

**MÉMOIRE**  
**présenté dans le cadre de la Commission**  
**des Transports et de l'Environnement**

**en relation avec les auditions publiques**  
**suite au dépôt du document d'orientation sur les véhicules hors route**

**Québec**

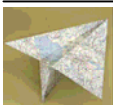
**Le 08 mars 2006**

Ce mémoire a été rédigé par Julie Bertrand, conseillère en développement à la Conférence régionale des élus du Saguenay–Lac-Saint-Jean.

Note : Les expressions qui désignent des personnes, désignent à la fois des hommes et des femmes.

# **Table des matières**

<b>1. La Conférence régionale des élus du Saguenay–Lac-Saint-Jean</b>	
♦ <i>Un interlocuteur privilégié en matière de développement régional</i>	3
<b>2. Le Saguenay—Lac-Saint-Jean, un territoire attrayant</b>	
♦ <i>Données régionales</i>	3
♦ <i>L'industrie de la motoneige au Saguenay—Lac-Saint-Jean</i>	4
♦ <i>L'industrie du quad au Saguenay—Lac-Saint-Jean</i>	5
♦ <i>Le potentiel touristique</i>	5
<b>3. La proposition gouvernementale</b>	
♦ <i>La position régionale sur le document d'orientation</i>	6
♦ <i>Références pour l'argumentaire</i>	7
<b>4. Les commentaires et pistes de solution</b>	
♦ <i>La concertation régionale</i>	7
♦ <i>Le financement des réseaux interrégionaux</i>	8
♦ <i>La pérennité des sentiers</i>	10
♦ <i>Le resserrement des règles</i>	11
<b>5. Conclusion</b>	12



## **1. La Conférence régionale des élus du Saguenay–Lac-Saint-Jean**

### ***Un interlocuteur privilégié en matière de développement régional***

En 2003, le gouvernement du Québec choisissait de modifier la gouvernance régionale, en instituant une Conférence régionale des élus dans chacune des régions administratives du Québec. Depuis avril 2004, la Conférence régionale des élus du Saguenay–Lac-Saint-Jean a pris la relève du Conseil régional de concertation et de développement du Saguenay–Lac-Saint-Jean en matière de développement régional.

Instance régionale de concertation et de planification, la Conférence régionale des élus est reconnue, par le gouvernement du Québec, en tant qu'interlocuteur privilégié pour toute question touchant le développement du Saguenay–Lac-Saint-Jean. Elle est composée à la base de 14 élus municipaux, en provenance de tous les milieux géographiques de la région, et d'un représentant du Conseil de bande de Mashteuiatsh, qui s'adjoignent 7 représentants socioéconomiques.

Parmi ses mandats et responsabilités, la Conférence régionale des élus établit un plan quinquennal de développement, définissant les objectifs généraux et particuliers de développement du Saguenay–Lac-Saint-Jean, pour l'ensemble des secteurs d'activités. Elle donne aux ministres des avis sur toute question touchant le développement de la région et conclut avec des partenaires du milieu et gouvernementaux des ententes spécifiques de régionalisation permettant la réalisation des objectifs régionaux de développement.

La Conférence régionale des élus du Saguenay—Lac-Saint-Jean est actuellement en processus d'élaboration de son plan quinquennal 2006-2011.

## **2. Le Saguenay—Lac-Saint-Jean, un territoire attrayant**

### **2.1 Données régionales**

Troisième région du Québec en terme de superficie, le Saguenay–Lac-Saint-Jean s'étend sur 106 508 km<sup>2</sup> (85 688 km<sup>2</sup> de terrains forestiers dont 95 % de forêts publiques). En plus d'un réseau important de lacs et de rivières, deux plans d'eau majeurs nous distinguent : le Saguenay, unique fjord au Québec et le lac Saint-Jean, véritable mer intérieure.

On compte actuellement 49 municipalités, réparties en 4 MRCs soit : la MRC Maria-Chapdelaine, la MRC Domaine-du-Roy, la MRC du Fjord-du-Saguenay, la MRC Lac-Saint-Jean-Est ainsi qu'une ville de près de 150 000 habitants, Saguenay, avec compétence de MRC. Une communauté autochtone est également présente sur le territoire.



Au Saguenay–Lac-Saint-Jean, les attraits des grands espaces et des grandes villes sont réunis pour la pratique des loisirs et des sports. Les concentrations importantes de population, jumelées à des territoires ruraux avoisinants, situés dans un cadre naturel riche en ressources et en attraits, favorisent une qualité de vie qui répond aux valeurs de notre société moderne. On y offre, pour les adeptes de VHR, plus de **3 400 km de sentiers de motoneige entretenus et 1 770 km de sentiers de quad dont 560 km balisés pour la période hivernale.**

## **2.2 L'industrie de la motoneige au Saguenay—Lac-Saint-Jean**

Le réseau de sentiers de motoneige est un élément majeur de l'offre touristique régionale. Sa situation géographique favorisant une période hivernale plus longue et une qualité d'enneigement supérieure fait du Saguenay—Lac-Saint-Jean un terrain de jeu très convoité par les mordus de ce sport. Récemment, Tourisme Québec a réalisé une étude sur les mesures d'impact économique de la pratique de la motoneige et du quad au Québec. Les chiffres produits concernant l'industrie de la motoneige démontrent que le Saguenay—Lac-Saint-Jean tire plus que son épingle du jeu quand il est question de l'industrie du tourisme reliée à ce sport. À elle seule, cette industrie représente un chiffre d'affaires de l'ordre de 723 M\$ sur une base annuelle. La région accueille 27 % de la clientèle totale qui effectue un séjour avec au moins une nuitée et 18 % des excursionnistes d'une journée.

C'est au Saguenay—Lac-Saint-Jean que l'on compte le plus grand nombre de membres au Québec, soit plus de 9 600 personnes réparties au sein de 12 clubs de motoneige. Au Québec, on retrouve 150 000 membres répartis au sein de 240 clubs de motoneige. La région arrive en deuxième place au classement quant au nombre de kilomètres de sentier offerts à ses membres ce qui correspond à plus de 10 % du nombre total de km de sentier offert à la grandeur du Québec. Précisément, la région offre plus de 3 400 km de sentier d'une exceptionnelle qualité accessibles aux touristes par cinq portes d'entrée soit les régions de Charlevoix, de Québec, de la Mauricie, de l'Abitibi et de la Manicouagan. Ces sentiers de pénétration multiples représentent un fardeau financier important quant il s'agit de leur entretien et sont utilisés à plus de 90 % par des motoneigistes de l'extérieur de la région. L'ensemble du territoire régional est très bien couvert par les réseaux Trans-Québec et régional, lesquels desservent la majeure partie des municipalités. Mentionnons également la présence d'un club de motoneige privé, le club de motoneige Onatchiway qui existe depuis 25 ans, et regroupe plus de 322 membres et offre 183 km de sentiers balisés.



## 2.3 L'industrie du quad au Saguenay—Lac-Saint-Jean

Les activités de quad connaissent un gain de popularité depuis quelques années. En effet, selon l'Association régionale de quad, en regard au nombre de véhicules immatriculés, au cours des deux dernières années, on y dénote une augmentation de plus 16 %. Dans la région, en décembre 2004, le nombre de véhicules immatriculés se chiffrait à 27 992. Sur le territoire du Saguenay—Lac-Saint-Jean, il existe onze clubs regroupant plus de 3 292 membres. Actuellement, 45 % des clubs sont en mesure d'offrir une activité quatre saisons sur le territoire dont 560 km de sentier pour la période hivernale. On retrouve 1 770 km de sentier aménagés et balisés reconnus par la Fédération des clubs quads du Québec. Il n'y a actuellement aucun sentier donnant accès aux autres régions du Québec.

## 2.4 Le potentiel touristique

### **Le Saguenay—Lac-Saint-Jean, un terrain de jeu quatre saisons**

L'industrie touristique constitue un pilier économique important au Saguenay—Lac-Saint-Jean. La concurrence est de plus en plus féroce entre les différents marchés touristiques, notamment québécois et nord-américains. Pour être suffisamment compétitive, l'image de marque du Saguenay—Lac-Saint-Jean doit se faire percutante. Le développement de l'offre touristique, misant sur les spécificités et les produits d'appels attractifs, demeure la pierre d'assise de cette industrie porteuse.

Le tourisme d'aventure et l'écotourisme représentent, pour le Saguenay—Lac-Saint-Jean, un créneau d'excellence en émergence, dans le contexte de la demande croissante que connaît ce type d'activités et est inscrit dans la démarche ACCORD. Un plan d'action a d'ailleurs été élaboré pour positionner le Saguenay—Lac-Saint-Jean comme une destination touristique quatre saisons de calibre international sur le thème de l'écotourisme et du tourisme d'aventure. Essentiellement, on souhaite faire découvrir un milieu naturel riche, tout en préservant son intégrité. On s'appuie sur une offre diversifiée de services et d'activités de plein air, comprenant des activités d'interprétation, qui reposent sur des notions de développement durable et entraînent des bénéfices socioéconomiques pour les communautés locales et régionales.

Les acteurs de ce créneau misent sur une expertise régionale reconnue dans ce type d'activités, de même que sur les attraits propres au territoire du Saguenay—Lac-Saint-Jean. Ils misent aussi sur le potentiel « nature » remarquable que possède la région, qui permet le développement d'une offre touristique distinctive, répartie sur les quatre saisons.

Ainsi, les grands espaces et le climat nordique des Monts-Valin et des territoires avoisinants démontrent assurément le potentiel de l'établissement d'une nouvelle destination nordique à caractère international. La durée et la qualité de l'expérience, les morphologies, les contrastes géographiques, la qualité



d'enneigement et la présence de caractéristiques distinctives comme la Vallée des fantômes ou encore le Fjord du Saguenay constituent certainement des facteurs importants qui peuvent contribuer à façonner une nouvelle destination touristique à caractère international.

Mentionnons que le Saguenay—Lac-Saint-Jean sera l'hôte de la 3<sup>e</sup> édition du championnat mondial « The Raid World Championship » qui aura lieu du 10 au 16 septembre 2006. Ce raid d'aventure de type « éco challenge » est une compétition réunissant les meilleurs « raiders » de la planète qui compétitionnent durant 5 à 6 jours dans diverses épreuves (course d'orientation, canoë, kayak, etc.). Voici un bel exemple qui permettra de positionner la région comme une destination de tourisme d'aventure et d'écotourisme en Amérique du Nord. Cet événement aura des retombées économiques directes évaluées à 2,8 millions de dollars.

### **3. La proposition gouvernementale**

#### **3.1 La position régionale sur le document d'orientation**

##### ***La Conférence régionale des élus en faveur de la démarche***

La Conférence régionale des élus du Saguenay—Lac-Saint-Jean applaudit la démarche de la ministre déléguée aux Transports, madame Julie Boulet, de travailler en concertation à l'amélioration de la cohabitation entre les utilisateurs de véhicules hors route (VHR) et les citoyens qui habitent à proximité des sentiers. Ce grand chantier, porteur de solutions, permettra, nous le souhaitons, d'assurer la pérennité de la pratique du véhicule hors route dans notre région et d'obtenir les retombées économiques régionales reliées à cette importante industrie touristique. Pour ce faire, nous croyons qu'il est souhaitable d'identifier un seul porteur du dossier VHR puisque, actuellement, plus de cinq ministères sont interpellés.

Nous vous présentons les commentaires et les pistes de solutions de la Conférence régionale des élus du Saguenay—Lac-Saint-Jean concernant 4 des 7 orientations de la proposition gouvernementale, soit : la concertation régionale, le financement des réseaux interrégionaux, la pérennité des sentiers et le resserrement des règles. Nous considérons que les trois autres propositions répondent à nos attentes.

***Parce qu'ils sont tous interdépendants, nous croyons que les orientations ciblées doivent tenir compte autant des réseaux interrégionaux que des réseaux intrarégionaux. L'interrégional prendra tout son sens que s'il est directement lié aux sentiers locaux.***

***Nous croyons que l'enjeu majeur pour atteindre la pérennité des sentiers au Saguenay—Lac-Saint-Jean repose en grande partie sur les droits de passage.***



### 3.2 Références pour l'argumentaire

Les orientations régionales, en réaction au document d'orientation présenté par le ministère des Transports, ont été guidées par différentes discussions, études et planifications. Il faut mentionner qu'une période de temps de préparation plus longue, en réaction au document d'orientation, aurait été souhaitable afin de réaliser un exercice de concertation complet considérant l'enjeu important que sont les véhicules hors route pour une région comme la nôtre. Essentiellement, l'argumentaire de la Conférence régionale pour l'avis régional repose sur :

- Des discussions auprès d'intervenants de MRC de la région, de l'ATR et des représentants régionaux de la FCMQ et FQCQ;
- Lecture des 11 mémoires déposés lors de la consultation publique sur les véhicules hors route, séance du 28 mai 2005.
- L'étude réalisée par le Groupe Leblond, Bouchard & Associés : « Planification intégrée du développement des activités de motoneige et de quad au Saguenay—Lac-Saint-Jean », novembre 2003;
- L'étude réalisée par Zins, Beauchesne et Associés : « Évaluation des impacts économiques directs de la pratique récréotouristique de la motoneige au Québec en 2000-2001 ».

L'étude réalisée en 2003 par le Groupe Leblond, Bouchard et Associés a été un outil privilégié dans l'élaboration du présent avis régional d'autant plus que plusieurs des enjeux identifiés à l'époque où l'étude a été réalisée, en 2003, sont semblables à ceux exposés par le MTQ dans son document de réflexion produit en support lors de la première consultation en 2005. En effet, les travaux du comité régional, mis en place pour la production de l'étude de planification, ont permis de cerner les différents enjeux auxquels étaient confrontés les nombreux clubs que compte la région et les objectifs qui devraient gouverner les actions futures des différents acteurs concernés.

## 4. Les commentaires et pistes de solution

### 4.1 La concertation régionale

Nous croyons que la mise en place des tables de concertation comme première orientation est une étape fort intéressante considérant l'ampleur de l'objectif fixé par la démarche du gouvernement. Il faut mentionner que, dans la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean, déjà quelques MRCs se sont dotées d'un tel mécanisme de concertation. Par exemple, en 2002, l'ensemble des MRCs de la région a répondu positivement à l'invitation lancée par l'Association touristique régionale afin de s'associer avec les partenaires régionaux pour la production d'une étude portant sur la planification intégrée du développement des activités de motoneige et de quad au Saguenay—Lac-Saint-Jean. Le mandat consistait à la planification du développement des réseaux Trans-Québec et régional de motoneige et de quad, mais également à la gestion de leur entretien, ainsi qu'à la mise en marché de ces activités. Dans cette étude, réalisée par le Groupe



Leblond, Bouchard & Associé, en novembre 2003, on y mentionne que « le succès de l'application des recommandations de la présente planification dépend principalement de la concertation des acteurs impliqués ». Des pistes intéressantes de solution y sont proposées, entre autres, la formation d'un comité régional de gestion dont l'un des mandat est semblable à la proposition gouvernementale.

La réussite d'une telle démarche est tributaire des efforts qui seront déployés et mis de l'avant tant au niveau régional que local. Hors, il faut se rappeler que le réseau des véhicules hors route est affecté actuellement par un problème puisque les bénévoles, qui assument totalement la gestion de leurs clubs, sont dépassés par l'ampleur de la tâche.

Le mandat de réalisation d'un plan de développement exigera, de la part de la ressource responsable, un travail à temps plein et ce, pour toute la durée du projet. De plus, puisque les sentiers de motoneige de Chibougamau et de Chapais sont sur notre territoire selon la FCMQ, notre région devra s'arrimer avec la région du Nord-du-Québec. Ainsi, l'exercice de concertation impliquera un très grand nombre d'intervenants et de nombreux déplacements seront à prévoir, ce qui occasionnera des coûts considérables pour une région comme la nôtre. Nous estimons que la mise en place d'un tel comité exige un support financier adéquat afin de réaliser les différentes mesures et activités qui devront être mises de l'avant pour atteindre nos objectifs communs et ce, dans les délais prévus. Il faut donner à cette Table les moyens à la hauteur de son mandat et en relation avec le territoire couvert.

### **Recommandations**

1. La mise en place d'une Table de concertation régionale telle que présentée dans le document d'orientation, accompagnée d'une bonification de l'aide financière annuelle provenant du ministère des Transports.
2. Ajouter les sentiers locaux et régionaux en plus des sentiers interrégionaux dans le mandat attribué aux Tables de concertation.

## **4.2 Le financement des réseaux interrégionaux**

Cette importante industrie est supportée par un nombre de bénévoles en décroissance et des ressources financières insuffisantes. Malgré le fait que plusieurs partenaires reliés à cette activité reconnaissent l'importance de soutenir substantiellement l'industrie du VHR, peu y collaborent financièrement. Par exemple, même si l'achalandage et la venue de touristes permettent un maintien important de l'activité économique régionale pour les différents hôteliers, restaurateurs, propriétaires de stations service, etc., aucune redevance n'est versée aux clubs de VHR.



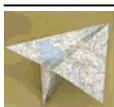
Concernant la mise en place des réseaux interrégionaux, l'idée d'allouer une aide financière, selon les critères énumérés dans le document d'orientation, est une solution souhaitable pour le Saguenay—Lac-Saint-Jean. En effet, il existe sur le territoire des voies de pénétration multiples qui représentent un fardeau financier important quand il s'agit de leur entretien et sont utilisées à plus de 90 % par des motoneigistes de l'extérieur de la région. Le Saguenay—Lac-Saint-Jean est relié aux régions de Charlevoix, de Québec, de la Mauricie, de l'Abitibi et de la Manicouagan par des sentiers totalisant plus de 800 kilomètres. Mentionnons également que cette même problématique risque d'affecter, à moyen terme, l'activité du quad.

**Nous recommandons le maintien de cette orientation dans la mesure où une aide acceptable sera accordée.** L'exemple du ministère des Transports qui applique pour « la Route verte » un programme d'entretien depuis plusieurs années est une piste intéressante. Le même concept pourrait être envisagé pour « la Route blanche » et ce, pour les réseaux interrégionaux. Pour ce qui est des réseaux intrarégionaux, il faudra prévoir d'autres mesures financières plus adaptées.

Sur un autre point, le principe de l'utilisateur payeur peut être une orientation envisageable. Toutefois, considérant les sommes que le gouvernement perçoit des VHR et des retombées économiques majeures de la pratique de cette activité pour l'économie québécoise, 1,3 milliard seulement pour la motoneige, il serait souhaitable que ce dernier investisse davantage dans l'aménagement et l'entretien des sentiers. Il faut se rappeler que l'industrie du VHR n'a jamais été supportée d'une manière adéquate par le gouvernement et ce, même si des efforts accrus de promotion sont réalisés chaque année pour attirer les touristes.

**La solution au financement des réseaux interrégionaux au Saguenay—Lac-Saint-Jean repose en grande partie sur une péréquation plus équitable de l'aide financière entre les régions et à l'intérieur de ces régions.** La région du Saguenay-Lac-Saint-Jean appuie sans équivoque les représentants des clubs de motoneigistes de la région qui estiment qu'il est impératif de revoir les modes de financement actuels des clubs puisqu'ils causent des inégalités importantes au plan du financement disponible pour l'entretien, entre les clubs, entre les régions. Nous croyons que la Fédération doit trouver la solution la plus appropriée pour assurer une plus grande équité entre ses membres et ce, à travers tout le Québec. Il apparaît actuellement que les adeptes de la motoneige de la région assument l'entretien des sentiers pour l'ensemble des utilisateurs du Québec sans obtenir leur juste part du financement disponible.

Pour nous, il est prioritaire que le gouvernement alloue aux clubs de VHR le support financier nécessaire à l'entretien et au renouvellement des sentiers. Pour la motoneige, il est temps que des formules de péréquation soient adoptées selon la formule du nombre de motoneigistes membres versus le nombre de kilomètres à entretenir, la durée d'ouverture des aménagements et, enfin, le niveau



d'enneigement régional. Puisque cette réalité touche également le quad d'hiver, le même exercice devrait être appliqué concernant le quad.

### **Recommandations**

1. Appliquer le modèle du programme d'entretien actuel de « la Route verte » à celui de « la Route blanche » pour les réseaux interrégionaux. Pour ce qui est des réseaux intrarégionaux, prévoir d'autres mesures financières plus adaptées.
2. Réviser les programmes de péréquation du gouvernement et de la Fédération des Clubs de motoneigistes du Québec afin d'assurer un partage plus équitable de l'aide financière entre les régions et à l'intérieur de ces régions. Il faut que le nombre de motoneigistes membres versus le nombre de kilomètres à entretenir, la durée d'ouverture des aménagements, le niveau d'enneigement régional soient des critères intégrés au programme de la Fédération.
3. Prévoir une aide financière aux clubs de VHR pour les activités de patrouille et de surveillance.

### **4.3 La pérennité des sentiers**

La mise en place des réseaux de sentiers de motoneige et de quad implique une multitude de propriétaires de lots privés, dont un grand nombre est susceptible de revendiquer certains préjudices. Au Saguenay—Lac-Saint-Jean, l'enjeu majeur pour l'atteinte de la pérennité des sentiers repose essentiellement sur les droits de passage. Nous croyons que la pérennité des sentiers passe par l'obtention de servitudes de passage durable. Dans ce contexte, le fait d'apporter, tel que proposé dans le document d'orientation, aux propriétaires qui accordent des droits de passage un amendement législatif pour les protéger contre les recours, n'est pas, selon nous, une orientation significative. Nous croyons qu'il faut accorder certains incitatifs attrayants aux propriétaires afin d'atteindre l'objectif de sentiers durables et assurer l'amélioration de la cohabitation avec les utilisateurs de véhicules hors route. Puisque les propriétaires qui accordent des droits de passage pour l'aménagement de sentiers sur leur terrain subissent une perte de terre et une nuisance liée au bruit, nous croyons qu'une compensation financière est une mesure facilitant pour l'obtention de droits de passage durable, voire, de servitudes permanentes. Pour ce faire, **il faut donner aux municipalités les moyens d'agir.**

Dans le concept de pérennité, nous croyons incontournable l'importance de tenir compte autant des sentiers interrégionaux que intrarégionaux. Pour ce qui est des distances séparatrices, nous proposons un assouplissement quant aux normes



établies. En effet, le choix des distances séparatrices devrait être adapté et tenir compte des spécificités de chacun des secteurs.

### **Recommandations**

*Si l'on désire assurer une réelle pérennité des sentiers, il faut :*

1. Octroyer une compensation financière aux propriétaires qui accordent des droits de passage pour l'aménagement de sentiers sur leur terrain. Cette compensation doit passer par la fiscalité municipale. Par souci d'uniformité, il serait souhaitable qu'une politique de compensation soit élaborée par le gouvernement pour les municipalités.
2. Accorder aux MRCs une délégation de pouvoir leur permettant d'adapter les distances séparatrices aux spécificités de chacun des secteurs.

## **4.4 Le resserrement des règles**

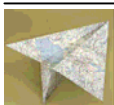
Nous croyons que l'ensemble des orientations proposées sur le resserrement des règles répond à nos attentes à l'exception de la distance de circulation. De plus, considérant que :

- dans certains secteurs de municipalités, des parties de routes locales sont utilisées afin de permettre le passage des véhicules hors route;
- les municipalités se retrouvent aux prises avec un problème d'assurance responsabilité pour ces tronçons d'emprunt;
- sans l'accord des municipalités à utiliser certaines parties de son réseau routier local, cette situation pourrait mettre en péril la pérennité de certains sentiers.

Nous recommandons d'ajouter l'orientation suivante, soit d'accorder une protection aux municipalités concernant la responsabilité reliée à la circulation des VHR sur les chemins publics.

### **Recommandations**

1. Accorder une protection aux municipalités concernant la responsabilité reliée à la circulation des VHR sur les chemins publics.
2. Prévoir un encadrement plus souple concernant la distance de circulation sur les chemins publics, basé notamment sur l'emploi d'une signalisation appropriée, afin de tenir compte du caractère spécifique de la circulation des VHR.



## 5. Conclusion

Comme vous le savez, la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean traverse une conjoncture économique difficile, accentuée au cours des dernières années par des fermetures d'usines et par de nombreuses pertes d'emplois. Toutefois, la région dispose d'atouts significatifs pour redresser la situation. Nous travaillons actuellement à élaborer une stratégie concertée de diversification et de reconversion industrielle qui mise sur nos forces régionales et qui est axée sur la production à valeur ajoutée. Nous comptons également sur le potentiel « nature » remarquable de notre région qui permet le développement d'une offre touristique distinctive, répartie sur les quatre saisons. Les retombées économiques régionales directes rattachées à l'industrie de la motoneige et, dans un proche avenir, de celles reliées à la pratique du quad, sont majeures pour une région comme la nôtre.

La Conférence régionale des élus du Saguenay—Lac-Saint-Jean souhaite que les commentaires et pistes de solution proposés dans le présent mémoire contribuent à l'atteinte de l'objectif fixé par la consultation. Nous croyons au fort potentiel de concertation régionale dans la planification des actions pour la mise en place de sentiers permanents. Au Saguenay—Lac-Saint-Jean, deux enjeux majeurs sont en premier plan pour atteindre la pérennité des sentiers : l'obtention des droits de passage par des servitudes durables et une péréquation plus équitable de l'aide financière entre les régions et à l'intérieur de ces régions. C'est en ce sens que les recommandations et les pistes de solution ont été envisagées.

