CONFÉRENCE RÉGIONALE
DES ÉLUS DE LAVAL

CONSULTATION PUBLIQUE SUR LES VÉHICULES HORS ROUTE

AVIS DE LA CRÉ DE LAVAL

18 AOÛT 2005

TABLE DES MATIÈRES **PAGES**

PRÉSENTATION DE LA CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUS DE LAVAL ET DE LA COMMISSION RÉGIONALE DE DÉVELOPPEMENT DE LAVAL 3

1. INTRODUCTION 4

2. LA RÉGION DE LAVAL ET LA PRATIQUE DE VÉHICULES HORS ROUTE À DES FINS DE LOISIR

2.1 Constats 4
2.2 Problématiques vécues à Laval 6
2.3 Enjeux lavallois concernant la pratique du VHR 7

3. AVIS DES PARTENAIRES DE LA RÉGION SUR LA CONSULTATION PUBLIQUE SUR LES VÉHICULES HORS ROUTE

3.1 Avis relatif à l'encadrement législatif et réglementaire

3.1.1 Commentaires généraux 8
3.1.2 Recommandations–Encadrement législatif et réglementaire 10

3.2 Avis relatif à l'aménagement du territoire et la Sécurité

3.2.1 Commentaires généraux 11
3.2.2 Recommandations-Aménagement du territoire et sécurité 12

3.3 Avis relatif à la santé publique, l'environnement et le tourisme

3.3.1 Commentaires généraux 13
3.3.2 Recommandations–Santé publique, environnement et tourisme 13

4. CONCLUSION 14

PRÉSENTATION DE LA CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUS DE LAVAL ET DE LA COMMISSION RÉGIONALE DE DÉVELOPPEMENT DE LAVAL

Mission de la Conférence régionale des élus de LAVAL

La Conférence régionale des élus de Laval (CRÉ de LAVAL) a été instituée dans le cadre de la Loi sur le ministère du développement économique et régional et de la Recherche (MDERR). Elle est, pour la région de Laval, l'interlocuteur privilégié du gouvernement en matière de développement régional. Chaque conférence régionale des élus a principalement pour mandat de favoriser la concertation des partenaires de sa région, d'établir un plan quinquennal de développement et de donner, le cas échéant, des avis au ministre sur le développement de la région.

La Conférence régionale des élus de Laval peut conclure également avec les ministères ou organismes du gouvernement et, le cas échéant, avec d'autres partenaires, des ententes spécifiques pour l'exercice des pouvoirs et des responsabilités découlant de l'entente conclue entre le ministre et la Conférence régionale des élus.

Défini dans le cadre de la Loi, le conseil d'administration de la Conférence régionale des élus de la région administrative de Laval est composé de tous les membres du conseil municipal de la Ville de Laval ; les députés de l'Assemblée nationale issus des circonscriptions de Laval peuvent participer, sans droit de vote, aux délibérations de la Conférence.

Mandat de la Commission régionale de développement de Laval

Conformément à une disposition de la Loi sur le MDERR, la Conférence régionale des élus de Laval s'est dotée d'un mécanisme de concertation par la création de la Commission régionale de développement de Laval. Constituant un forum d'échanges intersectoriels permanent sur les grandes orientations régionales dans tous les secteurs d'activités, ce comité a pour mandat de contribuer aux travaux de la CRÉ de LAVAL en regard de ses différents mandats, notamment dans le cadre de toute consultation régionale, pour tout dossier d'intérêt régional et dans le cadre de l'élaboration du plan quinquennal de développement.

La Commission regroupe 24 personnes, dont les sept membres du comité exécutif de la CRÉ de LAVAL, les cinq députés lavallois siégeant à l'Assemblée nationale et 12 personnes issues des regroupements sectoriels accrédités par la CRÉ de LAVAL.

1. INTRODUCTION

En décembre 2004, le gouvernement du Québec décidait de tenir une consultation publique sur les véhicules hors route (VHR). Le principal enjeu de la consultation est, dans une perspective de développement durable, de trouver un équilibre entre les attentes des citoyens de vivre dans un environnement de qualité et les besoins des utilisateurs de VHR de pratiquer leur activité.

Le 21 avril 2005, madame Julie Boulet, ministre déléguée aux Transports, invitait la Conférence régionale des élus de Laval (CRÉ de LAVAL), à lui déposer un « avis écrit » formulant commentaires et recommandations afin de trouver des solutions permanentes à l'enjeu préalablement cité.

Le ministère des Transports (MTQ), par le biais de son document de réflexion intitulé « Consultation publique sur les véhicules hors route », identifie cinq thèmes où pourraient s'articuler des pistes de solution facilitant la cohabitation entre les utilisateurs de VHR et les citoyens de plus en plus sensibles à la protection de la santé et de l'environnement. Ces thèmes sont: l'encadrement législatif et réglementaire, l'aménagement du territoire, la santé publique et l'environnement, la sécurité et le tourisme.

Afin de répondre à l'invitation du MTQ, la commission régionale de développement de Laval a recommandé à la CRÉ de LAVAL de mettre en place un comité, composé de divers intervenants du milieu, afin de préparer un mémoire dans le cadre de la consultation relative au VHR. Le 22 juin dernier, les organisations suivantes, interpellées par le sujet des VHR, ont pris part à une rencontre de travail : la Ville de Laval, le Syndicat de base de l'Union des producteurs agricoles de Laval, le Conseil régional de l'environnement de Laval, Tourisme Laval, le Clubs de motoneige Laval et le Club VTT Quad Laval.

Le présent avis émet des commentaires et des recommandations afin de répondre à l'enjeu identifié par la ministre déléguée aux Transports, madame Julie Boulet.

De plus, cet avis s'inscrit dans les grandes orientations gouvernementales et régionales en matière de « développement durable ». Ce concept étant défini comme « un développement permettant de répondre aux besoins des générations actuelles sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs ». Le développement des activités de loisirs motorisées doit donc se réaliser avec une vision intégratrice du développement durable, incluant les aspects économique, social et environnemental et cela, dans une perspective d'une qualité de vie améliorée pour le citoyen de Laval.

2. LA RÉGION DE LAVAL ET LA PRATIQUE DE VÉHICULES HORS ROUTE À DES FINS DE LOISIR

2.1 Constats

Laval est une ville-région fortement urbanisée, laquelle occupe une superficie de 24 783 hectares. Le dynamisme économique et résidentiel de Laval en fait aujourd'hui la quatrième ville la plus peuplée du Québec.

En 2004, la région de Laval comptait 364 806 habitants, une augmentation de 8,9 % depuis 1996. Selon les perspectives démographiques de l'Institut

de la statistique du Québec, la population devrait continuer de croître et atteindre près de 407 500 individus en 2026, soit une augmentation de 16,5 %[1]. Cette croissance contribue à la densification de la région de Laval.

L'activité économique de la région de Laval évolue au même rythme. En 2004, les investissements y ont atteint près de 1,8 milliard de dollars. Laval se positionne en tant qu'un des principaux pôles de développement de la métropole. Elle constitue aussi la capitale horticole du Québec. La zone agricole permanente de Laval représente une superficie de 7 000 hectares, soit près de 30 % de l'ensemble du territoire. Le secteur agroalimentaire à Laval regroupe 200 entreprises et comprend 1120 emplois.

Le développement industriel et résidentiel que connaît Ville de Laval a pour effet, non seulement de diminuer l'espace disponible pour la pratique du VTT ou de la motoneige, mais aussi de créer une pression supplémentaire sur la zone agricole permanente. Dans un contexte où la ville de Laval connaît une densification importante d'une année à l'autre, de par son développement industriel et résidentiel, il deviendra de plus en plus difficile pour les adeptes du loisir motorisé d'évoluer à Laval. En effet, Laval dispose d'environ 18 % de son périmètre urbain pour combler ses besoins de développement au cours des prochaines décennies[2].

Contrairement à Laval, où les retombées touristiques de la pratique des VHR sont minimes, au Québec, la pratique de la motoneige est un exemple d'entreprise qui a eu des retombées économiques positives depuis de nombreuses années, et pourtant elle est effective uniquement l'hiver. Depuis quelques années, elle perd de la popularité au profit des VTT qui ont l'avantage de circuler douze mois par année.

En 2004, le Club VTT Quad Laval dénombrait environ 1 400 membres et celui du club Motoneige Laval en comptait près de 600.

Même s'ils ne sont pas tous membres du Club VTT Quad Laval et du Club de Motoneige Laval, le nombre de VHR immatriculés à Laval a connu une croissance importante depuis 1999. Cette hausse est particulièrement due à une augmentation, de l'ordre de 63 %, du nombre de véhicules tout-terrain (VTT) passant de 2 881 véhicules en 1999 à 4 584, en 2003[3]. Durant cette même période, le nombre de motoneiges est demeuré stable passant de 2156 en 1999 à 2169, en 2003[3].

Ville de Laval a adopté, en 2003, le règlement « L-10620 » régissant la pratique des véhicules de loisirs. Ce règlement stipule « qu'il est interdit de circuler sur le territoire de la municipalité tant sur les terrains publics que privés, à l'aide d'un véhicule de loisirs, tels que motocross, motoneige, véhicule tout-terrain, véhicule de promenade à deux roues ou plus conçu pour la conduite sportive en dehors des chemins publics ou tout autre véhicule semblable ». Nonobstant cette interdiction, « la circulation des motoneiges et des VTT est autorisée entre le 15 décembre et le 31 mars sur les sentiers respectifs aménagés et entretenus par un club d'utilisateurs reconnu par la Loi sur les véhicules hors route (L.R.Q., c. V-12) et ses règlements »[4]. Le règlement contient certaines exceptions notamment dans

[1] Institut de la statistique du Québec, Bulletin statistique régional, Laval, Septembre 2004.
[2] Second projet de schéma d'aménagement révisé de la municipalité régionale de comté de Laval, Juillet 2004
[3] Consultation publique sur les véhicules hors route, Document de réflexion
[4] Province de Québec – Ville de Laval, Règlement numéro L-10620, article 4.

le cas de véhicules utilisés comme machinerie agricole ou de véhicules empruntant un sentier situé sur un terrain privé avec l'autorisation du propriétaire, du locataire ou de l'occupant. Depuis 2003, Ville de Laval conclut annuellement une entente avec le Club VTT Quad Laval. Cette entente détermine les règles entourant le déroulement de l'activité Quad à Laval, dont l'établissement des sentiers.

Actuellement, Laval offre 80 kilomètres de pistes aux quadistes et tout autant aux motoneigistes, lesquelles relient Laval aux Basses-Laurentides par le pont Athanase-David. Ces sentiers sont indépendants, mais ils empruntent les mêmes traverses. Les pistes passent en majeure partie en zone agricole et sur des terres privées. La circulation des véhicules doit se faire à plus de 30 mètres de tout terrain servant en tout ou en partie à l'habitation ou exploité par un établissement scolaire, récréotouristique ou hospitalier. La municipalité exige, des deux clubs lavallois, que les pistes n'entrent pas en conflit avec les milieux humides. Finalement, les clubs doivent fournir annuellement à la ville des plans cartographiés GPS pour déterminer leurs sentiers. Ceux-ci doivent être approuvés par le comité exécutif de Ville de Laval.

Les milieux humides sont nombreux à Laval. Pour la saison 2006-2007, ils seront pris en considération dans le plan d'aménagement des sentiers de VHR.

2.2 Problématiques vécues à Laval

- Bien que Laval se soit doté d'un règlement municipal concernant les véhicules de loisir, le problème majeur, relié à la pratique de la motoneige et du VTT à Laval, est le non-respect du règlement. Ce phénomène se traduit généralement par la pratique de l'activité motorisée à l'extérieur des sentiers autorisés : dans des milieux écologiques fragiles, sur des propriétés privées; ou en dehors des périodes permises par le règlement municipal ou encore, par la modification de certains équipements sur les véhicules pour en améliorer la puissance et souvent le bruit. La police municipale dénombre environ une centaine d'adeptes récalcitrants à Laval.

- Même si jusqu'à maintenant la pratique du VTT et de la motoneige a pu évoluer sans problème sur le territoire de Laval, le développement résidentiel et industriel fait en sorte qu'il est de plus en plus difficile pour les adeptes de VHR d'avoir des sentiers continus et de respecter la distance minimale de 30 mètres prévue dans la Loi sur le VHR, entre le sentier et les habitations. De même, le volume de circulation est tel qu'il est périlleux, pour les VTT, de traverser les voies de circulation.

- Les agriculteurs lavallois déplorent qu'ils ne soient pas indemnisés lorsque les adeptes de VHR causent certains dommages en zone agricole, particulièrement en période de dégel. Cet état de fait représente un irritant de plus et ils ont, par conséquent, moins tendance à accorder des droits de passage. Par conséquent, préalablement à l'obtention de l'autorisation de droits de passage, le Club VTT Quad Laval devrait fournir aux producteurs agricoles une preuve d'assurance responsabilité civile.

- Les quadistes de Laval doivent faire preuve d'une grande patience et mettre beaucoup d'efforts, chaque année, pour obtenir les droits de passage leur permettant de baliser leurs sentiers. En effet, l'entente entre la Ville de Laval et le Club VTT Quad Laval spécifie que le club doit obtenir, annuellement, le consentement écrit des propriétaires, locataires ou occupants afin de passer sur leurs terrains. Certains propriétaires accordent des droits de passage, mais uniquement verbalement, ce qui complique la situation pour la municipalité et le club de VTT.

- La formation n'est pas obligatoire pour tous les adeptes de VTT. La Fédération québécoise des clubs quads offre un cours de conduite tout-terrain par des moniteurs certifiés par le Conseil canadien de la sécurité (CCS). Au Québec, le cours de formation du CCS est obligatoire pour les jeunes de 14 et 15 ans. Une motoneige étant plus facile à manier qu'un VTT, il n'y a pas de formation organisée par la Fédération des clubs de motoneige du Québec auprès de leurs membres.

- Les entreprises de location de VTT et de motoneiges à Laval n'ont pas d'obligations quant à la formation de base auprès de leur clientèle. Ces entreprises n'ont pas à s'assurer que leurs clients savent manipuler adéquatement le véhicule (particulièrement le VTT) avant de le louer.

- La formation des patrouilleurs est actuellement donnée par la Sûreté du Québec. Toutefois, étant donné que le taux de roulement des patrouilleurs est élevé d'une année à l'autre, cela rend difficile de former tous les patrouilleurs au Québec.

- La majorité des VTT actuellement en circulation sont munis de moteurs à quatre temps. Toutefois, la plupart des motoneiges possèdent des moteurs à deux temps conventionnels reconnus pour être la technologie la plus polluante.

- Certains utilisateurs de VHR modifient l'équipement, dont le pot d'échappement. Il est alors très difficile, pour la police et les patrouilleurs, de reconnaître un équipement modifié.

- Les fabricants augmentent continuellement la puissance des VHR favorisant l'accroissement de la vitesse et les risques d'accidents. De même, ils vendent souvent des véhicules qui ne correspondent pas toujours aux règles prévues dans la Loi sur le VHR, par exemple, celle ayant trait au pot d'échappement, ou encore celle qui précise la limite de vitesse. Par conséquent, à cause du mode actuel de fabrication des VHR, la présente Loi n'est pas entièrement respectée.

2.3 Enjeux lavallois concernant la pratique du VHR

Dans le contexte d'une ville-région en milieu urbain, dont le territoire est occupé à près de 30% par la zone agricole permanente et dans une perspective de développement durable, les enjeux consistent à :

1. Trouver un équilibre entre les attentes des citoyens de vivre dans un environnement paisible et de qualité et les besoins des utilisateurs de VHR de pratiquer leur activité de façon sécuritaire.

2. Trouver un équilibre entre les besoins des agriculteurs et des entrepreneurs de Laval et ceux du Clubs VTT Quad Laval et du Club de Motoneige Laval.

3. Trouver un équilibre entre la protection de l'environnement (qualité de l'air, habitats fauniques et milieux fragiles) et les besoins des utilisateurs de VHR de pratiquer leur activité de façon sécuritaire.

4. Protéger la zone agricole permanente car celle-ci ne pourrait supporter une trop forte croissance du nombre de VHR sans être mise en péril.

3. AVIS DES PARTENAIRES DE LA RÉGION SUR LA CONSULTATION PUBLIQUE SUR LES VÉHICULES HORS ROUTE

3.1 Avis relatif à l'encadrement législatif et réglementaire

3.1.1 Commentaires généraux

- À Laval, la pratique des VHR, et plus particulièrement des VTT, est assez bien circonscrite puisqu'il existe un règlement municipal (L-10620) établissant des normes et des prohibitions d'utilisation et de circulation des véhicules de loisirs sur le territoire de Ville de Laval.

- De plus, la signature d'un protocole d'entente annuel entre la municipalité et le Club VTT Quad Laval permet de s'assurer que cette activité s'exerce de manière sécuritaire et de façon à ne créer aucune nuisance. Cette entente peut être résiliée en tout temps s'il s'avère que le club change les objets de son incorporation, modifie sa vocation, altère l'utilisation des sentiers visés par l'entente ou encore ne respecte pas toutes les conditions apparaissant à l'entente.

- Contrairement à d'autres régions au Québec, les quadistes ne peuvent circuler sur le territoire lavallois que du 15 décembre au 31 mars, ce qui minimise les effets délétères d'une telle activité de loisir sur l'environnement et la qualité de vie des riverains des zones habitées. De plus, étant donné que cette activité de loisir se pratique uniquement l'hiver, les riverains sont moins dérangés par le bruit que ces véhicules occasionnent; la distance prévue de 30 mètres des lieux habités ne semble pas être un problème, la direction de la santé publique de Laval n'ayant pas reçu de plaintes des Lavallois à cet égard.

- La Loi provinciale devrait avoir comme toile de fond le développement durable et permettre un juste équilibre entre ses différentes composantes, c'est-à-dire les aspects économique, environnemental et social. Ainsi, la Loi sur les VHR devrait être plus sévère auprès des adeptes de VHR et particulièrement auprès des personnes ayant un comportement délinquant.

- Le gouvernement provincial devrait encourager les municipalités à réglementer les véhicules hors route sur leur territoire respectif et à rédiger des ententes annuelles avec les clubs quads et de

motoneige, dans le but de limiter les effets pervers d'une telle pratique sur l'environnement et de favoriser le droit à la quiétude et à la santé des populations riveraines des sentiers.

- À l'exemple de la région de Laval, si les utilisateurs de VTT au Québec, pratiquant cette activité à des fins de loisir, avaient l'autorisation de circuler uniquement l'hiver, ceci aurait pour conséquence de limiter les effets néfastes sur l'environnement, de protéger davantage les milieux agricoles et d'améliorer la qualité de vie des citoyens qui ont à subir une telle activité. La Loi sur les VHR ne devrait-elle pas limiter son utilisation en période hivernale uniquement?

- La Loi devrait, dès maintenant, interdire la fabrication de VTT de forte puissance, tels que les « 800 », par exemple. Ces véhicules sont instables et vont bien au-delà des vitesses permises par la Loi.

- De plus, la Loi devrait obliger l'utilisation de moteurs à quatre temps pour tout VHR et ne pas attendre le remplacement des véhicules vétustes par les propriétaires. Des moteurs hybrides et électriques devraient être offerts aux adeptes de VHR.

- La Loi devrait indiquer que c'est une infraction de circuler en dehors d'un sentier balisé. À moins que le véhicule soit utilisé à des fins de travail, la Loi devrait obliger les adeptes de VTT ou de motoneiges à faire partie d'un club, à défaut d'une amende. La sécurité et le civisme en seraient améliorés.

- De plus, tout comme les véhicules routiers, les amendes devraient être proportionnelles à la vitesse de circulation du VHR.

- La réglementation provinciale n'est pas claire en ce qui concerne le siège du passager.

- De même, la Loi sur les VHR n'est pas explicite à propos du système d'échappement. La Loi devrait imposer aux fabricants de graver le système d'échappement d'origine démontrant que celui-ci est conforme à la loi, de telle sorte que les policiers et les patrouilleurs puissent le vérifier aisément.

3.1.2 Recommandations – Encadrement législatif et réglementaire

1. ***Que la Loi sur les VRH ait comme toile de fond le développement durable et permette un juste équilibre entre ses différentes composantes.***

2. ***Que la Loi sur les VHR soit plus sévère auprès des adeptes de VHR et particulièrement auprès des personnes ayant un comportement délinquant.***

3. ***Que le gouvernement provincial encourage les municipalités à réglementer les VHR sur leur territoire et à rédiger des ententes annuelles avec les clubs de VTT et de motoneige, dans le but de limiter les effets pervers d'une telle pratique sur l'environnement et de favoriser le droit à la quiétude et à la santé des populations riveraines des sentiers.***

4. ***Que la Loi sur les VHR en permette l'utilisation strictement en période hivernale, sauf pour les personnes qui doivent en faire un usage utilitaire durant les autres périodes de l'année.***

5. ***Que la Loi interdise, dès maintenant, la fabrication et la vente de VTT de forte puissance, dépassant les limites de vitesse permises par la Loi.***

6. ***Que la Loi oblige l'utilisation de moteurs à quatre temps pour tout VHR et ne pas attendre le remplacement des véhicules vétustes par les propriétaires. Des moteurs hybrides et électriques devraient être offerts aux adeptes de VHR.***

7. ***Que la Loi indique que c'est une infraction de circuler en dehors d'un sentier balisé pour un véhicule utilisé à des fins de loisir.***

8. ***Que la Loi oblige les adeptes de VTT ou de motoneiges à être membre d'un club pour emprunter un circuit fédéré.***

9. ***Que les amendes soient proportionnelles à la vitesse de circulation du VHR, tout comme les véhicules routiers.***

10. ***Que la réglementation provinciale soit plus claire en ce qui concerne le siège du passager.***

11. ***Que la Loi oblige le fabricant à marquer le système d'échappement d'origine pour aider les policiers et les patrouilleurs à les identifier et à dissuader les utilisateurs de modifier cet équipement et qu'une formation soit donnée à ces derniers afin qu'ils puissent reconnaître les équipements modifiés.***

12. ***Que les municipalités diffusent ou fassent connaître, auprès des personnes concernées, les ententes conclues avec les Clubs de VTT ou de motoneige.***

3.2 Avis relatif à l'aménagement du territoire et sécurité

3.2.1 Commentaires généraux

Concernant l'aménagement du territoire :

- À Laval, ce ne sont pas tous les agriculteurs qui ont autorisé un droit de passage sur leurs terres. Les utilisateurs de VHR doivent respecter cette décision des producteurs agricoles.

- Les producteurs agricoles de la région de Laval qui ont consenti des droits de passage ne veulent pas que les sentiers des VHR deviennent permanents, car la permanence signifie un éventuel « droit acquis » en faveur des utilisateurs des VHR et au détriment des propriétaires des terres agricoles.

- L'entente entre Ville de Laval et le club VTT Quad de Laval est annuelle et n'a donc pas un caractère permanent. En effet, d'une année à l'autre des projets domiciliaires et industriels voient le jour à Laval. Cette situation va à l'encontre de l'éventuelle idée de permanence des sentiers à Laval.

- Les agriculteurs qui ont consenti des droits de passage devraient être indemnisés par les clubs de VHR advenant certains dommages en zone agricole, particulièrement en période de dégel. Ceci faciliterait l'accessibilité à ces terres l'année suivante.

- La municipalité désire ne plus avoir besoin de l'autorisation du MTQ à propos des règlements municipaux concernant les VHR. Elle considère aussi qu'elle devrait détenir plus d'autonomie sur les règles de circulation, particulièrement en ce qui concerne la vitesse des véhicules. Il s'agit donc de laisser aux régions et aux municipalités le pouvoir de réglementer leurs territoires afin que les particularités régionales soient respectées.

- La Loi et le règlement municipal stipulent qu'on ne peut circuler en VHR à moins de 30 mètres d'une résidence. Cependant, en ce qui concerne la protection des milieux humides, cette distance tampon n'a pas encore été établie.

Concernant la sécurité :

- La Ville de Laval n'autorise pas la circulation de VTT sur les routes, même sur de courtes distances, pour des questions de sécurité et d'assurance. En effet, la vitesse des VHR est incompatible avec celle des voitures et souvent les conducteurs de ces véhicules sont trop jeunes pour avoir un permis de conduire.

- La formation pour les utilisateurs de VTT est très bien structurée et est facile d'accès. Au contraire, celle pour les adeptes de motoneige ne l'est pas.

- Il y aurait lieu de prévoir un meilleur encadrement des locataires de VHR, particulièrement en ce qui concerne leur formation et leur capacité de conduire de tels véhicules.

- La Fédération québécoise des clubs de quads devrait non seulement élaborer un plan de formation pour les patrouilleurs, en collaboration avec l'École nationale de police du Québec, mais aussi être responsable de dispenser cette formation auprès des patrouilleurs de toutes les régions du Québec.

- La zone agricole est une précieuse ressource collective pour l'ensemble de la société québécoise. Elle doit donc être protégée et privilégiée par rapport à la pratique ludique de VHR.

3.2.2 Recommandations – Aménagement du territoire et sécurité

Concernant l'aménagement du territoire :

1. ***Que le MTQ ne donne pas de statut permanent aux pistes de motoneige et de VTT au Québec, considérant le fait qu'à Laval les circuits passent en grande partie en terrains privés et en zone agricole permanente et que le développement résidentiel et industriel est important. Que le gouvernement laisse plutôt aux régions et aux municipalités le pouvoir de réglementer leur territoire.***

2. ***Que les clubs de VHR indemnisent les agriculteurs pour les dommages causés par leurs membres en zone agricole, particulièrement en période de dégel.***

3. ***Que les municipalités n'aient plus besoin d'obtenir l'autorisation du MTQ à propos des règlements municipaux concernant les VHR et qu'elles détiennent plus d'autonomie sur les règles de circulation, particulièrement en ce qui concerne la vitesse des VHR.***

4. ***Que le MTQ précise dans ses règlements une distance tampon minimale de 30 mètres en ce qui concerne la protection des milieux humides.***

5. ***Que les municipalités ajoutent à leur règlement sur les VHR, que la circulation des VHR doit se faire à l'extérieur des milieux humides arborant les sentiers de VTT et de motoneiges.***

6. ***Que les zones agricoles québécoises soient protégées et privilégiées par rapport à la pratique de loisir des VHR.***

Concernant la sécurité :

7. ***Qu'un meilleur encadrement des locataires de VHR soit prévu, particulièrement en ce qui concerne leur formation et leur capacité de conduire de tels véhicules.***

8. ***Que les Fédérations québécoises de quads et de motoneiges élaborent, non seulement un plan de formation pour les patrouilleurs en collaboration avec l'École nationale de police du Québec, mais aussi qu'elles soient responsables de dispenser cette formation auprès des patrouilleurs de toutes les régions du Québec.***

3.3 Avis relatif à la santé publique, l'environnement et le tourisme

3.3.1 Commentaires généraux

- Les bruits et les odeurs sont principalement causés par la vitesse excessive et les gaz d'échappement des véhicules. Ceci interpelle des changements de comportement des utilisateurs de VHR et des fabricants.

- Le ministère des Transports devrait donc intervenir auprès de l'industrie en les obligeant à fabriquer des véhicules comportant, minimalement, un moteur à quatre temps et idéalement des moteurs hybrides ou électriques. De même, il devrait intervenir auprès des adeptes de VHR par une campagne de sensibilisation. La répression policière constitue aussi un autre moyen de modifier les comportements fautifs des usagers.

- Le MTQ devrait aussi donner plus de pouvoir aux patrouilleurs leur permettant d'émettre des contraventions.

- De l'avis de l'Agence de la santé et des services sociaux de Laval, il n'y a pas eu de plaintes relatives à la santé publique concernant les VHR à Laval. Il faut tout de même admettre qu'au Québec en 2002-2003, 1 037 personnes ont été hospitalisées des suites d'un accident de VHR. Plus précisément, 373 motoneigistes et 664 quadistes ont été accidentés. Et entre 2002 et 2004, 93 motoneigistes et 89 quadistes sont décédés.

- On estime peu élevées les retombées touristiques engendrées par la pratique de motoneige et de VTT sur le territoire de Laval. Tourisme Laval offrait uniquement, à la région de Lanaudière et aux adeptes de VHR, un mode d'accommodation pour les services d'hébergement.

3.3.2 Recommandations – Santé publique, environnement et tourisme

1. ***Que le MTQ intervienne auprès de l'industrie des VHR en les obligeant à fabriquer des véhicules comportant, minimalement, un moteur à quatre temps et idéalement des moteurs hybrides ou électriques.***

2. ***Que le MTQ intervienne auprès des adeptes de VHR par une campagne de sensibilisation.***

3. ***Que le MTQ donne plus de pouvoir aux patrouilleurs en leur permettant d'émettre des contraventions.***

4. ***Que le MTQ réalise, conjointement avec les régions, une campagne de sensibilisation visant à accroître les bonnes pratiques et à informer les utilisateurs de VHR sur l'importance des zones sensibles tels les milieux humides.***

5. ***Que les clubs de VHR de Laval soutiennent régionalement les campagnes nationales de sensibilisation auprès de leurs membres.***

4. CONCLUSION

Cet avis fait des commentaires et propose des recommandations afin de trouver des solutions permanentes à l'enjeu manifesté par le MTQ à savoir : dans une perspective de développement durable, trouver un équilibre entre les attentes des citoyens de vivre dans un environnement de qualité et les besoins des utilisateurs de VHR de pratiquer leur activité.

Il fait nul doute que l'utilisation récréative des VHR compte de nombreux adeptes à Laval et au Québec. Malgré qu'elle ait des retombées économiques, particulièrement au Québec dans son ensemble, elle a des conséquences mesurables sur l'environnement, la santé publique et, par conséquent, sur la qualité de vie des citoyens.

Le développement de ces activités de loisirs motorisées doit donc se réaliser avec une vision intégratrice du développement durable et de ses conséquences à long terme tant au niveau économique, social qu'environnemental et cela dans une perspective d'une qualité de vie améliorée pour le citoyen.

À la lumière des commentaires et recommandations émis par les partenaires consultés, il ressort qu'il est essentiel que le MTQ ne donne pas de statut permanent aux pistes de motoneige et de VTT au Québec, considérant le fait, qu'à Laval, les circuits passent en grande partie en terrains privés et en zone agricole permanente et que le développement résidentiel et industriel est important. De plus, il est proposé au gouvernement d'accorder plus de pouvoir aux municipalités quant à la réglementation de la pratique du VHR sur leur territoire en fonction de leurs particularités respectives.