



CONFÉRENCE RÉGIONALE
DES ÉLUS DE L'ESTRIE

**RAPPORT FINAL DU 2^e MANDAT DE LA TABLE
DE CONCERTATION RÉGIONALE SUR LES VÉHICULES HORS ROUTE**

Présenté au ministère des Transports du Québec

Adopté par le conseil d'administration de la CRÉ de l'Estrie
le 18 septembre 2013

TABLE DES MATIÈRES

	Page
1. Identification de l'organisme coordonnateur de la table	1
2. Description du mandat 2010-2013.....	1
2.1 Mesures spécifiques	2
2.2 Communication avec la population.....	3
3. Table estrienne de concertation sur les véhicules hors route	3
3.1 Composition de la table.....	3
3.2 Rencontres de la table	5
3.3 Sous-comités de la table de concertation.....	5
3.4 Comité sur les VHR à Sherbrooke.....	6
3.5 Comité technique par MRC	7
4. Sentiers interrégionaux et sentiers durables.....	7
4.1 Description des sentiers interrégionaux.....	7
4.2 Problématiques	8
4.2.1 Droit de passage et durabilité des sentiers.....	8
4.2.2 Capacité des clubs de VHR	9
4.2.3 Délinquance, vitesse et image négative de la pratique du quad et de la motoneige	9
4.2.4 Coût des aménagements dans les emprises d'autoroutes	10
5. Plan d'évacuation des blessés	10
5.1 Objectifs du plan d'évacuation des blessés.....	11
5.2 Comité-conseil en sécurité et intervention d'urgence	11
5.3 Résultats.....	11
5.4 Prochaines étapes	12
6. Conclusion	12

LISTE DES TABLEAUX

	Page
Tableau 1 : Composition de la table	4
Tableau 2 : Composition du comité de la Ville de Sherbrooke sur les VHR	6
Tableau 3 : Nombre total de kilomètres de sentiers interrégionaux VHR	7
Tableau 4 : Nombre total de kilomètres de sentiers interrégionaux VHR sur des terres publiques (domaine de l'État) et sur des terres privées.	8
Tableau 5 : Nombre total de kilomètres de sentiers VHR faisant partie du tracé des sentiers durables (permanents) sur des terres publiques (domaine de l'État) et sur des terres privées.	8

1. IDENTIFICATION DE L'ORGANISME COORDONNATEUR DE LA TABLE

<i>Région administrative :</i>	<i>Estrie</i>
<i>Organisme :</i>	<i>Conférence régionale des élus de l'Estrie</i>
<i>Coordonnateur :</i>	<i>Louis Versailles</i>
<i>Période désignée :</i>	<i>2010-2013</i>

La CRÉ de l'Estrie a pour mission de contribuer au développement économique, social, culturel et communautaire de la région de l'Estrie, par la concertation, la planification et la coordination afin de favoriser l'épanouissement des personnes, des collectivités et des milieux.

La CRÉ de l'Estrie agit comme interlocuteur privilégié du gouvernement du Québec en matière de développement régional. Elle a comme principaux mandats :

- ♦ de favoriser la concertation des partenaires dans la région et de donner, le cas échéant, des avis au ministre sur le développement de l'Estrie;
- ♦ d'élaborer et de mettre en œuvre un plan quinquennal de développement pour la région, dans une perspective de développement durable;
- ♦ de conclure des ententes spécifiques avec les ministères ou les organismes du gouvernement et, le cas échéant, avec d'autres partenaires;
- ♦ de soutenir des actions structurantes en regard des priorités régionales;
- ♦ d'exécuter tout autre mandat que lui confie le gouvernement du Québec.

C'est en vertu de son rôle d'instance régionale de concertation que la CRÉ de l'Estrie a réalisé ce second mandat portant sur les véhicules hors route.

2. DESCRIPTION DU MANDAT 2010-2013

Dans le cadre des travaux de la table de concertation estrienne sur les VHR, un premier mandat a été réalisé entre 2006 et 2009. Le présent rapport décrit les activités réalisées dans le cadre du second mandat, soit entre le 1^{er} avril 2010 et le 31 mars 2013.

Ce second mandat contribuait à compléter les travaux amorcés au cours de la période précédente. Cependant, en raison des difficultés rencontrées pour mettre en place un réseau de sentiers interrégionaux de quad opérationnel sur quatre saisons, celui-ci pourrait être revu et ajusté pour mieux répondre à cette réalité spécifique.

Comme pour le premier mandat, les deux réseaux de sentiers interrégionaux pour les VHR devront être identifiés à même les réseaux existants et devront avoir obtenu tous les droits de passage appropriés. Ces sentiers devront être aménagés de façon à atténuer les inconvénients de voisinage.

Dans certains cas, les sentiers conflictuels devront être déménagés ou réaménagés, par exemple avec des mesures d'atténuation du bruit ou de la vitesse. Dans le cas où des relocalisations sont envisagées, les sentiers régionaux ou locaux devront être considérés de façon prioritaire avant de construire de nouveaux tronçons de sentiers.

La localisation des réseaux interrégionaux doit prendre en considération le développement résidentiel, la sécurité, la protection de l'environnement et des écosystèmes, la cohérence du réseau, la sensibilité des milieux physiques ou la présence d'aires protégées, etc.

L'aménagement ou le réaménagement devra aussi se conformer aux schémas d'aménagement et de développement des municipalités régionales de comté (MRC), aux plans d'urbanisme des municipalités et à la réglementation en vigueur afin d'assurer le respect des citoyens et la quiétude des zones résidentielles.

Les Plans régionaux de développement intégré des ressources naturelles et du territoire (PRDIRT) devront aussi être pris en compte.

Il est à noter que le mandat ne couvre pas le déménagement, l'aménagement ou la relocalisation de sentiers. En ce sens, il est fidèle au rôle de la CRÉ de l'Estrie, à savoir la concertation entre les divers intervenants.

2.1 Mesures spécifiques

Chaque table de concertation régionale est également invitée à respecter les principes suivants :

- ♦ proposer des mesures pour limiter le plus possible la circulation des VHR à proximité des zones habitées, particulièrement entre 20 h et 7 h;
- ♦ tendre à augmenter les distances séparatrices minimales entre les sentiers et les résidences, particulièrement pour les nouveaux sentiers;
- ♦ prévoir des espaces de stationnement aux abords des principaux sentiers permettant un accès facile et sécuritaire à ces sentiers;
- ♦ réduire le plus possible la circulation dans les sentiers interrégionaux aménagés sur des cours ou des plans d'eau;
- ♦ proposer des mesures visant à protéger la faune et les habitats fauniques dans les sentiers;
- ♦ mettre en place des moyens visant à diminuer la circulation illégale hors sentier, particulièrement sur les terres privées, par exemple l'installation de clôtures ou de panneaux de sensibilisation invitant à rester dans les sentiers.

Pour maximiser les retombées économiques en région, les sentiers interrégionaux de VHR devront être bien intégrés à l'offre de services, notamment pour les clientèles touristiques.

La CRÉ de l'Estrie n'a pas réalisé toutes ces mesures spécifiques, car nombre d'entre elles ne relèvent ni de sa responsabilité ni de son pouvoir d'agir. De plus, au terme du mandat, force est de constater que les travaux d'aménagement, de localisation et de relocalisation des sentiers n'ont pu être complétés, puisque la plupart de ces mesures ne pouvaient être mises en œuvre dans l'immédiat, notamment les stationnements.

D'autre part, il est important de spécifier que Tourisme Cantons-de-l'Est ne fait plus la promotion des VHR et, par conséquent, n'inclut pas cette activité dans son offre touristique.

2.2 Communication avec la population

Pour que les citoyens soient bien renseignés sur l'avancement des travaux des tables de concertation régionale et qu'ils puissent y participer, chaque table était invitée à rendre accessible toute l'information pertinente en réalisant des activités de communication, par exemple la diffusion de bulletins sur le site Web de la CRÉ de l'Estrie ou de communiqués de presse.

Régulièrement, les membres de la Table de concertation estrienne sur les VHR, les administrateurs de la CRÉ de l'Estrie et les membres de la Table des MRC de l'Estrie ont été informés en continu des travaux et chacun avait un rôle de communication auprès de leurs pairs.

Certaines informations ponctuelles ont même été transmises via les communications régulières de la CRÉ de l'Estrie, mais celles-ci n'étaient pas destinées aux citoyens directement. Par contre, deux citoyens étaient membres de la table de concertation.

3. TABLE ESTRIENNE DE CONCERTATION SUR LES VÉHICULES HORS ROUTE

3.1 Composition de la table

Voici la liste des membres de la table de concertation au cours des trois années. Étant donné que certaines personnes ont été remplacées, les noms des titulaires du siège sont identifiés côte-à-côte.

Tableau 1 : Composition de la table

Représentants	Nom / Fonction
CRÉ de l'Estrie Président	Claude Boucher, préfet MRC du Val-Saint-François
CRÉ de l'Estrie Vice-président	Jacques Hémond, préfet, MRC des Sources Nicole Robert, préfet, MRC du Haut-Saint-François
Ville de Sherbrooke	Julien Lachance, conseiller municipal
MRC du Haut-Saint-François	Nicole Robert, préfet MRC du Haut-Saint-François
MRC du Val-Saint-François	Laurian Gagné, maire de Valcourt
MRC de Coaticook	Réal Ouimette, maire de Dixville
MRC des Sources	Ghislain Drouin, maire de Wotton
MRC du Granit	Ghislain Bolduc, maire de Lambton
MRC de Memphrémagog	Gérald Allaire, maire de Stukely-Sud
Association des centres locaux de développement de l'Estrie	Jocelyn St-Jean Directeur général du CLD du Val-Saint-François
Fédération québécoise des clubs de quads - Estrie	Yvon Champagne et Ronald Dubé Représentants régionaux
Fédération des Clubs de motoneigistes - Estrie	Marjorie Beaudette et Mario Côté Représentants régionaux
Aménagistes des MRC	Hugues Ménard et Karine Bonneville Aménagistes
Entreprise forestière	Raymond Vanier, Domtar
Monde des affaires	Caroline Émond, BRP
Conseil régional de l'environnement de l'Estrie	Michel Dufort, Fédération québécoise des chasseurs et pêcheurs - Estrie
Conseil Sport Loisir de l'Estrie	Louise Héroux, directrice générale
Sûreté du Québec	Luc Bernier, commandant

Syndicat des producteurs de bois de l'Estrie	André Roy, président
Union des producteurs agricoles de l'Estrie	François Bourassa, président
Service de police Ville de Sherbrooke	Réal Héту
Agence de la santé et des services sociaux de l'Estrie	Valois Boudreault
Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire	Miguel Herrero
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Thierry Bourdeau
Ministère des Ressources naturelles et de la Faune	Marie-Josée Goulet
Ministère des Transports du Québec	Denis Gagné
Ministère de la Sécurité publique	Christine Savard
Citoyen	Gilles Fafard
Citoyen	Jean-Paul Gendron
Personnes-ressources CRÉ de l'Estrie	Marie-Hélène Wolfe, directrice générale Louis Versailles, coordonnateur

3.2 Rencontres de la table

La table de concertation s'est rencontrée à sept reprises au cours du présent mandat, soit les 18 octobre 2010, 31 janvier 2011, 30 mai 2011, 29 août 2011, 13 février 2012, 5 juin 2012 et 29 novembre 2012. Les comptes rendus des réunions sont également annexés.

Les rencontres sont animées par le président ou le vice-président, alors que le coordonnateur agit comme personne-ressource et expert de contenu. Les discussions autour de la table ont toujours été très constructives et tous les partenaires ont participé activement à la recherche de solutions consensuelles pratiques.

3.3 Sous-comités de la table de concertation

Pour renforcer la concertation sur l'ensemble du territoire estrien, la CRÉ de l'Estrie a planifié certains comités de travail.

3.4 Comité sur les VHR à Sherbrooke

En partenariat avec la Ville de Sherbrooke, un comité spécial a été créé en vue de trouver des solutions consensuelles afin d'améliorer la durabilité des sentiers dans un contexte fortement urbanisé. L'accès au territoire sherbrookoise a maintes fois fait l'objet de sorties publiques dans l'actualité régionale.

Tableau 2 : Composition du comité de la Ville de Sherbrooke sur les VHR

Nom	Organisation
Julien Lachance, président	Ville de Sherbrooke Conseiller municipal
René Allaire	Ville de Sherbrooke Directeur général adjoint Gestion du territoire
Ronald Dubé	Club Quad Arc-en-ciel de l'Estrie Président
Martin Routhier	Club de motoneige Harfang de l'Estrie Président
Yvon Champagne	Fédération québécoise des Clubs Quads – Estrie, président
Yves Lemire	Division des infrastructures de transport et de la construction
Yvan Beloin	Destination Sherbrooke
Marie-Eve Gignac	Destination Sherbrooke
Louise Bourgault	Chambre de commerce de Sherbrooke
Pierre Boisvert	Ville de Sherbrooke Conseiller municipal
Jacques Viens	Université de Sherbrooke Vice-recteur adjoint

Présidé par M. Julien Lachance, conseiller municipal à la Ville de Sherbrooke, le comité s'est réuni à sept reprises de 2011 à 2013.

Les travaux ont principalement porté sur l'étude des sentiers assurant l'accès aux commerces ainsi que sur le projet de sentier permanent qui pourrait traverser Sherbrooke en utilisant l'emprise de l'autoroute 410.

En plus d'aborder plusieurs problèmes liés aux VHR et, dans certains cas, de trouver des solutions consensuelles, les traverses non conformes ainsi que les méthodes d'analyse de la Ville de Sherbrooke ont également été discutées.

En outre, le comité a servi à établir une communication structurée entre les élus, les fonctionnaires et les dirigeants des clubs. Dans un climat de coopération, chacune des parties pouvait comprendre les problématiques vécues par les autres partenaires.

3.5 Comité technique par MRC

Pour favoriser la concertation sur les territoires, des comités techniques ont de plus été organisés dans cinq MRC. Seule la MRC des Sources n'a pas participé à cette démarche.

Ces comités devaient valider les tracés préliminaires, identifier les problématiques importantes et déterminer des pistes de solution.

Voici la composition des comités techniques :

- ◆ l'aménagiste de la MRC;
- ◆ un représentant de chacun des clubs de motoneige locaux;
- ◆ un représentant de chacun des clubs de quad locaux;
- ◆ un représentant des syndicats locaux de l'UPA;
- ◆ le chargé de projet de la CRÉ de l'Estrie.

En plus de ratifier les tracés, les intervenants locaux partageaient leurs connaissances sur différentes problématiques et précisaient leurs attentes et leurs craintes face au mandat confié à la table de concertation; c'est ainsi que certaines conditions pour la réussite du projet étaient clairement

4 SENTIERS INTERRÉGIONAUX ET SENTIERS DURABLES

4.1 Description des sentiers interrégionaux

Les sentiers régionaux se composent de nombreuses pistes bien aménagées.

Tableau 3 : Nombre total de kilomètres de sentiers interrégionaux VHR

	2009	2012
Motoneige	604 km	494 km
Quad	556 km	573 km

Tableau 4 : Nombre total de kilomètres de sentiers interrégionaux VHR sur des terres publiques (domaine de l'État) et sur des terres privées.

	Publiques	Privées
Motoneige	50,7 km 15 km sur des terres du domaine de l'État et 35,7 km dans les emprises routières	444,3 km
Quad	132 km 126 km sur route	445 km

Tableau 5 : Nombre total de kilomètres de sentiers VHR faisant partie du tracé des sentiers durables (permanents) sur des terres publiques (domaine de l'État) et sur des terres privées.

	Publiques	Privées
Motoneige	144 km 35 km dans les emprises routières et 109 km sur des terrains appartenant à des MRC (emprises ferroviaires désaffectées)	497 km
Quad	163 km 91 km sur route, 15 km dans les emprises routières et 72 km sur des terrains appartenant à des MRC (emprises ferroviaires désaffectées)	383 km

Une démarche structurée, menée par la MRC du Granit, vise à acquérir la portion du chemin de fer du Québec Central dans la région de Mégantic afin de développer des sentiers récréotouristiques, incluant des sentiers de VHR. À ce jour, aucune entente n'a été conclue.

4.2 Problématiques

4.2.1 Droit de passage et durabilité des sentiers

Le grand nombre de propriétaires privés impliqués dans le dossier constitue le principal obstacle à la mise en place d'un réseau durable de sentiers VHR en Estrie. À l'heure actuelle, un peu plus de 2600 propriétaires sont touchés par les sentiers interrégionaux. Ceci provient du fait que seulement 9 % du territoire est de tenure publique et que les axes autoroutiers sont concentrés dans la partie ouest de la région.

Depuis quelques années, l'Estrie vit un phénomène inédit : l'arrivée en milieu rural de propriétaires issus des milieux urbains. Cette présence de nouveaux propriétaires à la recherche du calme de la campagne entre en conflit avec les usages traditionnels des territoires ruraux dont, entre autres, la présence de sentiers VHR. Bien que peu documenté, ce phénomène est de plus en plus ressenti par les acteurs des milieux ruraux et commence à avoir un impact sur l'octroi de droits de passage pour des sentiers de VHR.

La tenure particulière du territoire estrien ainsi que le défi de la cohabitation sont des particularités régionales rendant difficile la réalisation des sentiers durables qui répondent aux critères du MTQ. Malgré les multiples actions du comité, aucune solution significative n'est apparue jusqu'à maintenant.

4.2.2 Capacité des clubs de VHR

La pratique actuelle de la motoneige et du quad est basée sur des clubs locaux composés de bénévoles qui s'occupent de l'aménagement et de l'entretien des sentiers ainsi que de la gestion des droits de passage.

De façon générale, les clubs ne négocient annuellement qu'une fraction des droits de passage puisque la plupart sont renouvelés automatiquement. Dans un contexte où l'essoufflement des bénévoles a été identifié comme l'une des problématiques majeures, il est difficile d'imaginer qu'ils seront en mesure de renégocier sans aide les 2600 ententes d'un seul coup afin d'obtenir des ententes à plus long terme.

Par ailleurs, il peut sembler logique, dans le contexte établi précédemment, de se poser la question sur la pertinence d'une démarche structurée de renouvellement des droits de passage. Car une démarche officielle de négociation et de contacts avec les très nombreux propriétaires pourrait-elle avoir comme effet de nuire aux ententes existantes?

4.2.3 Délinquance, vitesse et image négative de la pratique du quad et de la motoneige

La région de l'Estrie est une région innovatrice, particulièrement agréable à vivre. D'ailleurs, Tourisme Cantons-de-l'Est a identifié l'Art de vivre comme principal vecteur de promotion. Toutefois, en Estrie, la convergence de ces visions avec la pratique du VHR ne semble pas naturelle.

Selon l'information recueillie, le bruit causé par le passage des VHR serait l'un des principaux irritants pour les riverains des sentiers. Bien que les études acoustiques démontrent que les VHR sont relativement silencieux lorsqu'ils roulent à basse

vitesse, il est actuellement très difficile de faire respecter les limites de vitesse sur les sentiers.

Les dommages causés par une minorité de délinquants nuisent grandement à l'image des VHR, en particulier du quad. De plus, en raison de sa polyvalence, la pratique du quad est perçue comme moins contrôlable que celle de la motoneige, ce qui complexifie l'octroi de droits de passage. Des dommages causés par d'autres modes de transport, comme les motocross ou les véhicules de type Jeep, sont souvent associés aux quads, ce qui amplifie cette image négative.

Il convient d'ajouter que les municipalités sont aussi réticentes à accorder des autorisations de circulation sur leurs routes, car elles n'ont actuellement pas les moyens d'en assurer le contrôle, ni la Sûreté du Québec d'ailleurs.

Une autre particularité régionale a fait son apparition de façon plus marquée au cours de la dernière année du mandat : les « grenouilles » ou véhicules tout-terrain. La pratique de cette activité cause de nombreuses tensions et a défrayé l'actualité. Dans l'opinion publique, ces VTT et les VHR forment une seule et même famille : cette situation préoccupe tant les citoyens que les élus et même les membres des clubs. Cela ne contribue pas à la bonne cohabitation et à l'acceptabilité sociale. À cet égard, la CRÉ de l'Estrie n'est pas intervenue.

4.2.4 Coût des aménagements dans les emprises d'autoroutes

L'utilisation des emprises d'autoroute pourrait être une solution à certains endroits pour créer des sections de sentier permanent dans des secteurs critiques. Cependant, compte tenu de la topographie de la région, l'aménagement de ces sentiers s'avère très dispendieux. Par exemple, le projet de sentier quad dans l'emprise de l'autoroute 10-55 à Sherbrooke, qui remplacerait un sentier interrégional fermé, est estimé à 800 000 \$, soit 11 500 \$ du kilomètre selon la FQCQ.

Les travaux réalisés avec la direction régionale du MTQ ne nous ont pas mené à chiffrer les coûts. Nous avons essentiellement travaillé à considérer et à évaluer la faisabilité d'utiliser les emprises. Notons qu'il y a à peine quelques années, le MTQ a lui-même retiré les sentiers des emprises d'autoroutes.

5. PLAN D'ÉVACUATION DES BLESSÉS

Lord du premier mandat confié à la CRÉ de l'Estrie, la Table de concertation estrienne sur les VHR avait entrepris une démarche de consultation et de concertation pour produire un plan d'évacuation. Ce dernier devait s'insérer dans un contexte beaucoup plus large, soit l'élaboration d'un Plan de gestion des risques tel que défini dans la norme *CAN/CSA-ISO 31000 Management du risque - Principes et lignes directrices* et le *Guide d'élaboration d'un*

plan d'action de développement durable du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDEP).

Rappelons que les travaux préparatoires du comité national MTQ-CRÉ prévoyaient qu'un cadre de référence serait proposé par les instances gouvernementales et qu'ensuite les tables VHR pourraient réaliser leur plan selon les spécificités régionales. À ce jour, cet outil n'a pas encore été rendu disponible.

5.1 Objectifs du plan d'évacuation des blessés

Le plan d'évacuation des blessés remplit les objectifs suivants :

- ◆ rendre sécuritaire la pratique de l'activité dans un sentier récréotouristique;
- ◆ organiser les services de premier secours et d'évacuation en lien avec l'activité et l'infrastructure;
- ◆ être apte à porter secours et donner accès aux services d'urgence dans des délais raisonnables.

5.2 Comité-conseil en sécurité et intervention d'urgence

Le comité-conseil en sécurité et intervention d'urgence s'acquitte de ces mandats :

- ◆ identifier les facteurs de risques reliés à la pratique des VHR;
- ◆ développer les protocoles d'évacuation des blessés pour les réseaux de sentiers VHR;
- ◆ préciser les responsabilités des différents intervenants.

Sa composition inclut les participants suivants :

- ◆ représentant du ministère des Transports du Québec;
- ◆ dirigeants d'associations régionales des clubs de motoneige et de quad;
- ◆ représentant de la Conférence régionale des élus de l'Estrie;
- ◆ représentant de la Direction de santé publique de l'Estrie (Agence de l'Estrie);
- ◆ représentant de la Sûreté du Québec.

5.3 Résultats

Le plan développé intègre à la fois les outils requis à l'évacuation et les protocoles de communication et d'intervention. Résultat d'une concertation élargie des différents organismes directement concernés par un appel d'urgence ou de détresse, il devrait également répondre à une préoccupation régionale quant à la définition des rôles des différents intervenants impliqués dans le processus d'intervention.

Par la revue des lois et règlements en vigueur et de la jurisprudence, le plan vise à encadrer le plus clairement possible les responsabilités des différents acteurs quant aux mesures minimales de sécurité.

Tout compte fait, c'est l'approbation et l'obtention du consentement des différents intervenants à la mise en œuvre de ce plan que nous recherchons. Il s'agit de l'objectif ultime, sans quoi le plan ne pourra porter ses fruits auprès des différents usagers. C'est également un processus dynamique que nous souhaitons implanter par des rencontres récurrentes entre gestionnaires et intervenants.

5.4 Prochaines étapes

Pour tester l'implantation du plan d'évacuation des blessés, un projet pilote d'implantation dans une MRC devrait être réalisé. Cependant, cette étape ne fait pas partie du présent mandat.

6. CONCLUSION

Les travaux effectués par la Table estrienne de concertation sur les véhicules hors route ont permis à tous les intervenants de partager leur expérience et d'unir leurs efforts pour rendre plus sécuritaire et agréable l'utilisation des véhicules hors route, tout en respectant l'environnement.

Nous nous devons de remercier toutes les personnes qui ont participé, de près ou de loin, aux diverses activités de la Table.

La CRÉ de l'Estrie considère que les travaux réalisés ont permis d'établir un dialogue et que les pistes de solutions identifiées doivent être considérées. Toutefois, il est essentiel que le Ministère dégage des sommes significatives pour réaliser les travaux.