



Position de la CRÉ Montérégie Est sur l'usage des véhicules hors route



Le 28 juin 2005

Position de la CRÉ Montérégie Est sur l'usage des véhicules hors route

Le mercredi 8 juin 2005, la Conférence régionale des élus (CRÉ) de la Montérégie Est a mené une réflexion au sein d'un groupe de travail, en concertation avec divers intervenants et acteurs du milieu, que ce soit le ministère des Transports, les MRC, les municipalités, la Fédération québécoise des clubs quads (FQCQ), les regroupements et les organisations relevant du domaine de l'environnement et de la foresterie afin de définir les éléments problématiques et de trouver des pistes de solutions communes sur l'usage et la pratique des véhicules hors route.

Cette rencontre a été dirigée par M. Sylvain Berthiaume, directeur général de la CRÉ Montérégie Est et par Mme Stéphanie Jetté, conseillère en développement, en collaboration avec les acteurs en présence dont tous ont émis la position suivante :

Constatant que **l'usage des véhicules hors route** est une réelle problématique tant locale, régionale et nationale;

Estimant que l'usage des véhicules hors route, tels que les motoneiges et les véhicules tout terrain nécessitent une plus grande réglementation pour ainsi avoir un meilleur contrôle des sentiers et par le fait même, de permettre une conjugaison en ce qui a trait à la sécurité publique, la sensibilisation et l'information auprès des utilisateurs.

⇒ La CRÉ de la Montérégie Est souhaite que cette position soit prise en considération pour les raisons suivantes :

Il y a existence d'une problématique élargie liée à la pratique des véhicules hors route, et ce, en termes de sécurité publique, de protection de l'environnement et de cohabitation;

La loi sur les véhicules hors route relève du ministère des Transports du Québec, ministre responsable et chargé de l'application de la présente loi;

La Loi sur les véhicules hors route L.R.Q., chapitre V-1.2¹ prévoit des réglementations et des dispositions générales au Chapitre III concernant les lieux de circulation et des règles concernant l'utilisation des véhicules hors route au Chapitre IV;

Les pouvoirs publics assurent l'application des réglementations et de cette Loi en mettant en place les moyens de contrôle nécessaires.

Dans ce cadre de concertation avec les acteurs du milieu :

- ⇒ La CRÉ de la Montérégie Est considère que l'usage de véhicules hors route nécessite la production d'un document d'information et de sensibilisation à l'attention des utilisateurs de véhicules hors route, des concessionnaires, des Offices du tourisme, de la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (FCMQ) et de la Fédération québécoise des clubs quads du Québec (FQCQ).
- ⇒ La CRÉ de la Montérégie Est compte présenter les diverses problématiques de son territoire et les solutions proposées à la consultation publique qui aura lieu le 28 juin prochain, à Saint-Jean-sur-Richelieu.

Au-delà du cas spécifique des véhicules hors route, la CRÉ de la Montérégie Est souhaite évoquer la question de l'éducation et de la sensibilisation afin de renforcer la sécurité sur l'ensemble du réseau et des sentiers de la Montérégie Est.

À cet effet, la CRÉ de la Montérégie Est veut attirer l'attention sur la nécessité de suivi du dossier dans le but d'adapter ses recommandations aux problématiques qui seront soulevées et aux pistes de solutions qui seront proposées par les acteurs de la Montérégie Est à la prochaine consultation publique.

¹ Ministère des Transports du Québec, *Loi sur les véhicules hors route*, mai 2005.

Aussi, compte tenu de l'expansion de cette industrie, que des mesures supplémentaires devront être mises de l'avant afin de créer des conditions de mise en place d'une culture de «cohabitation» au sens large à l'égard de l'usage et de la pratique des véhicules hors route.

Bref, de part sa participation à cet exercice, la CRÉ de la Montérégie Est compte supporter la mise en œuvre d'un schéma d'actions destiné à renforcer d'une part, la sécurité publique, et d'autre part, de protéger, en partenariat avec les intervenants du milieu, les écosystèmes du territoire. Cette démarche entre parfaitement dans un cadre de concertation et confirme l'importance de la contribution que la CRÉ de la Montérégie Est s'efforce d'apporter dans ce domaine.

Cette position et le rapport qui l'accompagne constituent une étape importante dans un effort de concertation qui doit être poursuivi tant au niveau régional, que national.

Rapport de concertation

Table des matières

INTRODUCTION	8
1. Origine de la rencontre	9
1.1 La consultation publique du 28 juin 2005	9
2. Portrait de l'industrie.....	10
2.1 L'industrie	10
2.2 Les données statistiques	11
3. Problématiques régionales de la Montérégie Est	12
3.1 La sécurité publique	12
3.2 L'environnement	13
3.3 Les terres agricoles	13
3.4 Le bruit	14
3.5 Conjugaison entre la sécurité, la sensibilisation et l'information	14
4. Solutions et recommandations proposées	14
4.1 Les solutions	14
4.2 Les recommandations	18
CONCLUSION	19
 Annexe	
Composition du groupe de travail en date du 8 juin 2005	21

Introduction

La Montérégie Est est caractérisée par une population de près de 580 000 habitants sur son territoire. De cela découle des milieux urbains et ruraux bien structurés qui s'étendent sur une superficie de 7 125 km². Par ailleurs, le territoire est composé de zones à forte densité de population lesquelles avoisinant bien souvent des terres agricoles de grandes qualités. Ainsi, la population urbaine, interne ou externe de la région n'est pas toujours conscientisée face à la préservation de l'environnement, à la fragilité des milieux forestiers et des terres agricoles ainsi que les cultures qui en découlent. Cette réalité nous amène donc à constater une problématique relative à l'usage des véhicules hors route.

Toutefois, il est important de souligner qu'en majeure partie, ce ne sont pas les utilisateurs en provenance de clubs de motoneigistes ou de VTT qui génèrent le plus de plaintes, mais bien ceux qui sont non membres de ces dits clubs ou regroupements. Dans les faits, c'est l'utilisation anarchique de ces véhicules qui, le plus souvent, est pointée du doigt.

Bref, ce rapport n'a pas lieu de faire une étude exhaustive sur la problématique actuelle. Les constats et les faits saillants des divers mémoires et études qui ont été portés antérieurement sur le sujet rencontrent certes des similitudes au niveau régional et national. Ce rapport fait davantage référence à une synthèse des éléments recueillis lors de cette rencontre tout en proposant des solutions et des recommandations qui seront acheminées au ministère responsable et qui seront partagées lors de la prochaine consultation publique.

1. Origine de la rencontre

1.1 La consultation publique du 28 juin 2005

La ministre, madame Julie Boulet, ministre déléguée aux Transports et ministre responsable de la région de la Mauricie, a annoncé la venue de diverses consultations publiques portant sur les véhicules hors route, et ce, au sein de différentes villes et municipalités de la province du Québec. Ces consultations ont pour objectif premier de trouver des solutions permanentes aux problématiques liées à l'utilisation de ces véhicules. Déjà, certaines consultations publiques ont été réalisées et le ministère compte bien inscrire les pistes de solutions qui seront proposées dans les priorités gouvernementales que sont «le développement durable, le développement économique des régions ainsi que l'amélioration de la santé publique et de la sécurité par la prévention»².

À cet effet, la CRÉ de la Montérégie Est est interpellée en raison de l'étendu du réseau et des sentiers en présence sur son territoire qui n'échappent pas aux diverses problématiques liées à la pratique des véhicules hors route. De plus, nombreux sont les utilisateurs des véhicules hors route sur le territoire.

Afin d'émettre des recommandations sur la problématique des véhicules hors route, la CRÉ de la Montérégie Est a initié une rencontre informelle avec la présence de divers partenaires et organisations du milieu dans le but de connaître leurs réalités locales. Cette rencontre a eu pour effet de faire ressortir des actions et des pistes de solutions intéressantes.

² Transports Québec, *Consultation publique sur les véhicules hors route 2005, Document de réflexion*, Québec

2. Portrait de l'industrie

2.1 L'industrie

L'industrie des véhicules hors route est, depuis les années 2000, en effervescence. Les retombées économiques de cette industrie représentent quelque 2 milliards de dollars au Québec³. À preuve, l'immatriculation des motoneiges a augmenté de 8,7 % entre la période de 2000 à 2005 et de 45,6 % en ce qui concerne les immatriculations des véhicules tout terrain entre les années 1999 à 2003.

Par ailleurs, cette industrie génère plusieurs emplois qui sont liés à l'industrie touristique et manufacturière. De plus, on est en présence d'une structure organisationnelle bien établie par la présence de plusieurs clubs de motoneigistes et clubs de véhicules tout terrain, et ce, à travers les régions du Québec.

À la page suivante, les tableaux statistiques donnent un portrait sur l'évolution de la croissance de cette industrie.

³ Zins Beauchesne et associés, étude de la FQCQ, 2003

2.2 Les données statistiques

Motoneiges - Évolution des données générales au Québec (2000 à 2004)

Année	Nombre de motoneiges immatriculées ¹	Nombre de clubs	Nombre de membres ²	Nombre de km de sentiers
2004-2005	161 440	231	N/D	33 700
2003-2004	157 370	232	98 016	33 640
2002-2003	145 843	233	96 723	33 640
2001-2002	149 915	233	86 091	33 640
2000-2001	148 498	235	105 733	33 640

Sources :

1- Société de l'assurance automobile du Québec

2- Fédération des clubs de motoneigistes du Québec

Site Internet du Ministère des Transports du Québec

Quads - Évolution des données générales au Québec (1999-2003)

Année	Nombre de VTT immatriculés ¹	Nombre de membres 31 octobre ²	Nombre de km de sentiers ²	Nombre de clubs au 30 avril ²	Nombre de VTT neufs vendus au Québec ³
2003	278 576	51 108	17 159	140	28 605
2002	257 993	43 867	16 436	130	27 303
2001	238 151	33 658	15 046	121	23 415
2000	222 596	31 711	11 334	109	21 816
1999	191 311	23 517	8 906	100	17 807

Sources :

1- Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ).

2- Étude réalisée pour le compte du MTQ en 2003 et basée sur des données de la Fédération québécoise des clubs quads

3- Conseil canadien des distributeurs de VTT (CATV)

Site Internet du Ministère des Transports du Québec

Nombre de motoneiges et de véhicules tout terrain immatriculés (2003)

	Motoneige	Tout terrain
Montérégie	13 704	31 588
Ensemble du Québec	157 370	278 576

Source : Société de l'assurance automobile du Québec, Dossier statistique, Bilan 2003.

Nombre de membres, de clubs et de kilomètres de sentier (2004)

	Nombre de membres	Nombre de clubs	Nombre de Km de sentier	Nombre de membres Quads	Nombre de clubs	Nombre de Km été	Nombre de Km hiver
	Motoneiges ¹			Quads ²			
Montérégie Est	N/D	5	N/D	2 980	5	N/D	N/D
Montérégie	N/D	25	2 294	N/D	13	508	1 190
Ensemble du Québec	98 016	231	33 500	51 492	145	10 002	9 673

Sources :

1- Fédération des clubs de motoneigistes du Québec - Site Internet.

2- Fédération québécoise des clubs quads - Site Internet.

3. Problématiques soulignées en Montérégie Est

Les problématiques soulevées ont été divisées en 5 champs tels que la sécurité publique, l'environnement, les terres agricoles, le bruit, la sensibilisation et l'information. À cet effet, les problématiques rencontrées sont les suivantes :

3.1 La sécurité publique

- Malgré des ententes avec les clubs sur l'utilisation de pistes cyclables, la réglementation n'est pas respectée et il y a abus de certains utilisateurs;
- Usage inadéquat des VHR sur les pistes cyclables;
- Manque de collaboration avec la Sûreté du Québec;
- Manque d'effectifs de la Sûreté du Québec, ce qui engendre une impossibilité d'exercer ses pleins pouvoirs;
- Difficulté à amasser des preuves lorsqu'il y a infraction à la Loi par les utilisateurs de VHR;
- Exode de personnes âgées vivant en milieu rural pour un milieu urbain en raison que des véhicules hors route circulent sur les trottoirs;
- Problématique de proximité entre les lieux d'usage de VHR et les milieux urbains;
- Bris de clôtures privées et publiques;
- Présence de plusieurs croisements dans les sentiers ce qui cause un problème de sécurité;
- Utilisation non autorisée des emprises de route.

3.2 L'environnement

- L'utilisation accrue des véhicules hors route suscite des inquiétudes concernant les dommages pouvant être causés à l'environnement;
- Dégâts environnementaux;
- Absence d'une philosophie axée sur un «esprit vert »;
- Problème de sécurité et de drainage en lien avec l'environnement;
- La saison estivale est la plus problématique;
- Saccage de sablières par certains utilisateurs;
- Les manufacturiers produisent des véhicules de plus en plus performants sans tenir compte en tout temps du protocole de Kyoto.

3.3 Les terres agricoles

- Passage en tout temps de véhicules hors route sur les terres agricoles;
- Perte de récoltes en raison des passages trop fréquents des VHR;
- Manque de connaissance des utilisateurs de VHR en regard à l'agriculture;
- Dommages à la propriété (clôtures, fossés, etc) ;
- Activité des VHR se pratiquant sur des terres de nature privée;
- Cohabitation difficile avec les animaux en pâturage à proximité des sentiers;
- Facilité d'accès pour l'implantation de culture illicite;
- La population périurbaine et semi-urbaine n'est pas consciente des dommages qu'elle engendre sur les terres agricoles.

3.4 Le bruit

- Bruit intense lorsque les utilisateurs de VHR utilisent les sentiers étant à proximité des résidences.

3.5 Conjugaison entre la sécurité, la sensibilisation et l'information

- Présence significative de VTT sur les pistes cyclables;
- Difficulté de mettre en pratique la réglementation existante;
- Utilisation anarchique des VHR;
- Absence d'un plan de communication pour sensibiliser les utilisateurs, les touristes et la population en générale;
- Mauvaise image des clubs quads car ces derniers sont souvent associés aux motocyclettes hors route (motocross).

4. Solutions et recommandations proposées

Les solutions proposées porteront notamment sur la sécurité publique, l'environnement, l'éducation, la sensibilisation et l'information, le bruit et la conscience sociale.

4.1 Les solutions

Les solutions proposées en matière de sécurité publique :

- Mettre en place un examen obligatoire et renouvelable à tous les 5 ans. Cet examen porterait sur tous les sujets relatifs à la Loi, à la réglementation, à la sécurité publique, à l'environnement, à la foresterie, l'agriculture, à la cohabitation et à la propriété privée;

- Rendre les immatriculations des véhicules visibles;
- Éviter les croisements de sentiers;
- Mettre en place des sentiers permanents (de préférence) sur les terres publiques afin d'avoir une meilleure promotion, signalisation et contrôle des lieux;
- Augmenter le nombre de patrouilleurs;
- Donner plus de pouvoir aux patrouilleurs assermentés et que ces derniers puissent émettre des contraventions;
- Permettre l'émission de contravention en fonction du véhicule au lieu de l'individu, et ce, afin de responsabiliser le propriétaire;
- Impliquer davantage la Sûreté du Québec;
- Donner plus de pouvoir aux clubs de motoneigistes et de VTT;
- Diminuer la longueur en ligne droite des sentiers;
- Établir des tracés permettant davantage d'arrêts;
- Exercer un meilleur contrôle dans l'utilisation des pistes cyclables de manière à diminuer l'achalandage des VHR et plus particulièrement des VTT;
- Instaurer des tracés hors des agglomérations habitées;
- Mettre en place des voies de contournement des villages et du milieu habité;
- Allouer un budget spécial supplémentaire dans le but d'instaurer une patrouille policière sur les pistes cyclables.

Les solutions proposées en matière d'environnement :

- Convenir avec les concessionnaires et les manufacturiers de modifier les véhicules afin que ceux-ci deviennent moins polluants;
- Revoir la pertinence d'établir des sentiers dans les parcs régionaux;
- Diminuer la performance des véhicules;
- Bannir les nouveaux produits de VTT muni de chenille car ils permettront de circuler partout et engendreront une plus grande délinquance;
- Remplacer les moteurs des VHR polluants pour une meilleure protection de la santé et de l'environnement;
- Appliquer de nouvelles normes environnementales relatives aux gaz d'échappement des VHR.

Les solutions proposées en matière d'éducation, de sensibilisation et d'information:

- Apposer une vignette sur les immatriculations afin de définir l'usage réel des VHR dont par exemple la lettre (T) pour le travail général, la lettre (A) pour le travail agricole et la lettre (R) pour récréatif;
- Établir un membership obligatoire de tous les utilisateurs de VHR actuels ou futurs à une organisation reconnue dont par exemple : la FCMQ, la FQCQ, l'UPA, les Producteurs forestiers, etc;
- Convenir d'une publication conjointe entre les FCMQ, la FQCQ et les Offices de Tourisme dans le but de sensibiliser les utilisateurs touristiques;
- Renforcer les liens avec les municipalités;
- Établir une meilleure concertation entre les acteurs interpellés dans ce secteur d'activité tels que les clubs de VTT et de motoneigistes, l'environnement, la foresterie, les villes, les municipalités, les MRC, les instances policières, etc;

- Mettre en place un regroupement régional de quads afin de centraliser l'information;
- Sensibiliser les propriétaires utilisateurs de VHR et principalement les parents dont les enfants en font usage;
- Mettre en place des communiqués périodiques, et ce, dès le début des activités estivales dans les médias locaux et dans les bulletins municipaux afin de sensibiliser l'ensemble de la population;
- Faire parvenir une lettre aux propriétaires de VHR résidant le long des pistes cyclables afin d'attirer leur attention sur les règlements, les activités permises et les amendes qui y sont associés;
- Établir l'âge minimal à 16 ans au lieu de 14 ans pour la conduite de VHR sauf exception pour le travail agricole et autre facteur spécifique dont l'âge est fixé à 14 ans;
- Intervention et participation des élus afin de sensibiliser la population.

Les solutions proposées en matière du bruit :

- Convenir avec les concessionnaires et les manufacturiers de modifier les véhicules afin que ceux-ci deviennent moins bruyants;
- Établir une norme pour déterminer le nombre de décibels maximum permis;
- Bannir l'utilisation de silencieux non conformes aux pièces d'origine;
- Favoriser l'usage de moteurs 4 temps.

Les solutions proposées en matière de la conscience sociale :

- Mettre en place une campagne d'éducation;
- Établir une campagne nationale sur l'utilisation des VHR;
- Responsabiliser les parents, les propriétaires, les utilisateurs et les concessionnaires par le biais d'une brochure mensuelle basée sur les normes, la sécurité, l'environnement et la cohabitation;
- Dédommager les propriétaires privés pour les inconvénients reliés à la présence de sentiers sur leurs terres agricoles.

4.2 Les recommandations

- ⇒ Il est recommandé de favoriser une approche de sensibilisation au lieu d'une approche de répression au sein des utilisateurs;
- ⇒ Il est recommandé d'implanter une pratique de gestion uniforme pour la circulation des VHR;
- ⇒ Il est recommandé de réviser certains articles de la loi en vue d'une meilleure sécurité et cohabitation;
- ⇒ Il est recommandé d'encourager les rencontres telles que celle organisée par la CRÉ de la Montérégie Est pour concerter les acteurs du milieu et pour dégager des solutions satisfaisant le plus grand nombre d'intervenants, et ce, de manière plus efficace et moins coûteuse.

Conclusion

L'objectif de la CRÉ de la Montérégie Est était au départ de connaître les principaux enjeux liés à l'usage des véhicules hors route sur le territoire de la Montérégie Est. Par le biais de cette rencontre, les acteurs ont exprimé avec transparence les enjeux locaux auxquels ils font face. De cela, découle des réflexions et des discussions qui ont permis de cerner et de définir les principales problématiques rencontrées pour ainsi proposer des pistes de solutions.

Finalement, cette position de la CRÉ de la Montérégie Est et le rapport qui l'accompagne s'inspire dans une démarche qui a été élaborée en concertation avec les acteurs en présence. Nous espérons donc que cette position pourra contribuer aux décisions ministérielles et certes, apporter une lumière constructive sur l'usage des véhicules hors route.

ANNEXE

Composition du groupe de travail :

Participants (es) :

M. Sylvain Berthiaume, CRÉ de la Montérégie Est

M. Mario Chamberland, Loisir et Sport Montérégie

M. Patrick Delisle, MRC du Bas-Richelieu

M. Jean-Pierre Eybalin, Municipalité de Saint-Amable

M. Daniel Fillion, Ministère des Transports du Québec

Mme. Stéphanie Jetté, CRÉ de la Montérégie Est

M. Jean-René Joyal, Fédération Québécoise des Clubs Quads

M. Armand Plourde, Syndicat des producteurs de bois de la région de Montréal

M. Jim Routier, Conseil Régional de l'Environnement de la Montérégie

Mme. Sophie-Lacroix Turgeon, Ministère des Transports du Québec