Denise Grenier**, administratrice, responsable région Laurentides, Fédération des clubs de motoneigistes du Québec

