



MÉMOIRE PRÉSENTÉ

À

**LA COMMISSION PARLEMENTAIRE
SUR LES VÉHICULES HORS ROUTE**

(DOCUMENT D'ORIENTATION)

PAR

**LA CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLU(E)S DE LA GASPÉSIE
ET DES ÎLES-DE-LA-MADELEINE**

MARS 2006

TABLE DES MATIÈRES

Retour sur la consultation de juin 2005	3
La concertation régionale	4
Le financement des réseaux interrégionaux.....	4
La pérennité des sentiers	5
Le resserrement des règles.....	5
La surveillance des sentiers	6
La sensibilisation.....	7
Conclusion.....	8

MÉMOIRE DE LA CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLU(E)S DE LA GASPÉSIE-ÎLES-DE-LA-MADELEINE

Retour sur la consultation de juin 2005

Deux séances de consultation ont eu lieu dans la région :

- Le 10 juin à Bonaventure : 10 mémoires et 15 présentations;
- Le 11 juin aux Îles-de-la-Madeleine : 9 mémoires et 12 présentations.

En Gaspésie, les principales préoccupations figurant dans les mémoires présentés concernaient le financement du développement et de l'entretien des sentiers ainsi que leur pérennité, la concertation régionale dans ce dossier, les droits de passage en terre agricole, la formation des bénévoles et des agents de sécurité, ainsi que la sensibilisation des utilisateurs.

Aux Îles-de-la-Madeleine, les principaux thèmes abordés concernaient surtout la protection de l'environnement, le resserrement des règles entourant la pratique de ces activités, les pouvoirs dévolus aux agents de surveillance, la sensibilisation des utilisateurs et la concertation régionale.

Dans le mémoire présenté par la Conférence régionale des élu(e)s de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine (CRÉGÎM), à cette occasion, on admet d'entrée de jeu que les problématiques diffèrent considérablement sur les deux territoires. En Gaspésie, le dossier motoneige retient beaucoup plus l'attention en raison de son importance comme produit touristique hivernal et en raison des retombées économiques qu'il génère, soit des retombées annuelles de quelque 27 M\$, alors que la pratique du quad ne fait qu'émerger en tant qu'activité touristique.

Il faut savoir, par ailleurs, que le réseau de motoneiges de la région représente, avec ses 2 959 kilomètres de pistes, le quatrième plus grand réseau québécois et qu'il est bien davantage utilisé par les milliers de touristes qu'il attire annuellement que par la population locale ou régionale. Toutefois, ce vaste territoire est géré par de nombreux petits clubs comptant sur le travail d'une majorité de bénévoles et disposant de très faibles moyens financiers. Enfin, une dernière particularité : comme le circuit constitue une boucle calquée sur le parcours de la route 132, si un club local se trouve dans une situation difficile qui l'amène à devoir fermer sa portion de territoire, ceci entraîne automatiquement des conséquences néfastes sur l'ensemble du circuit qui se trouve ainsi amputé d'un de ses maillons, obligeant les motoneigistes à revenir sur leurs pas.

Aux Îles-de-la-Madeleine, on est davantage préoccupés par la circulation des quads et autres véhicules tout-terrains qui, en raison de l'exiguïté et de la fragilité du territoire, constitue davantage une menace environnementale, particulièrement dans certains milieux fragiles comme les dunes et certaines autres terres publiques. Cette activité ne peut donc en aucune manière constituer un produit touristique pour la région. La pratique de la motoneige, à cause de son caractère saisonnier, cause moins de dommages à l'environnement, mais on n'envisage pas son développement comme produit touristique d'appel pour l'archipel compte tenu du grand nombre de milieux fragiles.

La CRÉGÎM accueille donc favorablement le document d'orientation qui répond, dans son ensemble, aux diverses préoccupations exprimées lors des consultations. Toutefois, nous voudrions apporter quelques suggestions en regard des différents dossiers analysés dans le cadre de cette démarche.

La concertation régionale

En ce qui concerne la première orientation, la concertation régionale, on préconise la mise en place en région d'une table de concertation sous la responsabilité de la CRÉ ou d'une autre instance régionale que celle-ci désigne pour établir un réseau interrégional pour la motoneige et pour le quad. On prévoit, par ailleurs, le financement et l'embauche d'une ressource pour assurer la coordination de chaque table régionale. Cette mesure répond à la demande de la Conférence régionale à l'effet de mandater un organisme régional pour assurer la coordination de ce dossier. Dans la région, la Conférence compte en assumer la responsabilité avec une table regroupant l'ensemble des intervenants concernés. Toutefois, compte tenu des importantes différences de problématique en Gaspésie et aux Îles-de-la-Madeleine, il faudra prévoir la formation de deux tables distinctes qui pourront alimenter les travaux de la personne ressource attitrée à cette tâche.

En conséquence, nous recommandons que la Conférence régionale des élu(e)s de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine assume le mandat de concertation qui lui est dévolu et que soient établies deux tables distinctes en Gaspésie et aux Îles, compte tenu de la différence des problématiques qui existe dans les deux parties de son territoire.

Le financement des réseaux interrégionaux

En ce qui concerne le financement de la mise en place et de l'entretien des sentiers interrégionaux, la plupart des organismes régionaux consultés avaient formulé le souhait que le ministère des Transports du Québec (MTQ) prenne la responsabilité du développement, de l'aménagement, de la signalisation et de l'entretien du sentier national gaspésien appelé « La 5 » via des ententes avec les clubs de motoneigistes de la région. En ce qui concerne plus spécifiquement l'entretien des sentiers, la région avait suggéré de majorer le programme qui vise à prélever un montant sur le coût des plaques d'immatriculation des véhicules.

À cet égard, le document d'orientation reste plutôt évasif. Pour la mise en place des sentiers interrégionaux, on fait référence à une aide financière provenant et des programmes du MAMR et du milieu (municipalités, clubs, entreprises privées) dans des proportions qui restent à être déterminées, mais on n'indique aucune prise en charge ni implication financière significative du MTQ à ce chapitre. Nous nous interrogeons, notamment, sur la part de financement que les municipalités pourraient être appelées à assumer dans un tel contexte.

On fait, par ailleurs, mention des suggestions recueillies au cours de la consultation à l'effet de financer l'entretien des sentiers par la majoration et une répartition plus équitable du programme associé aux montants prélevés par la SAAQ en sus des droits d'immatriculation des VHR, mais encore là on ne note aucun engagement formel du MTQ à cet égard.

Considérant que la pérennisation des sentiers passe principalement par le financement adéquat de leur mise en place et de leur entretien, on doit noter une importante lacune à ce chapitre. Les propositions esquissées n'annoncent rien de nouveau qui puisse apaiser les principales inquiétudes exprimées lors de la consultation de juin dernier.

En conséquence, nous recommandons que les revenus du membership impartis à l'entretien des sentiers soient globalement déposés dans une enveloppe à l'échelle du Québec pour être ensuite répartis au prorata de la longueur des sentiers à entretenir dans chacune des régions. Nous croyons qu'une telle révision du volet de la péréquation permettrait un partage plus équitable de l'aide financière tout en donnant à notre région les moyens nécessaires à la réalisation de ses responsabilités et à l'atteinte de ses objectifs de développement.

La pérennité des sentiers

Nonobstant les réserves émises au point précédent, la proposition d'amendement législatif visant à protéger les réseaux interrégionaux contre certains recours, moyennant leur conformité à certains critères d'ordre environnemental, nous paraît pouvoir contribuer, dans une certaine mesure, à la pérennisation des sentiers et au maintien des retombées économiques générées par les VHR dans la région. Toutefois, nous devons vous rappeler qu'aussi longtemps que le financement de la mise en place et de l'entretien de ces infrastructures ne sera pas stabilisé par un programme équitable et accessible, la situation précaire de ce secteur d'activité ne sera pas améliorée en Gaspésie et aux Îles.

Par ailleurs, l'amendement législatif proposé pour protéger les propriétaires qui accordent des droits de passage contre les recours, sauf en cas de faute lourde ou intentionnelle de leur part, répond favorablement à une préoccupation énoncée par les représentants de l'Union des producteurs agricoles lors de la consultation.

En conséquence, nous sommes globalement en accord avec les dispositions réglementaires visant à assurer la pérennité des sentiers. Elles garantissent le maintien des retombées économiques générées par les VHR dans les régions tout en préservant les investissements des différents paliers de gouvernement et des fédérations dans ce secteur d'activité.

Le resserrement des règles

Les mesures proposées à ce chapitre recouvrent toute une gamme de considérations, tant de l'ordre de la santé et de la sécurité publiques que de l'environnement ou encore de la portée de certains règlements municipaux.

Les principales préoccupations concernant le resserrement des règles relatives à l'utilisation des VHR ont surtout été exprimées par la Municipalité des Îles-de-la-Madeleine et les groupes environnementaux de l'archipel dans leurs mémoires. En effet, c'est aux Îles que les particularités du territoire mettent le plus en évidence les effets négatifs de la pratique de ces activités sur le milieu, la pratique des quads et autres véhicules tout-terrains encore davantage que celle de la motoneige.

En termes de santé et d'environnement, l'interdiction de la vente de tout équipement pouvant servir à modifier les VHR, particulièrement les systèmes d'échappement, constitue un pas dans la bonne direction. En ce qui a trait à la sécurité, l'amendement visant à hausser à 16 ans l'âge minimal pour conduire un véhicule hors route répond partiellement à la demande de la Municipalité des Îles qui aurait souhaité qu'il soit établi à 18 ans. Par ailleurs, certaines autres mesures comme l'obligation de formation et d'obtention du certificat d'aptitudes pour les jeunes de 16 et 17 ans, ainsi que le fait de rendre progressives les amendes liées à la vitesse devraient contribuer à minimiser les risques d'accident.

La planification d'un programme de formation et de reconnaissance professionnelle destiné aux guides de motoneige, sous l'égide de Tourisme Québec, répond à une préoccupation souvent exprimée par l'industrie touristique qui place la formation au cœur de sa problématique de développement.

L'amendement législatif qui vise à commuter l'approbation obligatoire par le MTQ des règlements municipaux régissant la circulation des VHR sur les chemins publics municipaux en un simple devoir d'information de la part de la municipalité donnera davantage de responsabilités aux municipalités en matière de législation dans ce dossier. Toutefois, nous sommes d'avis que le MTQ doit continuer à s'assurer que les règlements émis par les municipalités respectent les normes de sécurité en vigueur à l'échelle provinciale.

Enfin, nous sommes d'avis que le projet de politique gouvernementale en matière de véhicules hors route aurait avantage à s'appuyer sur les résultats d'une étude environnementale plus approfondie qui viendrait mieux documenter les effets de ces pratiques sur le milieu physique et humain et ce, particulièrement dans les zones identifiées comme plus fragiles. À cet égard, une telle étude trouverait avantage à se dérouler partiellement dans la Municipalité des Îles-de-la-Madeleine. L'intensité de telles activités sur un territoire restreint et hautement fragile rend évidents leurs impacts sur le milieu et la nécessité de les prendre en considération préalablement à toute ambition de développement économique, qu'elle soit de nature touristique ou autre.

En conséquence, nous recommandons l'adoption de toutes les mesures législatives et réglementaires proposées visant à resserrer les règles de pratique des véhicules hors route en matière d'environnement et de sécurité. Nous recommandons également la tenue d'une étude environnementale qui viendrait encore mieux documenter les effets de cette pratique dans les milieux identifiés comme plus fragiles à cet égard.

La surveillance des sentiers

Presque au même titre que l'épineuse question de l'entretien des sentiers, celle de la surveillance des sentiers constitue une préoccupation majeure pour les gens des fédérations et les autorités municipales qui auront à en assurer la gestion. Les représentants de la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (FCMQ), section Gaspésie, ont éloquemment démontré que le manque de formation des surveillants et le peu de pouvoir qui leur est imparti ne leur permettent pas, dans le contexte actuel, d'effectuer une tâche efficace et à la hauteur des attentes de leur organisation.

Le gouvernement se propose de donner plus de pouvoirs à certains d'entre eux, spécialement formés, notamment pour émettre des contraventions. De plus, on parle d'une entente entre la SQ et les fédérations de VHR pour former ces agents de surveillance. Nous voudrions obtenir la garantie que ce

programme ne se réduira pas à une formation de quelques heures au terme de laquelle les surveillants seront investis de nouveaux pouvoirs sans pour autant avoir préalablement acquis les compétences nécessaires pour s'acquitter de leur tâche avec efficacité. À cet effet, l'exemple du programme STOP (Snowmobile Trail Officers Patrol) développé en Ontario auquel font référence les représentants de la FCMQ pourrait fournir certains éléments pertinents.

En conséquence, nous recommandons que le MTQ mette en place, avec la collaboration de la Sûreté du Québec et des fédérations, un programme de formation à la hauteur des nouveaux pouvoirs qui seront impartis aux agents de surveillance afin qu'ils possèdent toutes les compétences requises par l'exercice de leurs fonctions.

La sensibilisation

Nous croyons que la tenue d'une campagne de sensibilisation destinée aux utilisateurs de VHR et encore plus particulièrement aux jeunes adeptes de ces activités pourra permettre d'atteindre une cohabitation plus harmonieuse entre les conducteurs de VHR et les citoyens riverains. Cependant, les autres aspects de la problématique évoqués précédemment doivent être adéquatement pris en charge.

Nous voudrions insister sur l'importance d'une campagne de sensibilisation auprès des jeunes clientèles compte tenu que les statistiques prouvent qu'ils sont encore plus susceptibles de contrevenir aux règles de bonne pratique en ce domaine. En outre, les principes inculqués dès la jeunesse peuvent avoir des effets bénéfiques pour de nombreuses années.

En terminant, nous croyons que les manufacturiers devraient être non seulement sensibilisés, mais responsabilisés. Leurs campagnes publicitaires devraient être davantage axées sur les attraits touristiques, mais dans le cadre plus vaste de respect du milieu et de l'environnement naturel dont font souvent partie ces attraits et moins sur les seules notions de vitesse et de performance à vision réduite qui constituent l'essentiel des spots publicitaires généralement diffusés.

En conséquence, nous recommandons la tenue d'une large campagne de sensibilisation et de responsabilisation destinée aux utilisateurs et aux manufacturiers de véhicules hors route, visant à leur inculquer les principes d'une pratique sécuritaire et respectueuse des citoyens et de l'environnement dans un objectif de cohabitation harmonieuse avec les riverains.

Conclusion

En conclusion, nous considérons que, sous réserve des recommandations énoncées ci-après, le document d'orientation répond adéquatement aux préoccupations exprimées par les divers regroupements et organismes lors des consultations de juin dernier et nous en entérinons globalement le contenu.

Nous reprenons donc ci-après les cinq recommandations relatives aux principaux chapitres du document d'orientation.

- En matière de concertation régionale, nous recommandons que la Conférence régionale des élu(e)s de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine assume le mandat de concertation qui lui est dévolu et que soient établies deux tables distinctes pour la Gaspésie et les Îles, compte tenu de la différence de problématique qui existe dans chacune des parties du territoire.
- En vue d'assurer adéquatement le financement des réseaux interrégionaux, nous recommandons que les revenus du membership impartis à l'entretien des sentiers soient globalement déposés dans une enveloppe à l'échelle du Québec et qu'ils soient ensuite répartis au prorata de la longueur des sentiers à entretenir dans chacune des régions.
- Nous sommes généralement d'accord avec les dispositions réglementaires visant à assurer la pérennité des sentiers. Elles garantissent le maintien des retombées économiques générées par les VHR dans les régions tout en préservant les investissements des divers paliers de gouvernement et des fédérations dans ce secteur d'activité.
- Nous recommandons l'adoption de toutes les mesures législatives et réglementaires proposées, visant à resserrer les règles de pratique des véhicules hors route en matière d'environnement et de sécurité. Nous recommandons également la tenue d'une étude environnementale qui viendrait encore mieux documenter les effets de cette pratique dans les milieux identifiés comme plus fragiles à cet égard.
- En ce qui a trait à la surveillance des sentiers, nous recommandons que le MTQ mette en place, en collaboration avec la Sûreté du Québec et les fédérations, un programme de formation à la hauteur des nouveaux pouvoirs qui seront impartis aux agents de surveillance afin qu'ils possèdent toutes les compétences requises par l'exercice de leurs fonctions.
- Enfin, nous recommandons la tenue d'une vaste campagne de sensibilisation auprès des utilisateurs et des manufacturiers de véhicules hors route, visant à favoriser une pratique sécuritaire et respectueuse des citoyens et de l'environnement dans un objectif de cohabitation harmonieuse avec les riverains.