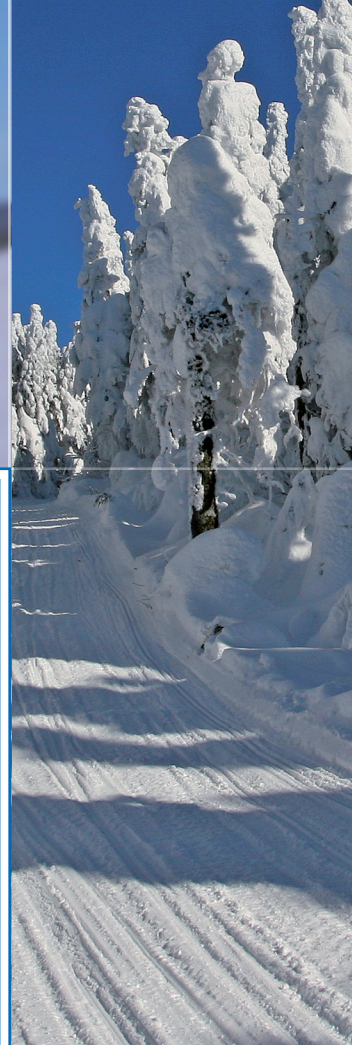
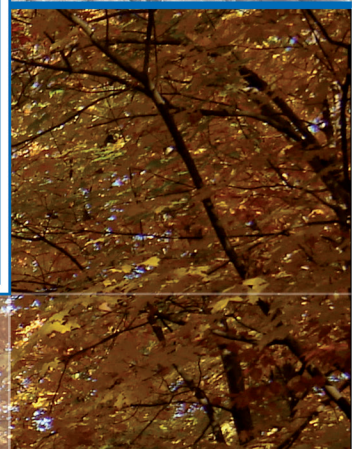




GUIDE POUR
L'AMÉNAGEMENT
D'UN SENTIER DE
**VÉHICULE
HORS
ROUTE**

SUR LA BERGE
D'UNE AUTOROUTE



GUIDE POUR
L'AMÉNAGEMENT
D'UN SENTIER DE
**VÉHICULE
HORS
ROUTE**
SUR LA BERGE
D'UNE AUTOROUTE

Cette publication a été préparée par le
ministère des Transports du Québec :

Service de l'exploitation
Direction du soutien aux opérations
700, boul. René-Lévesque Est, 22^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

Nous tenons à remercier toutes les
personnes qui ont participé de près ou de
loin à l'élaboration du présent guide.

Le contenu de cette publication se trouve sur le site Web du Ministère à l'adresse
suivante : www.mtq.gouv.qc.ca.

© Gouvernement du Québec, ministère des Transports du Québec, février 2015

ISBN : 978-2-550-72223-6 (PDF)

Dépôt légal – 2015
Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Tous droits réservés. La reproduction par quelque procédé que ce soit et sa
traduction, même partielles, sont interdites sans l'autorisation écrite du Ministère.

Le ministère des Transports du Québec a déjà tenu, par le passé, à préciser sa position à l'égard de la circulation des véhicules hors route (VHR) sur les emprises routières qu'il entretient. Pour ce faire, un premier cadre ministériel de gestion édictant les principes sur lesquels les autorisations devaient être délivrées avait été rédigé. La version 2011-2016 de ce document précise les éléments suivants :

«Pour la circulation sur les berges, le Ministère considère qu'il s'agit d'une opportunité de contribuer à la mise en place des réseaux permanents interrégionaux de quad et de motoneige. Pour cette raison, la circulation sur la berge doit être regardée comme une solution de rechange potentielle lorsque le tracé respecte les critères des outils et s'inscrit dans le cadre global de la planification des sentiers interrégionaux par les CRÉ [conférences régionales des élus]¹.»

Or, bien que la loi et les documents d'orientation permettent la circulation des VHR sur la berge des autoroutes, des critères de conception doivent être établis afin de maintenir un niveau maximal de sécurité, d'intégrer de manière harmonieuse les réseaux de sentiers dans le milieu et de limiter leurs impacts sur l'environnement. C'est pourquoi le *Guide pour l'aménagement d'un sentier de véhicule hors route sur la berge d'une autoroute*, qui est destiné tant au personnel du Ministère qu'aux municipalités et aux fédérations de clubs de VHR, a été produit.

Anne-Marie Leclerc, ing., M. Ing.
Sous-ministre adjointe
Direction générale des infrastructures
et des technologies

1. Ministère des Transports du Québec, *Cadre ministériel de gestion : demande de circulation des véhicules hors route sur un chemin public*, 2011-2016, p.4.

1	Introduction	1	6.3.2	Passages de cours d'eau	16
2	Fondement légal	2	6.3.3	Haies brise-vent	17
3	Entente	4	6.3.4	Espèces envahissantes	17
4	Avant-projet	5	6.3.5	Gestion de la faune	18
5	Évaluation de la sécurité	7	6.3.6	Émission de poussières	18
6	Critères de conception	8	6.3.7	Sols contaminés	18
6.1	Critères quantitatifs	8	6.3.8	Gestion des matières résiduelles	19
6.1.1	Distance entre la route et le sentier	8	6.3.9	Aménagement paysager	19
6.1.2	Largeur de la surface de roulement en fonction du type de sentier	10	6.3.10	Affichage publicitaire	19
6.1.3	Drainage du sentier	10	7	Nature des documents à fournir	20
6.1.4	Surface de roulement	11	7.1	Plan de localisation	20
6.1.4.1	Utilisation du sentier en période estivale	11	7.2	Plan d'aménagement du sentier	21
6.1.4.2	Utilisation du sentier en période hivernale	12	7.3	Étude hydraulique	21
6.1.5	Servitude de non-accès	12	7.4	Construction, entretien et inspection	23
6.1.6	Barrière physique	12	Conclusion		24
6.1.7	Dégagement vertical	12	Lexique		25
6.1.8	Ponts et ponceaux	13	Annexes		28
6.1.9	Pentes	13	Bibliographie		41
6.1.10	Services publics	13		Cadre législatif	41
6.1.10.1	Services publics aériens	14		Cadre normatif	42
6.1.10.2	Services publics souterrains	14			
6.1.11	Signalisation de sentier	14			
6.2	Critères qualitatifs	14			
6.2.1	Éblouissement	14			
6.2.2	Bruit	15			
6.3	Environnement	15			
6.3.1	Respect des lois et règlements applicables et obtention des certificats d'autorisation requis	16			

Liste des figures

Figure 1	
Éléments d'une route à chaussée unique, coupe transversale	3
Figure 2	
Éléments d'une route à chaussée séparée, coupe transversale	3
Figure 3	
Différents éléments d'une autoroute et d'un sentier de véhicule hors route	9
Figure 4	
Positionnement d'un sentier à l'intérieur de la zone de dégagement latéral	9

Tableau

Tableau 1	
Largeur de la surface de roulement	10

Au Québec, l'industrie du véhicule hors route (VHR) jouit d'une popularité sans cesse grandissante. En 2013 seulement, plus de 567 000 VHR étaient immatriculés, et la Fédération québécoise des clubs quads ainsi que la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec entretenaient plus de 50 000 km de sentiers.

L'engouement pour la pratique de cette activité entraîne nécessairement une pression supplémentaire sur les fédérations et les clubs d'utilisateurs pour l'amélioration des infrastructures. Ces améliorations peuvent concerner tant la sécurité des utilisateurs que la pérennité des sentiers ou les composantes biophysiques ou humaines de l'environnement.

Il existe différents documents pour guider les exploitants de sentiers dans la conception et la construction de ceux-ci selon les règles de l'art. Des besoins ont cependant été formulés quant aux critères de conception à respecter pour des sentiers situés sur la berge des emprises autoroutières. Dans plusieurs cas, ces emprises peuvent être propices à l'aménagement de sentiers, mais elles présentent toutefois certaines particularités qui nécessitent une attention particulière.

Comme l'aménagement de sentiers dans ces endroits peut avoir des conséquences sur la sécurité des usagers de la route ainsi que sur la structure de la route, une part de responsabilité incombe au gestionnaire du réseau routier par le simple fait qu'il y autorise la circulation des VHR. Il importe alors de convenir de conditions d'aménagement de sentiers afin de conserver un réseau routier sécuritaire et durable pour les conducteurs de véhicules routiers tout en permettant, lorsque c'est possible, la mise en place d'infrastructures sécuritaires et pérennes pour la circulation des VHR.

L'article 11 de la Loi sur les véhicules hors route interdit de façon générale la circulation des VHR sur les chemins publics. Cet article prévoit cependant six exceptions à la règle, l'une d'elles permettant de «circuler hors de la chaussée et du fossé, même en sens inverse, aux conditions fixées par règlement¹» (voir figures 1 et 2).

Cette exception, communément appelée «circulation sur la berge», est permise sur les routes désignées comme autoroutes et les chemins à accès limité. Les conditions pour permettre une telle circulation sont prévues à l'article 12 du Règlement sur les véhicules hors route :

«12. Le conducteur d'un véhicule hors route peut circuler sur un chemin public, en dehors de la chaussée, de l'accotement, du trottoir et du fossé, lorsque toutes les conditions suivantes sont réunies :

- 1° ce chemin public est la seule voie permettant de circuler dans un périmètre d'urbanisation au sens de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (chapitre A-19.1), de contourner un obstacle physique naturel ou un terrain affecté à des fins incompatibles avec la circulation des véhicules hors route ou d'atteindre un point de ravitaillement;
- 2° ce chemin assure la continuité entre 2 segments d'un sentier ou le raccordement d'un sentier à un point de ravitaillement;
- 3° une entente écrite entre le responsable de l'entretien de ce chemin et l'exploitant du sentier consigne les conditions d'aménagement et d'entretien du sentier et de ses abords et les conditions de circulation des véhicules hors route de façon à assurer la sécurité de tous les usagers du chemin et à prévenir ou limiter les dommages au sentier, à ses abords et à ce qui s'y trouve;
- 4° le conducteur respecte les conditions de circulation convenues conformément au paragraphe 3².»

Comme l'affirme le règlement, ces conditions doivent toutes être réunies pour qu'un VHR puisse circuler sur la berge d'une route.

1. Loi sur les véhicules hors route (RLRQ, chapitre V-1.2), art. 11, par. 3.

2. Règlement sur les véhicules hors route (RLRQ, chapitre V-1.2, r. 5), art. 12.

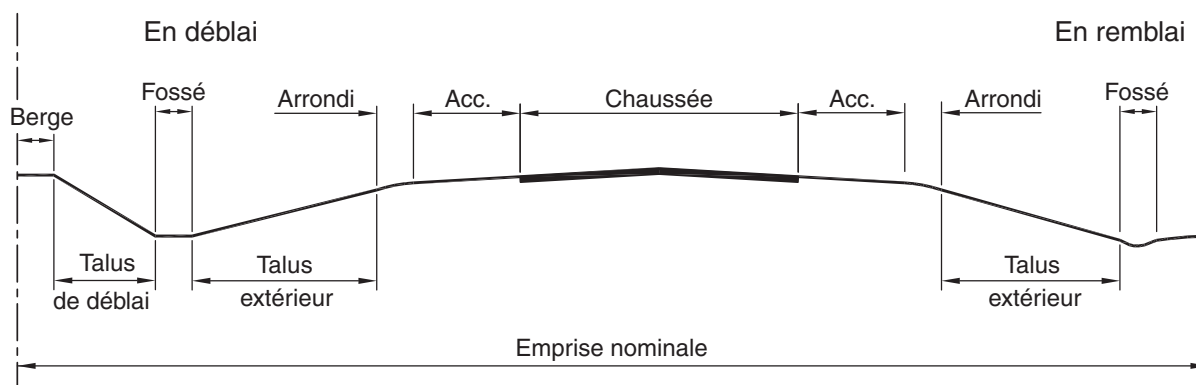


Figure 1
Éléments d'une route à chaussée unique, coupe transversale

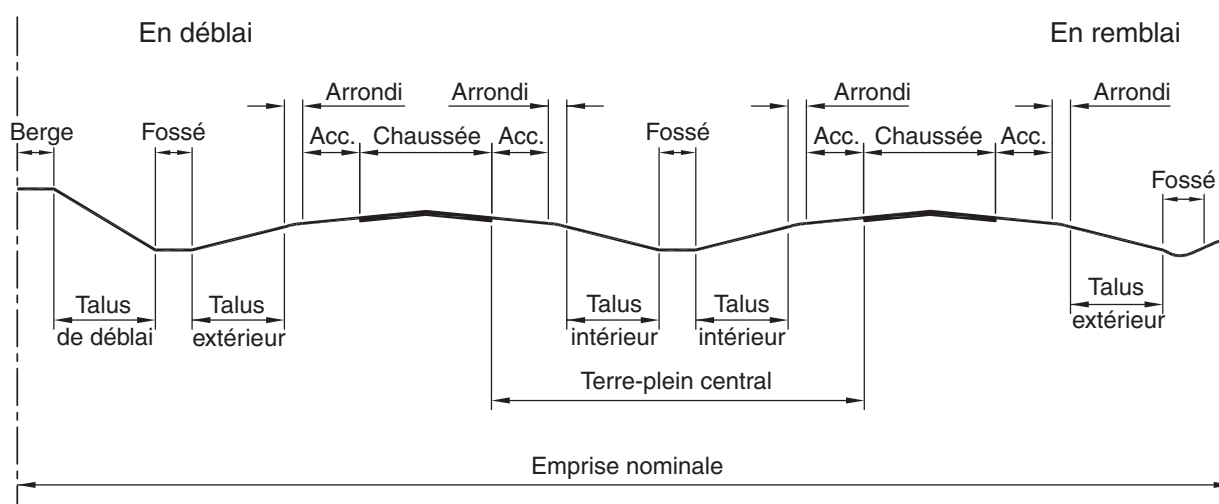


Figure 2
Éléments d'une route à chaussée séparée, coupe transversale

L'article 12 du Règlement sur les véhicules hors route prévoit qu'une entente³ écrite doit être signée par le responsable de l'entretien du chemin et l'exploitant du sentier. Actuellement, les signataires de ces ententes sont le gouvernement du Québec, représenté par le ministre des Transports, le ministre délégué aux Transports ou le sous-ministre des Transports (ci-après appelé « Ministre »), ainsi que le club de VHR⁴, représenté par une personne dûment autorisée aux termes d'une résolution de son conseil d'administration.

Afin d'assurer la sécurité de tous les usagers du chemin (sur route et hors route) et de prévenir ou de limiter les dommages au sentier, à ses abords et à ce qui s'y trouve, cette entente doit comprendre :

1. Les conditions d'aménagement du sentier et de ses abords;
2. Les conditions d'entretien du sentier et de ses abords;
3. Les conditions de circulation des VHR.

Une fois l'entente conclue, l'exploitant du sentier consent à respecter les conditions qui y sont édictées. Si l'exploitant ne respecte pas l'une ou l'autre de ses obligations, le ministre pourra transmettre un avis écrit prévoyant un délai de 15 jours pour remédier à toute irrégularité. Si la situation n'est pas corrigée, le ministre pourra résilier ladite entente.

L'entente est d'une durée d'un an et elle est renouvelée automatiquement, à moins d'un avis de non-renouvellement transmis par une partie à l'autre, 30 jours avant son expiration. De manière exceptionnelle, le ministre pourra aussi reprendre possession des lieux pour effectuer des travaux d'urgence, une déviation temporaire ou toute autre intervention prioritaire. Dans la mesure du possible, la continuité du sentier sera maintenue.

Enfin, l'entente conclue entre un exploitant de sentiers et le Ministre ne prévoit aucune exclusivité ni aucun droit autres que ceux qui y sont stipulés. Toutefois, avant de donner une seconde autorisation pour une même portion de berge d'autoroute, les parties concernées seront consultés afin de définir les modalités et les conditions d'exploitation pour que les intérêts de chacune d'elles soient respectés.

3. Voir le modèle d'entente type à l'annexe III.

4. Une municipalité peut appuyer la réalisation d'un sentier, mais un club de VHR doit être signataire de l'entente.

La première étape que le club de VHR (ci-après appelé «club») doit réaliser avant d'entamer un projet de sentier pour VHR sur la berge d'une autoroute est de communiquer avec la direction territoriale concernée du Ministère et de lui transmettre le formulaire de demande de circulation des véhicules hors route sur le chemin public (voir l'annexe I).

Si l'envergure du projet le requiert ou si le responsable du dossier du Ministère le juge nécessaire, le club devra réaliser un avant-projet afin d'établir les limites de la demande et d'évaluer sommairement la manière de franchir les obstacles rencontrés sur le tracé souhaité (cours d'eau, ponts d'étagement, bretelles d'entrée et de sortie, etc.). Il doit aussi démontrer que les autres options de circulation hors emprises ont été envisagées et analysées, mais qu'elles s'avèrent impossibles à mettre en œuvre⁵.

Bien que l'avant-projet soit réalisé aux frais du club, le Ministère peut lui fournir une aide technique et le soutenir dans l'élaboration du tracé, notamment lorsque la complexité du sentier le requiert ou que des obstacles particuliers doivent être franchis. Le Ministère n'assurera toutefois aucune responsabilité professionnelle quant à la conception ou à la réalisation d'un sentier.

Note

Sur les chemins à accès limité, y compris les autoroutes, il est interdit d'immobiliser un véhicule et, pour les piétons, de circuler sans autorisation du gestionnaire du chemin⁶. Avant d'y accéder, le club devra donc communiquer avec la direction territoriale pour obtenir l'autorisation et les conditions d'accès au chemin.

L'avant-projet pourra comprendre :

1. La ou les cartes des sentiers environnants

- Aide à évaluer l'importance du projet à l'échelle régionale et à visualiser ses différentes interconnexions.

2. Un plan d'ensemble (sommaire)

- Sert à visualiser le projet dans son ensemble de même que l'emplacement des principaux obstacles pour lesquels des interventions particulières devront être effectuées (fortes pentes, falaises, sections boisées, ponts d'étagement, bretelles d'entrée et de sortie d'autoroute, etc.);
- Précise la tenure des terres (privée ou publique), si l'information est disponible;
- Indique la largeur du sentier que le club désire aménager. Sauf exception, les distances et les dimensions exactes ne sont pas requises à ce stade du projet.

Le plan d'ensemble peut être réalisé à partir de plans d'arpentage (si disponibles) ou de tout autre carte ou plan à l'échelle appropriée.

5. Ministère des Transports du Québec, *Cadre ministériel de gestion : demande de circulation des véhicules hors route sur un chemin public*, 2011-2016, p. 4 [principe 3].

6. Code de la sécurité routière (RLRQ, chapitre C-24.2), art. 386, 453.1 et 500.

3. Des renseignements sur les obstacles à franchir (cours d'eau, infrastructure, pente abrupte, végétation, etc.)

- Sert à identifier, à localiser et à décrire les obstacles à franchir sur le parcours du sentier;
- Permet d'étudier au cas par cas les différents obstacles et leurs multiples solutions. La solution retenue devra être le fruit de la collaboration entre le club et le responsable du dossier de la direction territoriale concernée.

4. Une preuve des démarches entreprises auprès des municipalités ou des MRC concernées

- Confirme que les organismes municipaux concernés ont été informés et sont favorables au projet, puisque leur accord est nécessaire et que leur participation peut, dans certains cas, être requise.

Une résolution municipale n'est pas requise à cette étape, mais elle le sera au moment de la signature de l'entente.

Dès qu'il est informé du projet, le personnel du ministère des Transports peut commencer son évaluation de la sécurité du sentier. Les données recueillies par le club lors de la réalisation de l'avant-projet sont cependant essentielles pour mener à bien cette évaluation. Le temps requis pour analyser une demande dépend de la complexité et de la longueur du sentier envisagé. En aucun moment, la présence d'un sentier sur la berge d'une autoroute ne devra compromettre la sécurité des usagers de l'autoroute qu'il longe. Par ailleurs, l'évaluation de la sécurité doit être satisfaisante pour que les démarches puissent être poursuivies.

Plusieurs critères sont utilisés pour analyser les aspects relatifs à la sécurité des usagers de la route et des conducteurs de VHR. Ils sont tirés des outils disponibles au Ministère⁷ ainsi que des critères de conception déterminés dans le présent guide :

1. **La largeur disponible sur la berge** (distance entre le fossé et la limite d'emprise);
2. **La distance entre le sentier et la route** (distance entre la ligne de rive et la bordure du sentier);
3. **Les pentes longitudinales et transversales;**
4. **Les obstacles** (cours d'eau, bretelles de sortie et d'entrée, accès, services publics, etc.);
5. **La présence de lieux sensibles** (écoles, résidences pour personnes âgées, etc.);
6. **L'éblouissement;**
7. **La présence d'attraits générateurs de vagabondage** (restaurants, stations-service, autres sentiers, etc.);
8. **La présence de bretelles, d'accès commerciaux ou résidentiels;**
9. **L'historique des accidents** (nombre de sorties de route ou autres accidents).

Note

Ces critères servent principalement à valider la sécurité des usagers de la route ainsi que des conducteurs de VHR. Dans certains cas, l'évaluation de la sécurité peut être favorable dans la mesure où des vérifications sont faites ou que des dispositifs sont mis en place.

7. Ministère des Transports du Québec, *Guide d'application de la méthode multicritère pour l'autorisation de circulation des véhicules hors route sur les chemins publics*, 2008.

Plusieurs critères de conception sont à considérer avant d'autoriser l'aménagement d'un sentier de VHR sur la berge d'une autoroute. Ces critères sont de nature quantitative ou qualitative. Un critère quantitatif est un critère mesurable auquel on peut associer une valeur numérique pour ensuite le comparer à une valeur cible. Les mesures de pentes et de distances sont des exemples de critères quantitatifs. Un critère qualitatif est un critère qui, en fonction des conditions actuelles, pourrait être quantifiable, mais qui nécessiterait la mise en place de systèmes de mesures importants et coûteux. L'éblouissement et l'émission de poussières sont deux exemples de ces critères. L'intervention d'un observateur et son appréciation sont donc plus efficaces pour déterminer les seuils d'acceptation.

À noter que selon l'article 11.4 du modèle type d'entente, les critères énumérés peuvent évoluer selon l'usage du sentier, particulièrement si la sécurité des usagers de la route ou du sentier est compromise. Lorsque le Ministère désire ajouter d'autres conditions, exigences ou obligations, il en informe le club le plus rapidement possible, en lui demandant de rectifier la situation dans un délai raisonnable. Si les corrections s'avèrent impossibles à réaliser, le ministre peut résilier l'entente, conformément à l'article 11.2 de l'entente type.

6.1 Critères quantitatifs

6.1.1 Distance entre la route et le sentier

La largeur disponible sur la berge (voir la figure 3) doit permettre de positionner le sentier et les aménagements requis à l'extérieur de la zone de dégagement latéral, comme l'indique le chapitre 2 du *Tome VIII – Dispositifs de retenue*⁸ de la collection Normes – Ouvrages routiers du Ministère. Dans certains cas ponctuels, il est possible de positionner un sentier à l'intérieur de la zone de dégagement latéral (voir la figure 4). Ces cas devront toutefois être autorisés par la direction territoriale concernée, les normes de sécurité contenues dans le *Tome VIII – Dispositifs de retenue* (plusieurs chapitres concernés) devront être respectées et un plan signé et scellé par un ingénieur devra être produit. Dans la mesure où un dispositif de retenue existe déjà et protège adéquatement l'endroit visé, la direction territoriale validera la nécessité de produire des plans supplémentaires.

Note

De manière générale, il est souhaitable d'éliminer ou de déplacer hors de la zone de dégagement latéral tout obstacle plutôt que de le protéger par un dispositif de retenue, puisque cette zone est destinée à servir de zone de récupération en cas de sortie de route. De plus, ces dispositifs impliquent des coûts de conception, d'installation et d'entretien élevés (déneigement, remplacement, etc.).

8. Dans des conditions ordinaires (tronçon rectiligne, pente nulle, vitesse affichée de 100 km/h), le dégagement latéral requis est de 9 m, mais il varie en fonction de la vitesse affichée, de la pente du talus et de la courbe.

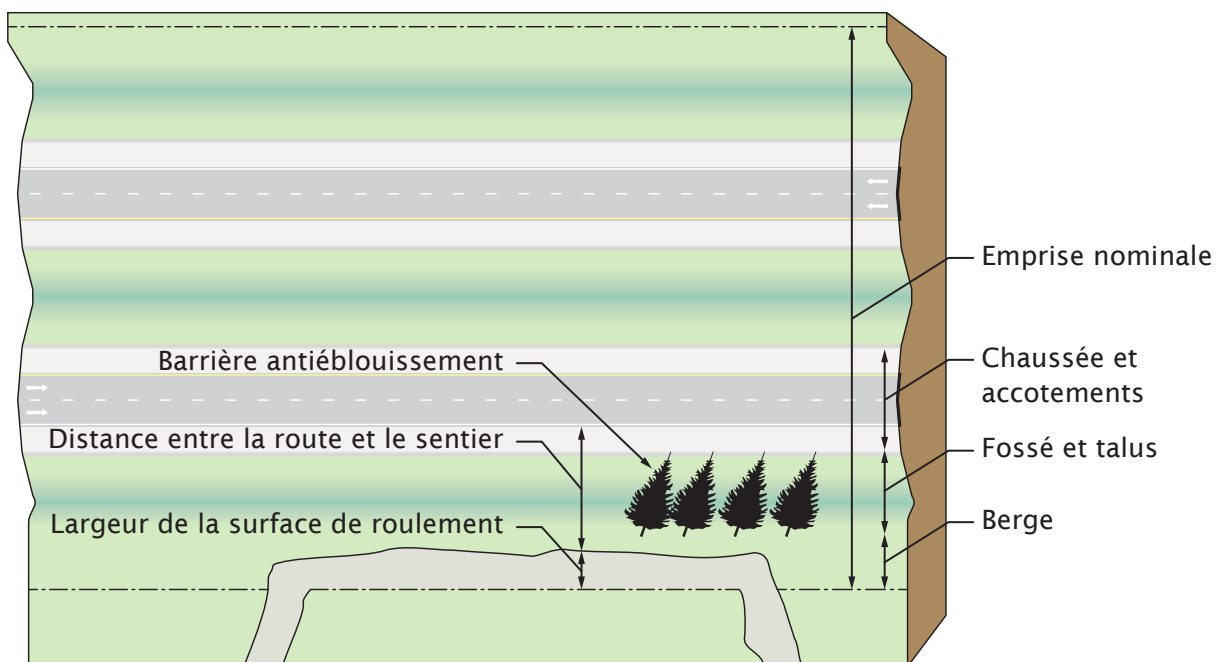


Figure 3
Différents éléments d'une autoroute et d'un sentier de véhicule hors route

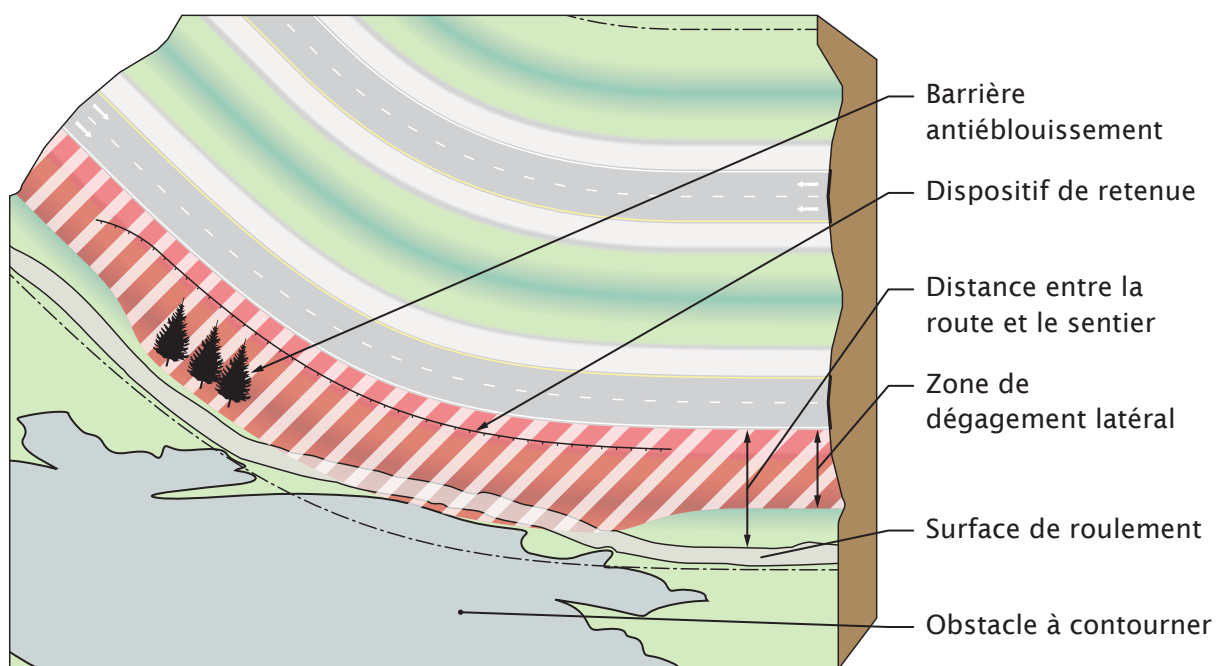


Figure 4
Positionnement d'un sentier à l'intérieur de la zone de dégagement latéral

6.1.2 Largeur de la surface de roulement en fonction du type de sentier

La largeur de la surface de roulement est non seulement déterminée en fonction du type de véhicule pour lequel le sentier est conçu, mais elle doit aussi permettre le passage des véhicules d'entretien utilisés par le club. Par ailleurs, la surface de roulement doit être exempte d'obstacles pouvant nuire à la sécurité des utilisateurs ou inciter ces derniers à sortir du sentier pour éviter de tels obstacles (supersignalisation, services publics, accumulation d'eau, etc.).

Tableau 1
Largeur de la surface de roulement

Type de véhicule	Unidirectionnel		Bidirectionnel	
	Largeur minimale (m)	Largeur idéale (m)	Largeur minimale (m)	Largeur idéale (m)
Motoquad	1,9	3	3	5
Autoquad	2,25	3,35	3,7	5,7
Motoneige	2,5	3,5	4	6,5

Notes

1. Les sentiers de motoquads devraient toujours être conçus de manière à permettre le passage des autoquads, ces véhicules étant de plus en plus répandus.
2. Ces largeurs ne comprennent pas les fossés ni les autres aménagements pouvant être requis.
3. Les sentiers destinés aux VHR (c'est-à-dire où il y a plus d'un type de véhicule sur un même sentier) doivent être aménagés en considérant la largeur maximale.
4. Lorsque deux sentiers sont aménagés en parallèle, une séparation doit délimiter l'emplacement des deux sentiers et les dimensions minimales de chacun doivent être respectées. Des mesures pour assurer la sécurité des différents usagers peuvent être prévues par les clubs d'utilisateurs.

6.1.3 Drainage du sentier

La conception et l'entretien de la surface de roulement ne doivent pas favoriser l'accumulation d'eau. À cet effet, un bombement, une légère pente ou tout autre moyen permettant à l'eau de s'écouler hors de cette surface devra être prévu. À titre indicatif, on considère qu'un bombement de l'ordre de 2 à 4% sur le réseau routier offre un bon écoulement de la surface de roulement. À noter que les sentiers utilisés exclusivement en période hivernale devront aussi limiter l'accumulation d'eau lors de la fonte des neiges.

Afin de limiter l'érosion et d'assurer l'évacuation des eaux de la surface de roulement, des fossés devront être prévus lorsque le terrain naturel ne permet pas un drainage efficace. Le *Guide d'aménagement et d'entretien des sentiers de quad au Québec* offre plusieurs précisions quant à l'aménagement de fossés, notamment que ceux-ci doivent avoir une largeur comprise entre 1,0 et 1,5 m.

Notes

1. Dans le cas où il s'avérerait impossible d'aménager de tels fossés, d'autres solutions pourront être acceptées dans la mesure où le drainage du sentier est assuré en tout temps.
2. Une attention particulière devra être accordée au ruissellement des fossés vers les différents plans d'eau. Pour ce faire, le *Guide d'aménagement et d'entretien des sentiers de quad au Québec*⁹, le *Guide d'aménagement et d'entretien des sentiers de motoneige au Québec*¹⁰ et toute autre documentation appropriée pourront être consultés.

6.1.4 Surface de roulement

Comme les VHR sont conçus pour circuler sur une variété de surfaces non préparées, il convient de laisser une certaine liberté dans l'aménagement des surfaces de roulement. Celles-ci peuvent donc être de différentes natures selon la disponibilité des matériaux, la nature du terrain naturel ou les contraintes rencontrées (fortes pentes, milieux mal drainés, etc.).

Enfin, comme l'indique la section 6.1.10.2 Services publics souterrains, le club devra s'assurer qu'une épaisseur minimale de matériau recouvre les infrastructures de services publics, et ce, tant lors de la conception du sentier que pendant toute la durée de son utilisation.

6.1.4.1 Utilisation du sentier en période estivale

Plusieurs types de surfaces peuvent convenir à la circulation des motoquads et autoquads. Certains critères devront toutefois être respectés pour un sentier utilisé en période estivale. Ainsi, la surface de roulement devra être aménagée afin de :

- limiter l'émission de poussière (possibilité d'utiliser un abat-poussière);
- limiter l'érosion et l'apport de sédiments aux fossés et aux cours d'eau;
- maximiser le drainage (être perméable à l'eau).

Les matériaux organiques devraient donc être évités au profit de matériaux d'origine minérale. Le *Guide d'aménagement et d'entretien des sentiers de quad au Québec* propose par ailleurs l'utilisation d'un mélange de sable et de gravier.

Sur approbation du Ministère, d'autres matériaux pourront être utilisés, dans la mesure où les critères indiqués plus haut sont respectés.

9. Fondation de la faune du Québec, *Guide d'aménagement et d'entretien des sentiers de quad au Québec*, 2003, p. 35.

10. Nature-Action Québec, *Guide d'aménagement et d'entretien des sentiers de motoneige au Québec*, 2011, p. 49.

6.1.4.2 Utilisation du sentier en période hivernale

Une épaisseur de neige de 300 mm est considérée comme suffisante et doit être prise en compte dans la mesure du dégagement vertical.

6.1.5 Servitude de non-accès

Des servitudes de non-accès bordent les chemins à accès limité et les autoroutes. Ces servitudes servent notamment à réduire les risques d'intrusion afin de maximiser la fluidité et la sécurité de ces routes. De manière générale, elles se concrétisent par l'installation d'une clôture sur ou près de la limite d'emprise (ci-après appelée « clôture de non-accès »). L'aménagement d'un sentier sur la berge d'une autoroute implique de traverser de telles servitudes et, donc, de traverser les clôtures de non-accès qui y sont installées. Le club pourra y pratiquer les ouvertures requises pour le passage du sentier, mais demeurera responsable de les refermer en dehors de la période d'utilisation du sentier.

Si la clôture a aussi pour fonction d'empêcher l'intrusion de la grande ou de la petite faune à l'intérieur des emprises routières, des mesures particulières devront être mises en place et approuvées par le Ministère.

6.1.6 Barrière physique

Une barrière physique est un dispositif empêchant le passage d'un VHR. Elle peut être constituée d'une clôture, d'une rangée d'arbres, de rochers ou de tout autre moyen jugé adéquat par le Ministère.

De telles barrières ne sont pas systématiquement requises le long des sentiers aménagés sur la berge des autoroutes, puisqu'elles peuvent entraver ou limiter les interventions du Ministère lorsqu'il doit avoir accès à la berge autoroutière.

L'installation de barrières physiques est toutefois requise lorsque des attraites générateurs de vagabondage (restaurants, stations-service, autres sentiers, etc.) pourraient inciter des conducteurs de VHR à traverser la voie autoroutière ou à empiéter sur celle-ci. De plus, si la circulation de VHR à l'intérieur des emprises routières, mais à l'extérieur de l'endroit prévu pour leur circulation, est constatée, le Ministère pourra demander au club que des interventions soient réalisées pour corriger cette situation et empêcher qu'elle se reproduise. Enfin, certaines portions de sentier pourraient, si le milieu l'exige, nécessiter un aménagement complet de barrières physiques.

6.1.7 Dégagement vertical

Un dégagement vertical minimal de 2,5 m¹¹ en saison estivale et de 3,6 m¹² en saison hivernale doit être prévu au-dessus du sol afin de permettre le passage de la machinerie d'entretien.

11. Fondation de la faune du Québec, *Guide d'aménagement et d'entretien des sentiers de quad au Québec*, 2003, p. 31.

12. Nature-Action Québec, *Guide d'aménagement et d'entretien des sentiers de motoneige au Québec*, 2011, p. 46.

6.1.8 Ponts et ponceaux

Les sentiers de VHR construits sur la berge d'une autoroute sont susceptibles de traverser des fossés et des cours d'eau. Une mauvaise conception des ponts et des ponceaux peut avoir des répercussions sur la structure de l'autoroute, les propriétés riveraines, le cours d'eau lui-même ainsi que les cours d'eau avoisinants. Ainsi, le choix et le dimensionnement¹³ des ponts et des ponceaux doivent être réalisés selon les règles de l'art¹⁴. Le type de structure à construire devra être adapté au type de véhicule qui y circulera, y compris les véhicules requis pour l'entretien et la construction du sentier. Le club devra veiller à l'entretien des structures en étant particulièrement vigilant au moment de la fonte des neiges.

Notes

1. Un débit important, la présence de poissons, ou l'importance générale du fossé ou du cours d'eau sont des éléments pouvant justifier la nécessité de réaliser une étude hydraulique. Lorsqu'elle est requise, cette étude est faite aux frais du club et elle doit faire référence aux chapitres 3 et 4 des normes du *Tome III – Ouvrages d'art* de la collection Normes – Ouvrages routiers du Ministère. Les guides produits par les fédérations d'utilisateurs de VHR peuvent compléter ces études.
2. Les passages à gué sont proscrits, puisqu'ils favorisent la sédimentation et l'érosion des berges de fossés et de cours d'eau.

6.1.9 Penthes

Les pentes maximales souhaitables sur un sentier de VHR aménagé sur la berge d'une autoroute sont de 15% longitudinalement et de 10% transversalement¹⁵. Des pentes plus abruptes peuvent être autorisées dans la mesure où le Ministère y est favorable et qu'elles ne sont pas problématiques sur le plan de la sécurité (visibilité, vitesse accrue, difficulté de freinage, renversement, érosion, etc.). Par ailleurs, différentes interventions peuvent atténuer leur incidence, notamment une signalisation particulière, l'élargissement ou l'élagage du sentier ou l'aménagement de canaux de déviation des eaux de ruissellement.

6.1.10 Services publics

Les emprises routières sont souvent utilisées pour l'installation des réseaux de services publics, que ce soit pour le transport d'énergie, les télécommunications, l'aqueduc, les égouts, etc. Ces réseaux peuvent être aériens (hors sol) ou souterrains.

13. Dans le présent guide, le dimensionnement d'un pont ou d'un ponceau fait référence à l'ouverture de celui-ci pour permettre l'écoulement de l'eau.

14. Voir le chapitre 4 du *Tome III – Ouvrages d'art* de la collection Normes – Ouvrages routiers du Ministère.

15. Ministère des Transports du Québec, *Guide d'application de la méthode multicritère pour l'autorisation de circulation des véhicules hors route sur les chemins publics*, 2008.

6.1.10.1 Services publics aériens

Une attention particulière devra être portée à la présence de poteaux, de haubans ou d'autres éléments relatifs aux services publics et pouvant être considérés comme des objets fixes dans l'emprise d'un sentier. Ceux-ci devront se trouver à l'extérieur de la surface de roulement et des mesures de protection pourront être exigées. S'il s'avère impossible de contourner de tels obstacles, ceux-ci devront être protégés et signalisés adéquatement. En outre, le Ministère devra informer l'entreprise de services publics de la présence du sentier. Enfin, il faudra s'assurer que le dégagement vertical minimal permet la circulation des VHR et des véhicules d'entretien sous les réseaux de services publics.

6.1.10.2 Services publics souterrains

La présence d'un sentier de VHR ne doit pas altérer l'infrastructure souterraine d'une entreprise de services publics. Le club pourrait être tenu responsable de tout bris à cet égard. Il devra donc s'assurer, en communiquant avec l'entreprise de services publics, le cas échéant, que l'épaisseur et la nature de la surface de roulement protègent adéquatement les infrastructures enfouies et que la surface est entretenue convenablement durant toute la période d'utilisation du sentier.

Le Ministère ne pourra être tenu responsable de bris à ces égards, mais pourra mettre en garde le club ou l'entreprise s'il constate des problèmes. Enfin, le club devra prévoir l'inspection périodique du sentier afin de s'assurer que celui-ci n'altère pas les réseaux de services publics souterrains (voir la section 7.4).

6.1.11 Signalisation de sentier

La signalisation du sentier pour VHR doit être conforme à la norme de signalisation de sentiers de véhicule hors route. Sur toute la longueur du sentier, et particulièrement dans les courbes, la signalisation doit être installée afin de ne pas être visible pour les usagers de la route. Pour ce faire, un léger angle peut être donné à cette signalisation.

6.2 Critères qualitatifs

6.2.1 Éblouissement

La circulation des VHR sur la berge d'une autoroute peut, dans certains cas, occasionner de l'éblouissement et donc nécessiter l'installation d'un écran antiéblouissement. Ces dispositifs ne sont requis que dans le cas où un potentiel d'éblouissement est anticipé ou constaté. À cet effet, une attention particulière doit être portée aux points d'entrée et de sortie du sentier dans l'emprise routière afin de limiter l'effet de surprise.

Ces écrans peuvent être naturels (végétation) ou artificiels (mur écran). Dans le cas de barrières naturelles, les espèces végétales créant un écran visuel durant toute l'année (p. ex. : conifères) doivent être privilégiées. Par ailleurs, le dispositif choisi devra être efficace dès sa première année d'utilisation. En conséquence, des mesures complémentaires temporaires peuvent être utilisées si le dispositif n'est efficace qu'après un certain temps, après la croissance de la végétation par exemple.

Note

Un écran antiéblouissement peut constituer un objet fixe. Sa présence doit donc être considérée lors de la conception du sentier.

6.2.2 Bruit

La présence d'un sentier pour VHR sur la berge d'une autoroute peut avoir pour conséquence d'augmenter le niveau de bruit émis dans l'environnement. Bien que certains outils de mesure puissent être utilisés pour évaluer la nuisance sonore d'un tel sentier pour les riverains, cette notion demeure d'ordre qualitatif, puisque plusieurs facteurs influencent l'émission de bruit et la tolérance des personnes. Parmi ces facteurs, la vitesse des VHR, l'environnement immédiat (p. ex. : boisé, urbanisé, dégagé), l'importance du débit routier de l'autoroute que longe le sentier, la distance et l'usage des immeubles adjacents peuvent être considérés.

Par ailleurs, la notion de distance séparatrice prévue à l'article 12 de la Loi sur les véhicules hors route peut servir de seuil d'intervention pour les clubs et les responsables du Ministère. La Loi prévoit en effet le maintien d'une distance minimale de 100 m entre certains immeubles, notamment les habitations et les établissements de santé, et un sentier. Cette distance peut toutefois être modifiée par règlement municipal. Ainsi, différentes mesures en vue de réduire les nuisances sonores devraient être mises en place^{16,17}, particulièrement dans les cas où des établissements cités à l'article 12 de la Loi se trouvent à proximité.

6.3 Environnement

Pendant toute la durée de vie d'un sentier (construction, utilisation, entretien, démantèlement), différentes notions environnementales doivent être prises en considération, puisque des impacts sur les composantes biophysiques et humaines de l'environnement peuvent être appréhendés.

Ces impacts doivent être évalués et, lorsque requis, des mesures d'atténuation doivent être mises en œuvre afin de les compenser. Notons par ailleurs que certains critères de conception renvoient directement à des notions environnementales, puisqu'ils y sont intrinsèquement liés (p. ex. : passages de cours d'eau, bruit). Il est donc fortement conseillé de faire rapidement appel aux répondants en environnement de la direction territoriale concernée afin de valider les critères qui devraient faire l'objet de travaux plus complets.

16. Fondation de la faune du Québec, *Guide d'aménagement et d'entretien des sentiers de quad au Québec*, 2003, p. 14.

17. Nature-Action Québec, *Guide d'aménagement et d'entretien des sentiers de motoneige au Québec*, 2011, p. 5.

Les mesures d'atténuation environnementales¹⁸ requises doivent être appliquées en considérant les éléments décrits à l'intérieur de la présente section, et ce, tant lors des phases de conception et de construction que lors de l'exploitation d'un sentier. Les critères énumérés dans cette section sont toutefois présentés à titre indicatif, puisque d'autres critères ou conditions peuvent aussi être exigés par le Ministère.

6.3.1 Respect des lois et règlements applicables et obtention des certificats d'autorisation requis

Tout comme les sentiers de VHR réalisés sur les terres du domaine de l'État, ceux qui sont construits à l'intérieur d'une emprise routière sont assujettis à des lois et des règlements de même qu'aux procédures et autorisations qui en découlent. Ces lois peuvent imposer des conditions, des restrictions et des interdictions quant à la circulation des VHR ou la construction de certaines infrastructures. Ainsi, la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune, la Loi sur la qualité de l'environnement, la Loi sur le régime des eaux, la Loi sur les espèces menacées ou vulnérables, entre autres, peuvent être applicables.

Notes

1. Les démarches pour l'obtention des permissions et des certificats d'autorisation doivent être entreprises par le club. Le Ministère pourra, lorsque c'est possible, offrir une aide technique et fournir certains renseignements afin de faciliter ces démarches.
2. La signature d'une entente entre le ministre des Transports et un club ne soustrait pas ce dernier à l'obligation de respecter les autres lois et règlements applicables.

6.3.2 Passages de cours d'eau

En plus de respecter les critères de la section 6.1.8 Ponts et ponceaux quant au dimensionnement des structures, le club demandeur devra notamment, lorsqu'un passage de cours d'eau est requis, s'assurer de :

- ne pas empêcher la libre circulation du poisson;
- laisser circuler l'eau;
- limiter l'érosion du sentier vers le cours d'eau;
- limiter la diffusion de sédiments dans le cours d'eau.

Des précautions doivent donc être prises lors de la conception, de la construction, de l'utilisation, voire du démantèlement des structures. Il est alors fortement conseillé de consulter le Ministère afin de s'assurer que la mise en place des passages de cours d'eau est faite conformément aux dispositions législatives applicables. Les guides d'aménagement^{19,20} de sentiers produits par les principales fédérations d'utilisateurs de VHR sont plus complets à ce sujet.

18. Voir le chapitre 9 du *Tome II – Construction routière* et le chapitre 6 du *Tome IV – Abords de route* de la collection Normes – Ouvrages routiers du Ministère.

19. Nature-Action Québec, *Guide d'aménagement et d'entretien des sentiers de motoneige au Québec*, 2011.

20. Fondation de la faune du Québec, *Guide d'aménagement et d'entretien des sentiers de quad au Québec*, 2003.

6.3.3 Haies brise-vent

Certaines interventions du Ministère ont consisté dans la mise en place de haies brise-vent. Celles-ci peuvent avoir été implantées sur ou hors emprise et peuvent notamment être constituées d'une rangée d'arbres (feuillus, conifères ou mixtes) ou d'une haie de plantes (graminées, vivaces ou arbustes), avec ou sans butte de terre. Ces haies brise-vent permettent de réduire l'accumulation de neige, l'effet de la poudrerie et l'apparition de glace sur la chaussée. Il s'agit donc d'une intervention à faible impact sur l'environnement permettant d'améliorer la sécurité des usagers de la route.

Un sentier pour VHR ne devra donc pas altérer de tels dispositifs. Si, à cause de la présence de haies brise-vent, il s'avère impossible qu'un sentier pour VHR soit aménagé à l'endroit demandé, une solution de rechange peut être proposée, dans la mesure où le Ministère lui est favorable.

6.3.4 Espèces envahissantes

Les emprises routières et certains immeubles adjacents peuvent être colonisés par des espèces envahissantes, tant végétales qu'animales. Dans la majorité des cas, les espèces problématiques sont exotiques, mais certaines peuvent être indigènes.

Comme le Ministère réalise des interventions pour limiter la propagation des espèces envahissantes, l'aménagement d'un sentier ne doit pas accentuer ce phénomène. Ainsi, des mesures d'atténuation peuvent être demandées afin de limiter la prolifération de certaines espèces, notamment :

- le roseau commun;
- la berce du Caucase;
- la renouée japonaise;
- le longicorne asiatique;
- l'agrile du frêne.

Note

Le roseau commun est une espèce exotique envahissante qui colonise les abords de route et les milieux humides adjacents. Cette espèce est résistante à plusieurs types d'interventions et il a été démontré que certaines pratiques favorisent sa prolifération. Il est donc fortement suggéré de consulter le Ministère afin de connaître les mesures à mettre en œuvre pour la gestion du roseau commun ou d'autres plantes envahissantes lors de l'aménagement et de l'utilisation d'un sentier.

6.3.5 Gestion de la faune

Différentes interventions peuvent être mises en place afin de limiter les impacts, d'une part, de la présence d'une route sur la faune (passages pour animaux) et, d'autre part, des intrusions de la faune sur la route (sécurité routière, protection des infrastructures, etc.).

La section 6.3.5 du chapitre 6 du *Tome IV – Abords de route* de la collection Normes – Ouvrages routiers du Ministère aborde le sujet des prébarrages pour le castor. Avant d'aménager une telle installation, il faut s'assurer de connaître le territoire et avoir une bonne connaissance de la problématique. Le club devra donc s'informer auprès du Ministère afin de déterminer, le cas échéant, les cours d'eau et les endroits où des installations pour le castor sont nécessaires.

Dans le cas où des mesures pour la grande faune ont été mises en place pour limiter les impacts de la route, le club et les utilisateurs de VHR seront appelés à suivre le sentier, à protéger les installations présentes sur le territoire (p. ex. : clôtures pour la grande faune) et à respecter la fermeture des accès après passage (pour éviter les intrusions de cerfs ou d'orignaux dans l'emprise clôturée). Par ailleurs, le Ministère pourrait exiger que certains aménagements soient faits afin d'adapter ces dispositifs au passage des VHR.

6.3.6 Émission de poussières

La circulation des véhicules sur des surfaces de roulement en matériaux granulaires risque de provoquer un soulèvement de poussières, qui peut occasionner une perte de visibilité et mettre en péril la sécurité des usagers. Ces nuages de poussière peuvent aussi être nuisibles aux riverains.

Si de tels soulèvements sont anticipés ou constatés, des mesures de mitigation pourront être mises en place afin d'en limiter les impacts. Différentes méthodes peuvent être utilisées selon l'ampleur du problème, notamment l'utilisation d'abat-poussières ou l'implantation d'un couvert végétal (semences répandues sur le sentier). À cet effet, le chapitre 2 du *Tome VI – Entretien* de la collection Normes – Ouvrages routiers du Ministère peut fournir des indications quant à certaines méthodes utilisées pour limiter l'émission de poussières sur les chemins publics.

6.3.7 Sols contaminés

Pour diverses raisons, certains contaminants peuvent se trouver à l'intérieur des emprises routières. Sachant cela, les personnes appelées à y intervenir doivent faire preuve d'une vigilance accrue lors de la conception et de l'aménagement d'un sentier, et ce, particulièrement lorsque des opérations d'excavation ou d'enlèvement de sol sont prévues.

Par ailleurs, une étude de caractérisation environnementale, réalisée conformément aux exigences du *Guide de caractérisation des terrains* du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC), pourrait

être exigée si des doutes sont soulevés quant à la contamination des sols. Une telle étude permet d'évaluer si les sols en place respectent les critères d'usage de la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés (MDDELCC) et d'estimer les volumes et les coûts inhérents à la gestion des sols non conformes. Elle permet aussi d'évaluer les coûts de gestion des sols excédentaires contaminés. Les sols contaminés excavés, quel que soit leur degré de contamination, doivent être gérés conformément à la réglementation en vigueur^{21, 22, 23, 24}.

6.3.8 Gestion des matières résiduelles

Une saine gestion des matières résiduelles générées lors de l'aménagement d'un sentier pour VHR est requise.

Ces matières résiduelles concernent tant les déchets produits lors de la démolition ou de l'excavation que les déchets courants ou les matières dangereuses (p. ex. : sols contaminés). Elles doivent être gérées conformément à la réglementation en vigueur^{25, 26} ainsi que selon les guides et les lignes directrices applicables.

6.3.9 Aménagement paysager

Afin d'atténuer l'impact de la présence d'un sentier sur le paysage routier, le Ministère peut convenir, avec le club, de certaines interventions afin de bonifier le paysage environnant.

6.3.10 Affichage publicitaire

Différentes lois et divers règlements municipaux régissent l'affichage publicitaire visible en bordure des routes. Bien que l'article 41.5 de la Loi sur les véhicules hors route donne un certain pouvoir au club d'utilisateurs pour régir l'affichage publicitaire en bordure d'un sentier, l'affichage visible pour les usagers de la route doit être conforme aux lois en vigueur. Il est donc conseillé de valider la possibilité d'une telle installation auprès du Ministère.

21. Règlement sur le stockage et les centres de transfert de sols contaminés (RLRQ, chapitre Q-2, r. 46).

22. Règlement sur l'enfouissement des sols contaminés (RLRQ, chapitre Q-2, r. 18).

23. Règlement sur l'enfouissement et l'incinération de matières résiduelles (RLRQ, chapitre Q-2, r. 19).

24. Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains (RLRQ, chapitre Q-2, r. 37).

25. Règlement sur l'enfouissement et l'incinération de matières résiduelles (RLRQ, chapitre Q-2, r. 19).

26. Règlement sur les matières dangereuses (RLRQ, chapitre Q-2, r. 32).

Différents documents d'accompagnement sont requis en plus de l'*Entente relative à l'aménagement, à l'entretien, à la signalisation et à l'exploitation d'un sentier pour la circulation de véhicules hors route le long d'une route dont la gestion incombe au ministre des Transports*. Le club est responsable de la production de l'ensemble de ces documents après qu'il eut convenu, avec la direction territoriale concernée, des différentes conditions et modalités qui devront être respectées. La nature des documents à fournir est fonction de la complexité des projets soumis, de l'ampleur des enjeux soulevés et du type de milieu traversé.

Les différents documents électroniques fournis devront être compatibles avec les logiciels courants (p. ex. : DOC, PDF) et pouvoir être imprimés en format tabloïde (27,94 cm × 43,18 cm) ou plus petit. La remise de documents papier n'est pas obligatoire.

7.1 Plan de localisation

Le plan de localisation doit permettre de repérer géographiquement le projet de sentier. Il doit donc être réalisé à échelle appropriée. Compte tenu de son ampleur, il peut être présenté sur plusieurs feuillets. Pour permettre de visualiser l'environnement immédiat, le plan de localisation pourra être produit à partir de cartes satellitaires (disponibles gratuitement sur Internet). Ces cartes devront toutefois être clairement annotées afin d'indiquer :

- la longueur totale du sentier;
- la largeur moyenne du sentier, y compris les différents aménagements;
 - la largeur moyenne du sentier correspond à la largeur de la surface de roulement, à laquelle peuvent s'ajouter, le cas échéant, la largeur des fossés et tout autre élément demandé par la direction territoriale;
- les endroits où des infrastructures sont requises;
 - les ponts, les ponceaux, les murs de soutènement, etc., devront être localisés et une référence devra être faite au plan d'aménagement et à l'étude hydraulique;
- les points d'entrée et de sortie dans l'emprise routière;
 - plusieurs points d'entrée et de sortie peuvent être requis;
 - une référence aux autorisations de passage (jointes à l'annexe D de l'entente) devra être faite.

Note

Si des enjeux particuliers de distance, de tenure de terre, etc., sont soulevés, des plans d'arpentage peuvent être nécessaires. Le cas échéant, le club demandeur devra en assumer les coûts. Toutefois, la direction territoriale concernée devra être consultée préalablement à leur réalisation.

7.2 Plan d'aménagement du sentier

Dans les cas où il serait risqué d'impliquer la responsabilité du Ministère à l'égard d'une infrastructure ou d'une portion de sentier, la direction territoriale pourra exiger que le club demandeur réalise, à ses frais, un ou des plans d'aménagement signés et scellés par un membre de l'Ordre des ingénieurs du Québec²⁷. De tels plans pourront notamment être requis lorsqu'il s'agit de traverser un cours d'eau, d'aménager une portion de sentier dans une zone de dégagement latéral (barrière physique requise) ou d'aménager toute autre portion de sentier nécessitant la compétence d'un ingénieur.

Lorsqu'ils sont requis, de tels plans doivent être réalisés en considérant les indications de la direction territoriale concernée et peuvent notamment comprendre :

- les pentes;
- le dimensionnement des ponts et des ponceaux;
 - une référence à l'étude de drainage devra être faite lorsque cette dernière est requise;
- la capacité portante;
 - la capacité portante d'une infrastructure doit être déterminée en considérant le passage des véhicules d'entretien de sentier en toute saison;
- les services publics;
 - mesures de protection.

7.3 Étude hydraulique

La conception et la construction d'un ouvrage d'art peuvent nécessiter la réalisation d'une étude hydraulique pour l'ensemble ou pour une partie du sentier. Cette étude est réalisée aux frais du club et servira à dimensionner et à concevoir adéquatement les structures de manière qu'elles n'engendrent pas de dommages à la structure de la route (érosion, restriction de l'écoulement de l'eau, etc.) ou aux propriétés voisines (p. ex. : inondations, érosion). Lorsque cela est requis, l'étude devra permettre d'établir le gabarit hydraulique de l'ouvrage, et les données nécessaires au calcul et à la protection des éléments de fondation ou d'ouvrages aménagés en plan d'eau devront être fournies.

En outre, elle devra rechercher un rendement hydraulique optimal, tout en respectant les contraintes économiques et environnementales, et elle devra faire ressortir les aspects susceptibles d'influencer le comportement hydraulique des ouvrages.

²⁷. Loi sur les ingénieurs (RLRQ, chapitre I-9), art. 2.

Ainsi, lorsque la direction territoriale exige la production d'une étude hydraulique, elle devra en déterminer l'envergure de même que le contenu à inclure dans le rapport final. Ce rapport, signé et scellé par un ingénieur en hydraulique, pourra comprendre, notamment :

- la largeur provisoire de l'ouverture libre du pont, mesurée perpendiculairement à l'écoulement;
- l'emplacement de la ligne de centre du pont et, lorsque cela est nécessaire, celui des piles et des culées (proposer différentes options lorsque l'emplacement optimal n'est pas évident);
- l'angle de biais spécifiant la direction du biais, à la droite ou à la gauche de la perpendiculaire à la ligne de centre du sentier;
- l'élévation minimale du tablier, en précisant, si nécessaire, l'endroit où la mesure a été prise;
- l'élévation requise du profil d'approche lorsque celle-ci est déterminée par des considérations hydrauliques (approches en remblai);
- d'autres recommandations telles que les détails d'un réalignement de cours d'eau;
- la nature des sols et la géométrie des lieux.

Si cela est pertinent, le rapport pourra aussi comprendre, entre autres :

- l'identification et l'emplacement du projet faisant l'objet de l'étude : route, rivière, municipalité, numéro de référence, etc.;
- l'origine de la demande et le nom du demandeur;
- la nature de l'étude requise et les attentes formulées;
- les caractéristiques physiques du bassin versant : superficie, pente, nature du sol et du couvert végétal;
- les débits (annuel, 10, 25, 50 et 100 ans) et la récurrence du débit de conception choisi pour la route concernée;
- les niveaux ou les hauteurs d'eau;
- les photographies d'événements antérieurs;
- l'impact du rendement hydraulique de l'ouvrage existant;
- les limites d'une plaine inondable;
- l'épaisseur, la résistance et le point d'application du couvert de glace aux fins de conception des piles;
- l'alignement le plus favorable, sur le plan hydraulique, pour l'ouvrage, y compris les éléments de fondation;

- les mesures nécessaires pour protéger la structure contre les risques d'embâcles de glace ou de débris, d'affouillement, d'érosion et de sédimentation;
- la navigabilité du cours d'eau;
- une aide à la conception sous forme de schéma.

7.4 Construction, entretien et inspection

À l'exemple des gestionnaires de réseau et d'infrastructures routières, le club de VHR devra se doter d'un programme d'inspection et d'entretien pour s'assurer que les structures sur le sentier demeurent en bon état et respectent toujours les exigences des plans soumis. Ce programme devra comprendre l'inspection des structures (ponts, ponceaux, clôtures, murs de soutènement, etc.), des éléments de drainage (fossés, surface de roulement) et des éléments de sécurité, et il devra indiquer à quelle fréquence les opérations d'entretien et d'inspection seront réalisées.

Le club de VHR devra aussi déterminer si des mesures d'atténuation sont à mettre en place lors de la construction du sentier. Ces mesures peuvent concerner la fermeture de voies ou de l'accotement, l'aménagement d'un écran antibruit pour les propriétés riveraines, etc.

Étant donné la proximité des structures et des infrastructures routières, la conception et la construction d'un sentier pour VHR sur la berge d'une autoroute peuvent s'avérer plus complexes. Le présent guide établit donc plusieurs critères qui doivent être observés, mais accorde toutefois une certaine latitude aux directions territoriales pour convenir des documents ou des aménagements requis préalablement au cheminement d'une demande d'aménagement de sentier.

En outre, comme les sentiers de VHR sont appelés à demeurer en place pour plusieurs années, il convient de réaliser des aménagements qui soient pérennes et bien adaptés à la circulation de ces véhicules. Comme l'expertise du ministère des Transports et celle des clubs d'utilisateurs sont complémentaires, il est à propos de les mettre à contribution afin de mener à bien les projets et de respecter les enjeux de chacune des parties.

Abat-poussière : produit liquide ou solide, capable de diminuer et de contrôler les émissions de poussières sur les routes de gravier selon le ou les seuils prescrits.

Accotement : partie de la plate-forme, aménagée entre la chaussée et le talus, servant d'appui à la chaussée ainsi qu'aux arrêts d'urgence.

Note

En milieu urbain, l'accotement est la partie de la plate-forme aménagée entre la chaussée et la banquette, l'arrondi de talus ou un autre aménagement (dispositif de retenue, muret, etc.).

Autoquad : véhicule tout-terrain motorisé pouvant accueillir l'un à côté de l'autre le conducteur et au moins un passager. Le véhicule est muni d'un volant et d'au moins quatre roues motrices, et sa masse nette n'excède pas 750 kg. Pour circuler sur un sentier, ce véhicule doit avoir une largeur maximale de 1524 mm ou 1626 mm si une signalisation conforme aux normes réglementaires est installée.

Autoroute : voie de communication à chaussées séparées, exclusivement réservée à la circulation rapide, ne comportant aucun croisement à niveau et accessible en des points aménagés à cet effet.

Berge : partie de terrain surélevée, bordée par le talus de déblai et la limite de l'emprise.

Bombement : pente transversale de la chaussée, généralement de 2%, pour l'écoulement des eaux de surface.

Chaussée : partie d'un chemin public normalement utilisée pour la circulation des véhicules routiers.

Chemin à accès limité : chemin public sur lequel on ne peut s'engager ou qu'on ne peut quitter qu'aux endroits spécialement prévus à cette fin.

Chemin public : surface de terrain ou d'un ouvrage d'art dont l'entretien est à la charge d'une municipalité, d'un gouvernement ou de l'un de ses organismes, et sur une partie de laquelle sont aménagées une ou plusieurs chaussées ouvertes à la circulation publique des véhicules routiers et, le cas échéant, une ou plusieurs voies cyclables, à l'exception :

1. Des chemins soumis à l'administration du ministère des Ressources naturelles et de la Faune ou du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation ou entretenus par eux;
2. Des chemins en construction ou en réfection, mais seulement à l'égard des véhicules affectés à cette construction ou réfection;
3. Des chemins que le gouvernement détermine comme étant exclus de l'application du Code de la sécurité routière.

Couche de roulement granulaire : couche de matériaux granulaires placés à la surface des accotements et des routes non revêtus.

Dégagement latéral (DL) : distance de sécurité prise perpendiculairement à la voie de circulation et qui permet de définir la zone de dégagement latéral. Elle correspond au déplacement latéral que parcourt, dans environ 85 % des cas, un véhicule au moment d'une sortie de route avant qu'il puisse redresser sa course ou s'immobiliser complètement.

Dégagement vertical (DV) : hauteur libre mesurée à partir du point le plus élevé d'une surface.

Dispositif de retenue latéral (glissière de sécurité) : dispositif placé le long des routes afin d'empêcher les véhicules en perte de maîtrise de heurter un objet fixe, de faire une chute ou d'entrer en collision avec un autre véhicule circulant en sens inverse. Ce dispositif est habituellement désigné sous l'appellation glissière de sécurité.

Drainage efficace : système de canaux ou d'égouts pluviaux permettant l'évacuation adéquate des eaux de ruissellement et l'interception des eaux souterraines au-dessus de la ligne de l'infrastructure.

Emprise : surface de terrain affectée à la route ainsi qu'à ses dépendances.

Motoquad : véhicule tout-terrain motorisé à quatre roues muni d'une selle et d'un guidon.

Non-accès : interdiction d'accès des propriétés riveraines à une route.

Objet fixe : tout objet ou obstacle ayant une projection hors sol supérieure à 100 mm sur une corde de 1500 mm, suffisamment massif ou solide pour provoquer la décélération subite d'un véhicule qui le heurte et causer des blessures aux occupants du véhicule.

Pente longitudinale : inclinaison suivant un axe parallèle à la direction longitudinale de la route.

Pente transversale : inclinaison suivant un axe perpendiculaire à la direction de la route.

Périmètre d'urbanisation : limite prévue de l'expansion future de l'habitat de type urbain, peu importe que les concentrations soient des villes ou des villages.

Plate-forme : surface de la route qui comprend la ou les chaussées, les accotements et, éventuellement, les terre-pleins.

Ponceau : ouvrage d'art de petites dimensions ouvert aux extrémités, construit sous un remblai, et transversal à la route ou à une entrée.

Pont : ouvrage d'art permettant de franchir un cours d'eau, des voies de circulation routière ou ferroviaire ainsi que tout autre obstacle.

Services publics : services fournis par des entreprises (téléphone, câblodistribution, électricité, gaz, etc.) ou par une municipalité à ses contribuables (aqueduc, égouts, etc.) dont les équipements sont déjà aménagés dans les emprises routières selon les dispositions réglementaires applicables au Québec.

Signalisation : signal lumineux ou sonore, panneau, marque sur la chaussée ou dispositif destiné à interdire, régir ou contrôler la circulation ou le stationnement, ou à informer.

Supersignalisation : signalisation latérale ou aérienne installée sur des supports robustes.

Tablier : partie horizontale de l'ossature d'un pont située sous la voie portée.

Talus de déblai : partie de déblai de la route comprise entre le fossé et la berge.

Terrain naturel : surface du terrain d'un chantier avant le commencement des travaux.

Véhicule hors route : véhicule à moteur qui n'est pas destiné ni autorisé à circuler normalement sur les chemins publics.

Annexe I

Formulaire de demande



DEMANDE POUR UNE NOUVELLE CIRCULATION DE VÉHICULES HORS ROUTE SUR CHEMIN PUBLIC

Réservé au MTQ

N° CS et séquentiel

1 Identification des parties

Expéditeur	Destinataire
Nom et numéro du club	Centre de services
Responsable	Responsable
Adresse du club	Adresse du centre de services
Numéro de téléphone	Numéro de téléphone
Numéro de télécopieur	Numéro de télécopieur
Courriel	Courriel
Site Internet	Site Internet

☐ Motoneige ☐ Quad (VTT) ☐ Sentier toute saison ☐ Sentier d'été ☐ Sentier d'hiver

2 Type de circulation

Type de sentiers reliés	Emplacement de la circulation demandée	
☐ Local	☐ Chaussée	☐ Fossé
☐ Régional N° de sentier	☐ Accotement	☐ Talus
☐ Transquébécois N° de sentier	☐ Autre (préciser)	☐ Berge
Dégagement latéral : mètres	Début	Fin
☐ Sentier unidirectionnel	Route	Route
☐ Sentier bidirectionnel	Emplacement exact (ex. : adresse, distance d'une intersection) :	Emplacement exact (ex. : adresse, distance d'une intersection) :
Longueur demandée : mètres	Municipalité	Municipalité
Largeur disponible : mètres	MRC	MRC
Caractéristiques de la route	Éléments de la route	
Vitesse affichée : km/h	☐ Présence d'un fossé	
Nombre de voies de circulation : voies	☐ Présence d'un trottoir	
Surface de la chaussée :	☐ Présence d'une voie cyclable	
	☐ Présence d'espaces de stationnement	
	Largeur d'accotement : mètres	
Surface de l'accotement :		

V-3097 (2008-11)

Page 1 de 3

2 Type de circulation (suite)**Croquis de localisation**

Indiquer le nord, la route utilisée, les bâtiments avoisinants et leur adresse, la signalisation existante et les autres éléments pertinents. Sur le terrain, un piquet doit indiquer adéquatement le début et la fin de la circulation sur chemin public demandée. **Joindre la carte du réseau de sentiers du club.**

3 Légitimité des approches et signature du demandeur

Je certifie, par la présente, avoir obtenu un droit de passage sur les terrains ou sur les chemins publics donnant accès à la circulation demandée et confirme qu'il s'agit de la seule possibilité de circulation, les autres options ayant été envisagées, analysées et rejetées. (Joindre une copie des droits de passage donnant accès à la circulation sur chemin public).

En date du _____

Nom et titre du demandeur (*lettres moulées*)

Signature du demandeur

4 Acceptation ou refus de la demande (Section réservée au MTQ)

DÉBUT	(Chainage – direction)	FIN	(Chainage – direction)
Après analyse, la demande de circulation sur chemin public est : ☐ acceptée (remplir la permission de voirie relative à l'exploitation d'un couloir) Permission n° : _____ ☐ refusée pour les raisons suivantes : _____ _____ _____			
Signature du technicien responsable		Centre de services	Date de l'analyse de la demande
Signature du chef du centre de services		Centre de services	Date de signature

5 Copies conformes (Section réservée au MTQ – envoyer le formulaire rempli ainsi que l'entente, le cas échéant)

SELON LE CAS Fédération des clubs de motoneigistes du Québec 4545, avenue Pierre-De Coubertin Case Postale 100, succursale M Montréal (Québec) H1V 3R2	Fédération Québécoise des Clubs Quads 6025, boul. Pie IX. Montréal (Québec) H1X 2C1.
--	--

Annexe II

Liste des directions territoriales du ministère des Transports

Direction de l'Abitibi-Témiscamingue

80, avenue Québec
Rouyn-Noranda (Québec) J9X 6R1
Téléphone : 819 763-3271
Télécopieur : 819 763-3493
Courriel : dat@mtq.gouv.qc.ca

Direction de la Côte-Nord

625, boulevard Laflèche, bureau 110
Baie-Comeau (Québec) G5C 1C5
Téléphone : 418 295-4765
Télécopieur : 418 295-4766
Courriel : cotenord@mtq.gouv.qc.ca

Direction du Bas-Saint-Laurent- Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine

92, 2^e Rue Ouest, bureau 101
Rimouski (Québec) G5L 8E6
Téléphone : 418 727-3674
Télécopieur : 418 727-3673
Courriel : dtbgi@mtq.gouv.qc.ca

Direction de l'Estrie

200, rue Belvédère Nord, bureau 2.02
Sherbrooke (Québec) J1H 4A9
Téléphone : 819 820-3280
Télécopieur : 819 820-3118
Courriel : dte@mtq.gouv.qc.ca

Direction de la Capitale-Nationale (Québec)

475, boulevard de l'Atrium, 2^e étage
Québec (Québec) G1H 7H9
Téléphone : 418 643-1911
Télécopieur : 418 646-0003
Courriel : dcnat@mtq.gouv.qc.ca

Direction des Laurentides-Lanaudière

222, rue Saint-Georges, 2^e étage
Saint-Jérôme (Québec) J7Z 4Z9
Téléphone : 450 569-3057
Télécopieur : 450 569-3072
Courriel : dll@mtq.gouv.qc.ca

Direction de la Chaudière-Appalaches

1156, boulevard Guillaume-Couture
Lévis (Québec) G6W 5M6
Téléphone : 418 839-5581
Télécopieur : 418 834-7338
Courriel : dtca@mtq.gouv.qc.ca

Direction de Laval-Mille-Îles

1725, boulevard Le Corbusier
Laval (Québec) H7S 2K7
Téléphone : 450 680-6330
Télécopieur : 450 973-4959
Courriel : dtlmi@mtq.gouv.qc.ca

**Direction de la
Mauricie–Centre-du-Québec**

100, rue Laviolette, 4^e étage
Trois-Rivières (Québec) G9A 5S9
Téléphone : 819 371-6896
Télécopieur : 819 371-6136
Courriel : dmcq@mtq.gouv.qc.ca

**Bureau de la coordination du
Nord-du-Québec**

26, rue Monseigneur-Rhéaume Est, 2^e étage
Rouyn-Noranda (Québec) J9X 3J5
Téléphone : 819 763-4080
Télécopieur : 819 763-3057
Courriel : bcnq@mtq.gouv.qc.ca

Direction de l'Est-de-la-Montérégie

201, place Charles-Le Moyne, 5^e étage
Longueuil (Québec) J4K 2T5
Téléphone : 450 677-3413
Télécopieur : 450 442-1317
Courriel : dtem@mtq.gouv.qc.ca

Direction de l'Outaouais

170, rue de l'Hôtel-de-Ville, bureau 5.110
Gatineau (Québec) J8X 4C2
Téléphone : 819 772-3849
Télécopieur : 819 772-3338
Courriel : dto@mtq.gouv.qc.ca

Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie

180, boulevard D'Anjou, bureau 200
Châteauguay (Québec) J6K 1C4
Téléphone : 450 698-3400
Numéro sans frais : 1 866 817-9848
Télécopieur : 450 698-3452
Courriel : dtom@mtq.gouv.qc.ca

**Direction du Saguenay-
Lac-Saint-Jean-Chibougamau**

3950, boulevard Harvey
Jonquière (Québec) G7X 8L6
Téléphone : 418 695-7916
Télécopieur : 418 695-7926
Courriel : dt.slsjc@mtq.gouv.qc.ca

Direction de l'Île-de-Montréal

500, boul. René-Lévesque Ouest, 12^e étage
Case postale 5
Montréal (Québec) H2Z 1W7
Téléphone : 514 873-7781
Télécopieur : 514 864-3867
Courriel : dtim@mtq.gouv.qc.ca

Annexe III

Entente type

ENTENTE RELATIVE À L'AMÉNAGEMENT, À L'ENTRETIEN, À LA SIGNALISATION ET À L'EXPLOITATION D'UN SENTIER POUR LA CIRCULATION DE VÉHICULES HORS ROUTE LE LONG D'UNE ROUTE DONT LA GESTION INCOMBE AU MINISTRE DES TRANSPORTS

ENTRE

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

représenté par [le ou la] sous-ministre des Transports, dûment [autorisé ou autorisée] en vertu de la Loi sur le ministère des Transports (RLRQ, c. M-28) et de la Loi sur les véhicules hors route (RLRQ, c. V-1.2),

[ou]

représenté par [le ou la] ministre des Transports, dûment [autorisé ou autorisée] en vertu de la Loi sur le ministère des Transports (RLRQ, c. M-28) et de la Loi sur les véhicules hors route (RLRQ, c. V-1.2),

ci-après appelé le «MINISTRE»

et

[NOM DU CLUB]

personne morale de droit privé, légalement constituée, représentée par [nom, fonction] et par [nom, fonction], dûment [autorisés ou autorisées], aux termes d'une résolution de son conseil d'administration, dont copie certifiée est jointe à l'annexe A,

ci-après appelé le «CLUB»

1 DÉCLARATIONS

Aux fins de la présente entente, les parties déclarent que :

La gestion de [la route X ou de l'autoroute Y] incombe au ministre des Transports en vertu du décret 292-93 du 3 mars 1993 et ses amendements;

Le MINISTRE est, au sens du Code de la sécurité routière (RLRQ, c. C-24.2), la personne responsable de l'entretien de ce chemin public;

Le CLUB entend aménager, entretenir, signaler et exploiter une partie de son sentier [description] dans l'emprise de [la route X ou de l'autoroute Y].

2 OBJET

Dans ce contexte, le MINISTRE accorde au CLUB l'autorisation d'aménager, d'entretenir, de signaler et d'exploiter un sentier pour la circulation de véhicules hors route dans la partie de l'emprise, hors de la chaussée, de l'accotement et du fossé, sur les portions de routes suivantes, ci-après appelées «la surface du sentier» :

- Emprise du côté [point cardinal] de [la route X ou l'autoroute Y] ([numéro de RTS]), située dans la municipalité de [nom] et sur une longueur de [Xm ou Xkm], soit du chaînage [0+000] au chaînage [0+000].
- Emprise du côté [point cardinal] de [la route X ou l'autoroute Y] ([numéro de RTS]), située dans la municipalité de [nom] et sur une longueur de [Xm ou Xkm], soit du chaînage [0+000] au chaînage [0+000].

[ajouter d'autres descriptions au besoin]

Pour une longueur totale de [Xm ou Xkm], tel que représenté par le ou les plans de localisation et d'aménagement du sentier joints à l'annexe B.

Cette autorisation a pour effet de pouvoir relier le sentier de véhicule hors route [description] au sentier de véhicule hors route [description] et le sentier de véhicule hors route ou le point de ravitaillement [description], conformément à la résolution de la ou des MRC ou de la ou des municipalités concernées, ou, s'il y a lieu, du schéma d'aménagement concernant le territoire où la surface du sentier est située, laquelle résolution est jointe à l'annexe C.

De plus, le CLUB certifie avoir obtenu, le cas échéant, les autorisations de passage sur les terrains ou sur les chemins publics contigus au point d'accès à la surface du sentier, tel qu'il appert du ou des documents joints à l'annexe D.

3 TYPES DE VÉHICULES HORS ROUTE CONCERNÉS

La présente autorisation est consentie pour l'exploitation d'un sentier de [motoneiges ou quads] du [jj/ms] au [jj/ms].

4 NON-EXCLUSIVITÉ

Le MINISTRE se réserve le droit de consentir, à l'égard de la surface du sentier et aux conditions qu'il détermine, pareille autorisation à tout autre club d'utilisateurs de véhicules hors route et le CLUB ne peut prétendre à aucune exclusivité ou aucun autre droit que ceux stipulés dans la présente entente. Toutefois, avant l'attribution d'une telle autorisation, le CLUB sera préalablement consulté par le MINISTRE afin de déterminer les modalités et les conditions d'exploitation à établir dans le respect des intérêts respectifs de chacune des parties concernées.

5 ACCÈS RESTREINT

Le chemin est assujéti soit à une servitude de non-accès, soit à une interdiction d'accès. Le MINISTRE accorde au CLUB un accès à ce chemin uniquement aux fins mentionnées à la présente entente, lequel accès devra s'exercer entre les points [X] et [Y] mentionnés sur le ou les plans joints à l'annexe B.

6 DURÉE

La présente entente est d'une durée d'un an à compter de sa signature et sera renouvelée automatiquement tous les ans, à moins d'un avis de non-renouvellement transmis par une partie à l'autre partie au moins 30 jours avant son expiration.

7 OBLIGATIONS DU CLUB

7.1 État des lieux

Le CLUB accepte les conditions de la surface du sentier, et ce, dans l'état où elle se trouve, sans qu'il y ait quelque obligation pour le MINISTRE de l'adapter afin de la rendre sécuritaire et conforme aux normes en vigueur ou à l'usage qui lui est destiné. Il revient au CLUB d'aménager, d'entretenir, de signaler et d'exploiter de façon sécuritaire le sentier sur la surface du sentier. Sauf avec l'autorisation du MINISTRE, le CLUB ne peut construire ou aménager un ouvrage sur la surface du sentier. Le CLUB doit aussi en assurer la sécurité et veiller au respect des exigences du MINISTRE prévues à l'annexe E et des dispositions de la Loi sur les véhicules hors route (RLRQ, c. V-1.2), notamment par l'entremise d'agents de surveillance de sentier.

7.2 Plan d'aménagement

Le CLUB s'engage, à ses frais et sous sa responsabilité, à respecter le ou les plans de localisation et d'aménagement du sentier joints à l'annexe B, lesquels prévoient notamment l'entretien, la signalisation et l'exploitation d'un sentier sécuritaire pour la circulation de véhicules hors route sur la surface du sentier, laquelle doit être délimitée par des balises selon la description des travaux qui aura été approuvée au préalable par le MINISTRE et conforme à l'annexe C.

7.3 Réalisation des travaux

Le CLUB s'engage à réaliser, à ses frais et sous sa responsabilité, tous les travaux selon le plan d'aménagement et les clauses stipulées aux présentes.

Si des difficultés surgissent et nécessitent des changements majeurs dans l'exécution des travaux par rapport à l'approbation déjà obtenue, le CLUB doit contacter sans délai le MINISTRE pour lui faire part des problèmes rencontrés et pour discuter des modifications proposées. Il transmet par la suite au MINISTRE, pour approbation, une copie du plan d'aménagement modifié.

Un changement majeur est une modification qui implique des impacts sur les infrastructures ou sur la localisation ou la sécurité du sentier aménagé sur la surface du sentier.

7.4 Surveillance et frais d'inspection ou d'expertise

Le MINISTRE peut faire inspecter, sans préavis, le travail effectué par le CLUB en application de la présente entente.

Lorsque la surveillance ou l'expertise du MINISTRE est requise, compte tenu de la nature des travaux, de leur envergure ou de leur incidence, des frais d'inspection ou d'expertise sont alors payables par le CLUB et servent à couvrir les frais réellement engagés par le MINISTRE. Toute inspection ou expertise ainsi effectuée ne dégage pas pour autant le CLUB de sa responsabilité et de ses obligations à l'égard de la surface du sentier.

Le CLUB est tenu de se conformer aux exigences et aux directives que lui donnera le MINISTRE à la suite de ces inspections.

7.5 Inspection finale et conformité des travaux

Une inspection finale est effectuée conjointement par les deux parties à la fin des travaux afin de s'assurer de leur conformité et, s'il y a lieu, d'apporter les correctifs nécessaires dans les délais convenus entre les parties.

À défaut par le CLUB d'apporter les correctifs requis par le MINISTRE, celui-ci peut les apporter aux frais du CLUB. Aucun dommage ne pourra être réclamé du MINISTRE par le CLUB et le CLUB dégage le MINISTRE de toute responsabilité à cet égard et renonce à toute réclamation pouvant découler de ces correctifs.

7.6 Remise en état

Le CLUB s'engage, à l'expiration de la présente entente, à remettre, à ses frais, la surface du sentier dans l'état où elle était avant qu'il n'exécute les travaux et à enlever tous les ouvrages ou équipements qu'il y a installés, et ce, dans les quinze (15) jours suivants cette expiration ou tout autre délai préalablement convenu avec le MINISTRE.

À défaut par le CLUB de remettre en état la surface du sentier dans le délai imparti, le MINISTRE peut effectuer les travaux aux frais du CLUB et aucun dommage ne pourra être réclamé, de ce fait, du MINISTRE.

7.7 Décontamination

Le CLUB s'engage à ne pas polluer ou à ne pas contaminer la surface du sentier, soit par ses activités, par des déversements ou par des transports de matières polluantes; si la surface du sentier est polluée ou contaminée par le CLUB, celui-ci sera responsable de la décontamination et de la destruction des matières polluantes et assumera tous les coûts engendrés à cet effet.

8 RESPONSABILITÉS DU CLUB

- 8.1 Le CLUB est responsable de tout dommage causé par lui, ses employés, ses agents, ses préposés, ses représentants ou ses sous-traitants dans le cours ou à l'occasion de l'exécution de la présente entente, y compris tout dommage résultant d'un manquement à un engagement pris en vertu de la présente entente.
- 8.2 Le CLUB s'engage à indemniser le MINISTRE, à le protéger et à prendre fait et cause pour lui, contre tous recours, réclamations, demandes, poursuites et autres procédures pris par toute personne en raison de dommages ainsi causés. Cette obligation subsistera après l'expiration de l'entente, pour toute cause ou tout événement ayant pris naissance avant son expiration.
- 8.3 Le MINISTRE est dégagé par le CLUB de toute responsabilité pour tout préjudice ou dommage qui pourrait être causé sur le sentier aménagé sur la surface du sentier au regard d'utilisations non autorisées. L'article 8.2 s'applique dans un tel cas.

9 ASSURANCE

La police d'assurance que doit souscrire le CLUB en vertu de l'article 17 de la Loi sur les véhicules hors route doit contenir une clause protégeant le MINISTRE au même titre que le CLUB, comme s'il en était le détenteur.

La police d'assurance délivrée par la compagnie [nom] porte le numéro [numéro] et a pour date d'échéance le [date]. Le CLUB s'oblige à fournir un certificat d'assurance dans les trente (30) jours de l'entrée en vigueur de la présente entente.

10 CESSIION DE DROIT

Les droits et les obligations contenus à la présente entente ne peuvent, sous peine de nullité, être cédés en tout ou en partie par le CLUB sans l'autorisation écrite du MINISTRE.

11 DROITS ET POUVOIRS DU MINISTRE

- 11.1 Le MINISTRE se réserve le droit d'inspecter en tout temps la surface du sentier afin de vérifier si elle est maintenue en bon état et si les activités qui y sont exercées le sont en conformité avec les clauses prévues à la présente entente.
- 11.2 En cas de défaut par le CLUB de respecter l'une ou l'autre des obligations prévues à la présente entente, le MINISTRE lui transmet un avis écrit prévoyant un délai de quinze (15) jours pour remédier à toute irrégularité constatée. Si le CLUB demeure en défaut de remplir l'une ou l'autre des obligations qui lui incombent, dans le délai imparti, le MINISTRE peut résilier en tout temps la présente entente.
- 11.3 La présente entente n'est conclue qu'aux fins qui y sont mentionnées. Elle ne confère aucun droit réel, titre ou intérêt quelconque sur la surface du sentier et ne peut avoir pour effet de limiter le pouvoir du MINISTRE d'assurer la gestion de la route.

- 11.4 Le MINISTRE se réserve le droit d'exiger le respect par le CLUB d'autres conditions, exigences ou obligations si la sécurité des usagers de la route est affectée par la présence des véhicules hors route. L'entente sera résiliée conformément à l'article 11.2 si les conditions, exigences ou obligations du MINISTRE ne sont pas respectées ou si des problèmes de sécurité sont constatés et s'il est impossible de les régler autrement que par la résiliation de la présente entente.
- 11.5 De plus, advenant le besoin d'une utilisation future de la surface du sentier par le MINISTRE, aucun dédommagement ne sera accordé au CLUB et la présente entente prendra fin de plein droit.

12 AVIS

Tout avis, toute instruction, toute recommandation ou tout document exigé en vertu de la présente entente, y compris les changements d'adresse, doit, pour être valide et lier les parties, être donné par écrit à l'autre partie selon les coordonnées indiquées à l'article 13.

Si une des parties change de représentant ou de coordonnées, elle doit aviser l'autre partie dans les meilleurs délais.

13 REPRÉSENTANTS DES PARTIES POUR L'APPLICATION DE L'ENTENTE

Est désigné pour représenter le MINISTRE, [la directrice ou le directeur] [nom] dont les coordonnées auxquels [il ou elle] peut être [joint ou jointe] sont les suivantes :

Direction territoriale de [nom]
 [Adresse]
 [Ville et code postal]
 [Courriel]
 [Téléphone]
 [Télécopieur]

Est désigné pour représenter le CLUB, le président [nom] dont les coordonnées auxquels [il ou elle] peut être [joint ou jointe] sont les suivantes :

[Adresse]
 [Ville et code postal]
 [Courriel]
 [Téléphone]
 [Télécopieur]

14 ENTRÉE EN VIGUEUR

La présente entente entre en vigueur à la date de sa signature par les parties.

15 SIGNATURES

Les parties déclarent avoir pris connaissance et compris les présentes et signent, en double exemplaire, comme suit :

[nom du club]

Par : [nom], [fonction]

Par : [nom], [fonction]

À [lieu]

Ce [X^e] jour du mois de [mois] de l'an deux mille [année];

Gouvernement du Québec

Par : [nom], sous-ministre [ou] [nom], ministre

À [lieu]

Ce [X^e] jour du mois de [mois] de l'an deux mille [année];

ANNEXES

- A) Résolution du conseil d'administration du CLUB (comparution)
- B) Plan du chemin et de localisation et d'aménagement du sentier et, le cas échéant, des accès restreints (article 2)
- C) Résolution de la ou des MRC ou de la ou des municipalités concernées (article 2)
- D) Autorisations de passage sur les terrains ou sur les chemins publics contigus au point d'accès au chemin (article 2)
- E) Exigences du MINISTRE à satisfaire (article 7.1)

FONDATION DE LA FAUNE DU QUÉBEC. *Guide d'aménagement et d'entretien des sentiers de quad au Québec; en toute sécurité et dans le respect de la faune et de l'environnement*, Sainte-Foy, Fondation de la faune du Québec, 2003, 126 p.

LACASSE, Pascal, Cadre ministériel de gestion; Demande de circulation des véhicules hors route sur un chemin public 2011-2016, Québec, ministère des Transports du Québec, 2011, 7 p. [Document interne]

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Commission parlementaire sur les véhicules hors route [Document d'orientation], Québec, ministère des Transports du Québec 2006, 23 p. Également disponible en ligne : <http://www.mtq.gouv.qc.ca>

NATURE-ACTION QUÉBEC. *Guide d'aménagement et d'entretien des sentiers de motoneige au Québec*, Belœil, Nature-Action Québec, 2011, 144 p.

Cadre législatif

QUÉBEC. Code de la sécurité routière : *RLRQ, chapitre C-24.2, à jour au 1^{er} décembre 2014*, [Québec], Éditeur officiel du Québec. Également disponible en ligne : <http://www.publicationsduquebec.gouv.qc.ca>

QUÉBEC. Loi sur les véhicules hors route : *RLRQ, chapitre V-1.2, à jour au 1^{er} décembre 2014*, [Québec], Éditeur officiel du Québec. Également disponible en ligne : <http://www.publicationsduquebec.gouv.qc.ca>

QUÉBEC. Règlement sur les véhicules hors route : *RLRQ, chapitre V-1.2, r. 5, à jour au 1^{er} décembre 2014*, [Québec], Éditeur officiel du Québec. Également disponible en ligne : <http://www.publicationsduquebec.gouv.qc.ca>

QUÉBEC. Loi sur la qualité de l'environnement : *RLRQ, chapitre Q-2, à jour au 1^{er} décembre 2014*, [Québec], Éditeur officiel du Québec. Également disponible en ligne : <http://www.publicationsduquebec.gouv.qc.ca>

QUÉBEC. Loi sur les ingénieurs : *RLRQ, chapitre I-9, à jour au 1^{er} décembre 2014*, [Québec], Éditeur officiel du Québec.

Également disponible en ligne :

<http://www.publicationsduquebec.gouv.qc.ca>

QUÉBEC. Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains : *RLRQ, chapitre Q-2, r. 37, à jour au 1^{er} décembre 2014*, [Québec], Éditeur officiel du Québec.

Également disponible en ligne :

<http://www.publicationsduquebec.gouv.qc.ca>

QUÉBEC. Règlement sur l'enfouissement des sols contaminés : *RLRQ, chapitre Q-2 r. 18, à jour au 1^{er} décembre 2014*, [Québec], Éditeur officiel du Québec.

Également disponible en ligne :

<http://www.publicationsduquebec.gouv.qc.ca>

QUÉBEC. Règlement sur l'enfouissement et l'incinération de matières résiduelles : *RLRQ, chapitre Q-2 r. 19, à jour au 1^{er} décembre 2014*, [Québec], Éditeur officiel du Québec.

Également disponible en ligne : <http://www.publicationsduquebec.gouv.qc.ca>

QUÉBEC. Règlement sur les matières dangereuses : *RLRQ, chapitre Q-2 r. 32, à jour au 1^{er} décembre 2014*, [Québec], Éditeur officiel du Québec.

Également disponible en ligne :

<http://www.publicationsduquebec.gouv.qc.ca>

QUÉBEC. Règlement sur le stockage et les centres de transfert de sols contaminés : *RLRQ, chapitre Q 2 r. 46, à jour au 1^{er} décembre 2014*, [Québec], Éditeur officiel du Québec.

Également disponible en ligne :

<http://www.publicationsduquebec.gouv.qc.ca>

Cadre normatif

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Lexique*, Québec, Les Publications du Québec, 2014. (Collection Normes – Ouvrages routiers).

Également disponible en ligne :

<http://www3.publicationsduquebec.gouv.qc.ca>

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Tome I – Conception routière*, Québec, Les Publications du Québec, 2014. (Collection Normes – Ouvrages routiers).

Également disponible en ligne :

<http://www3.publicationsduquebec.gouv.qc.ca>

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Tome II – Construction routière*, Québec, Les Publications du Québec, 2014. (Collection Normes – Ouvrages routiers).

Également disponible en ligne :

<http://www3.publicationsduquebec.gouv.qc.ca>

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Tome III – Ouvrages d’art*, Québec, Les Publications du Québec, 2014. (Collection Normes – Ouvrages routiers).

Également disponible en ligne :

<http://www3.publicationsduquebec.gouv.qc.ca>

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Tome IV – Abords de route*, Québec, Les Publications du Québec, 2014. (Collection Normes – Ouvrages routiers).

Également disponible en ligne :

<http://www3.publicationsduquebec.gouv.qc.ca>

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Tome V – Signalisation routière*, Québec, Les Publications du Québec, 2014. (Collection Normes – Ouvrages routiers).

Également disponible en ligne :

<http://www3.publicationsduquebec.gouv.qc.ca>

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Tome VI – Entretien*, Québec, Les Publications du Québec, 2014. (Collection Normes – Ouvrages routiers).

Également disponible en ligne :

<http://www3.publicationsduquebec.gouv.qc.ca>

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Tome VIII – Dispositifs de retenue*, Québec, Les Publications du Québec, 2014. (Collection Normes – Ouvrages routiers).

Également disponible en ligne :

<http://www3.publicationsduquebec.gouv.qc.ca>

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Signalisation – Sentiers de véhicule hors route*, Québec, Les Publications du Québec, 2011. (Normes – Ouvrages routiers).

Également disponible en ligne :

<http://www3.publicationsduquebec.gouv.qc.ca>

