



*Conférence régionale
des élus de la Baie-James*

Les véhicules hors route en Jamésie

Juillet 2005

Mémoire présenté au ministère des Transports du Québec dans le cadre de la consultation publique sur les véhicules hors route

Adopté le 22 juillet 2005 par la résolution CRECA-05-07-22-11

TABLE DES MATIÈRES

Présentation de l'organisme.....	3
Avant-propos	3
Introduction.....	4
Portrait régional	4
Portrait des réseaux infrastructures routières.....	6
Portrait de la motoneige et concertation régionale.....	7
Portrait des clubs Quad	9
Aménagement du territoire.....	10
Chemins forestiers.....	10
La cohabitation des différents usages.....	10
Nouvelle réglementation sur les VHR et son impact sur les finances des municipalités.....	11
Santé publique et environnement.....	11
Sécurité	11
Route de la Baie-James	12
Aide financière	12
Tourisme	12
Conclusion.....	13

Présentation de l'organisme

La Conférence régionale des élus de la Baie-James (CRÉBJ) couvre le territoire des municipalités de Chapais, Chibougamau, Lebel-sur-Quévillon, Matagami et de la Municipalité de Baie-James dans la région Nord-du-Québec.

Organisme constitué en vertu de la *Loi sur le ministère du Développement économique et régional et de la Recherche* (L.R.Q., chap. M-30.01), la CRÉBJ est l'interlocuteur privilégié du gouvernement en matière de développement régional. Elle a principalement comme mandat de favoriser la concertation des partenaires dans la région et de donner, le cas échéant, des avis au ministre sur le développement de la région. Rappelons la situation particulière qui prévaut dans la région Nord-du-Québec où en plus de la CRÉBJ, l'Administration régionale Crie et l'Administration régionale Kativik sont réputées agir à titre de conférence régionale des élus pour leurs communautés respectives.

En adoptant son *Plan quinquennal de développement 2004-2009*, la CRÉBJ vise l'amélioration de la **qualité de vie**, notamment par le développement de **l'emploi** et dans une perspective de **développement durable**. Ainsi, l'ensemble des axes de développement, des priorités de développement et des actions qui seront réalisées au cours des prochaines années, devra converger vers ces trois finalités étroitement reliées les unes aux autres.

La région a déterminé trois axes de développement dans ce plan. Un premier axe vise la maximisation des retombées de l'exploitation des ressources naturelles du territoire et la diversification des activités économiques. Le deuxième axe vise à accroître la capacité d'agir des Jamésiens sur le développement de leur territoire et augmenter le sentiment d'appartenance des citoyens à la Jamésie. Enfin, le troisième axe réfère à l'amélioration du milieu de vie par le développement des services et des infrastructures.

Avant-propos

La CRÉBJ accorde un grand intérêt à la Consultation sur les véhicules hors route. D'une part, les VHR font partie du mode de vie des résidents du territoire en raison de leurs activités professionnelles et de loisirs. D'autre part, cette activité constitue un potentiel de développement et de diversification de la base économique de la région. Cette activité s'insère dans les trois axes de développement prévus au *Plan quinquennal de développement 2005-2009* de la CRÉBJ. C'est pourquoi la CRÉBJ affirme qu'elle a un préjugé très favorable au développement de cette activité sur le territoire.

De plus, avec la décision en Cour supérieure de la juge Hélène Langlois le 30 novembre dernier et l'adoption du projet de loi 90 en décembre 2004, il importe de trouver un cadre de développement et d'encadrement de cette activité. Par contre, les réalités sont bien différentes d'une région à l'autre. L'expérience nous a démontré que les interventions gouvernementales visant à régler des problématiques des régions centrales ont trop souvent d'importants effets négatifs dans une région telle que la

nôtre. Il importe donc que les nouvelles règles qui seront mises en place ne compromettent pas la pérennité et le développement de cette activité en Jamésie.

Introduction

La région de la Baie-James représente un paradis pour les amateurs de VHR. Longs hivers enneigés, grands espaces naturels, réseau de sentiers fédéré de motoneige de plus de 1 300 kilomètres, important réseau de chemins forestiers, terres publiques, beauté des paysages, présence de deux cultures, etc. Il faut également ajouter que la pratique du hors piste devient de plus en plus importante en région, autant pour les Jamésiens que comme créneau de développement haut de gamme pour la clientèle touristique. Les spécificités régionales génèrent également de nombreux défis pour ceux qui doivent assumer l'entretien du réseau de sentiers de VHR et le développement de cette activité. En effet, l'isolement, les grandes distances, la très faible densité du territoire et le froid sont des éléments à considérer pour ceux qui développent cette activité en Jamésie.

C'est pourquoi, les enjeux soulevés par la consultation sur les VHR sont très différents en Jamésie que ceux soulevés dans les autres régions. Par exemple, les problématiques liées à l'accès aux terres agricoles et aux bruits sont négligeables, alors que les principaux défis ici sont d'assurer la pérennité du réseau, de trouver des solutions au sous-financement des clubs, d'améliorer la sécurité, de diversifier l'économie et enfin, d'accorder un répit aux bénévoles sur qui repose cette industrie.

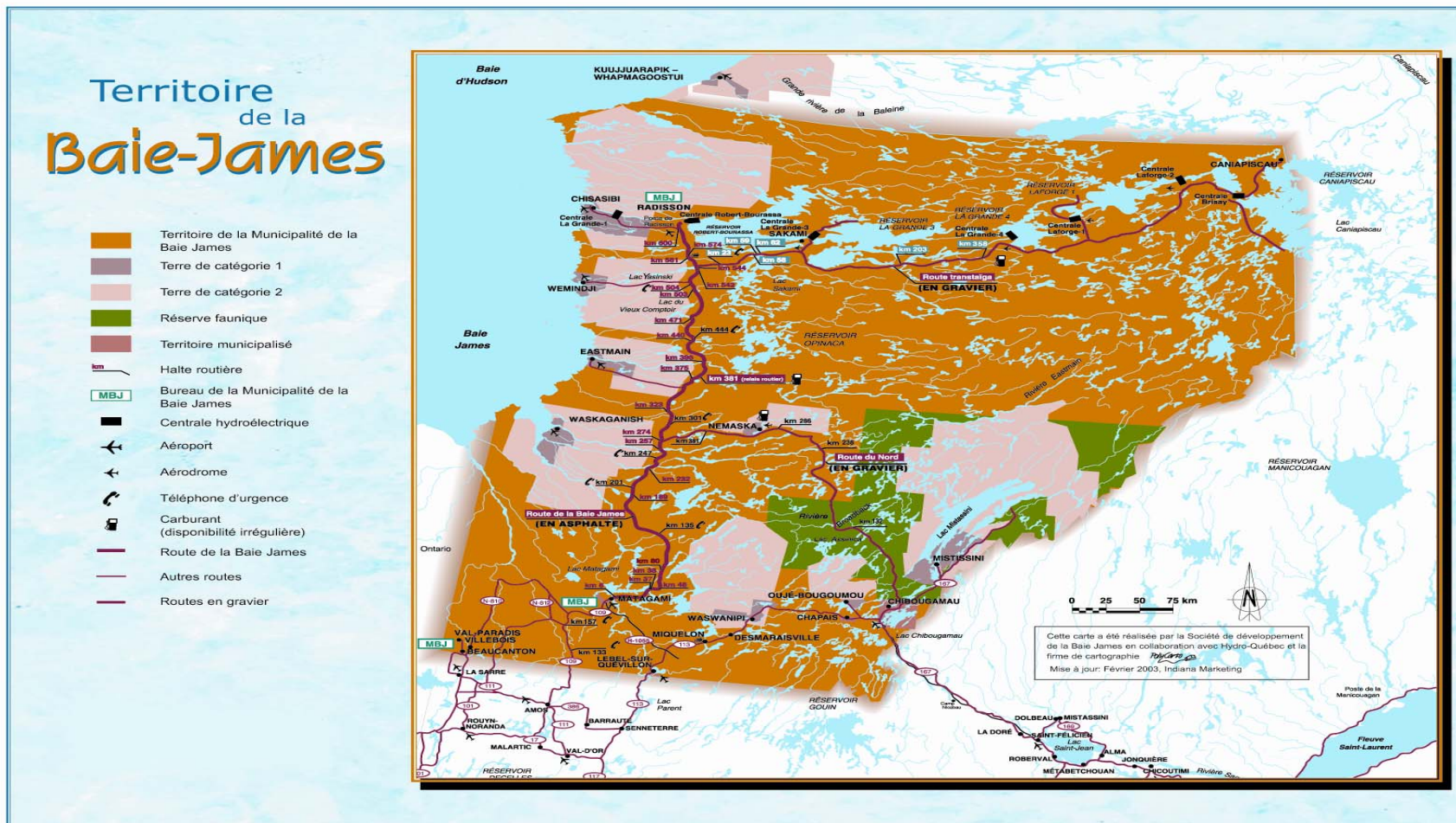
Portrait régional

La Jamésie est située dans la région Nord-du-Québec. Elle est constituée de la Municipalité de Baie-James (MBJ) qui comprend les localités de Radisson, Valcanton et de Villebois, les hameaux de Desmaraisville et Miquelon ainsi que les villes de Chapais, Chibougamau, Lebel-sur-Quévillon et Matagami. La Jamésie est située entre le 49^e et 55^e parallèle et couvre environ 350 000 km² ce qui représente le cinquième de la superficie totale du Québec. Elle est découpée en trois catégories différentes de terres établies par la Convention de la Baie-James et du Nord québécois de 1975. La carte 1 permet notamment de situer géographiquement les terres de catégorie I, II et III établies par la Convention. Dans une publication de la revue *Forces* de 1992, on expose ainsi les caractéristiques de ces trois catégories de terres à la Baie-James :

« Les terres de la catégorie I sont attribuées à chaque communauté crie et inuite pour leur usage exclusif. Elles sont situées au sein même et au pourtour des villages où Cris et Inuits vivent habituellement. Les terres de la catégorie II leur sont contiguës. Elles constituent une ceinture, un domaine exclusif de chasse et de pêche pour les bénéficiaires habitant les terres I. Il s'agit de terres du domaine public qui peuvent être développées à d'autres fins [...]. Quant aux terres de la catégorie III, ce sont des terres publiques sur lesquelles les Autochtones ne reçoivent pas un droit d'occupation exclusif. » (Beauchemin, 1992 : 19)

CARTE 1

TERRITOIRE DE LA BAIE-JAMES (ET CATÉGORIES DE TERRES)



Au dernier recensement de 2001, la Jamésie comptait 16 314 personnes dont la majeure partie habitait le sud du territoire. Ce nombre signifie une baisse démographique de 37 % sur une période de 20 ans, puisque la population jamésienne s'élevait à 26 061 en 1981.

En ce qui concerne la structure économique, le secteur primaire occupe une place prépondérante dans l'économie régionale. La Jamésie est la plus « ressource » des régions ressources. À l'échelle du Québec, la région occupe le premier rang au chapitre de la production minière, le deuxième rang pour l'industrie forestière et le premier rang pour la production hydroélectrique.

L'industrie minière est actuellement en difficulté avec d'importantes fermetures au cours des dernières années. L'industrie forestière peine avec la Crise du bois d'œuvre ainsi que de la récente baisse de la possibilité forestière imposée par le gouvernement qui s'élève à 25 % sur le territoire de la *Paix des Braves*. On estime que près de 600 emplois directs pourraient être perdus en région avec cette dernière mesure (CRÉBJ, Plan d'action sur mesure Nord-du-Québec, juin 2005). Enfin, malgré que plus de 50 % de la puissance installée d'Hydro-Québec soit située en Jamésie, les retombées économiques sont encore négligeables. Il importe donc, dans la planification régionale, de trouver des pistes de solutions visant à diminuer cette dépendance envers l'industrie primaire et diversifiant son économie.

Pour ce faire, la Jamésie compte sur la compréhension des autorités gouvernementales concernant les spécificités régionales. À cet effet, le gouvernement du Québec reconnaissait officiellement les spécificités régionales en adoptant, en avril 2001, la *Politique de développement du Nord-du-Québec*. Les *facteurs nordiques* tels que les grandes distances, la cohabitation de trois cultures et la faible densité étaient enfin reconnus.

Portrait des réseaux infrastructures routières

Selon le document *Plan de Transport du Nord-du-Québec : Diagnostique*¹, les réseaux de transports régionaux ont des caractéristiques uniques par rapport aux autres régions au Québec. La distance entre les communautés ainsi que le fait que les infrastructures de transports soient situés en milieu peu habité sont des caractéristiques importantes à tenir compte lors de la planification du transport en Jamésie.

Pour le réseau routier, notons par exemple, que sur les 2 900 km de route, 1 441 km sont sous la responsabilité d'Hydro-Québec et gérés par la Société de développement de la Baie-James (SDBJ), dont la route de la Baie-James qui relie Matagami et Radisson. De plus, la Jamésie est traversée par un vaste réseau de chemins forestiers permanents gravelés (2 182 km) et non-permanents gravelés (8 516 km), la circulation des VHR n'est pas interdite sur ces chemins.

¹ Ministère des Transports, Coordination du Nord-du-Québec, février 2005.

Il existe trois types de sentiers de VHR dans la région, les fédérés, non fédérés et informels :

- Il existe 1330 km de sentiers de motoneige fédérés et environ 255 km de sentiers de quads fédérés;
- Les sentiers non fédérés sont généralement aménagés pour permettre l'accès aux réseaux fédérés ou pour permettre un circuit en boucle fermée près d'une agglomération;
- Les réseaux informels sont disséminés sur l'ensemble du territoire de la région et ils sont de différentes natures : chemins d'accès aux ressources et au territoire, lien entre certains villages.

Portrait de la motoneige et concertation régionale

Le portrait régional vient d'être réalisé par l'association touristique régionale, Tourisme Baie-James (TBJ), du *Plan stratégique de développement du produit motoneige*². Le contenu de ce plan sera présenté de manière exhaustive dans le mémoire que l'Association des clubs de motoneigistes du Nord-du-Québec (ACMNO) doit déposer pour cette consultation. C'est pourquoi seuls certains aspects seront résumés dans cette section.

La région compte six clubs de motoneige dont cinq sont fédérés. Le club de Radisson a des sentiers fédérés qui sont isolés du réseau provincial de la FCMQ. Il importe de préciser que les clubs de la région se sont regroupés en décembre 2002 en créant l'Association des clubs de motoneigistes du Nord-du-Québec. À cette époque, les motivations régionales étaient les suivantes :

- Les clubs de motoneigistes de la Jamésie appartiennent à deux fédérations régionales différentes (Saguenay-Lac-Saint-Jean pour les clubs de Chapais et de Chibougamau et Abitibi-Témiscamingue pour les clubs de Lebel-sur-Quévillon, de Matagami, de Radisson et de Villebois), rendant difficile l'atteinte d'objectifs communs;
- Plusieurs clubs souffrent de sous-financement (faible membership, longueur des sentiers, mode de calcul de la FCMQ ne tenant pas compte de la durée réelle de la saison de motoneige dans la région, travaux d'infrastructures importants à effectuer comme les ponts, etc.);
- Essoufflement des bénévoles qui doivent effectuer de nombreuses tâches en plus de l'entretien des sentiers (gestion administrative, demandes d'aide financière à compléter, etc.);
- Absence de retombées positives de l'utilisation des sentiers par la clientèle touristique pour les clubs de motoneigistes régionaux;

² Mandat réalisé par Le Groupe Leblond Bouchard

- Faibles retombées économiques régionales malgré les avantages comparatifs du produit touristique de la motoneige;
- Absence de concertation régionale entre les intervenants de la motoneige et les intervenants touristiques pour le développement du produit motoneige.

Plusieurs organismes de développement de la région³ se sont concertés pour appuyer et pour soutenir financièrement cette nouvelle association. Les principaux objectifs visés par cette entente sont :

- Développement du produit de la motoneige et consolidation du réseau de sentiers existants (inventaire, identification des problématiques et pistes de solutions, développement de maillages et de forfaits, reconnaissance de la région Nord-du-Québec au sein de la FCMQ, etc.);
- Développement d'un partenariat avec les Cris (adhésion des communautés crie à l'ACMNO);
- Développement du projet d'un sentier vers le Nord (travailler conjointement avec les communautés crie et la Localité de Radisson afin d'élaborer un projet d'un sentier de motoneige se rendant jusqu'à Radisson).

Enfin, d'importants investissements ont été réalisés au cours des années afin de soutenir les clubs de motoneige ainsi que pour développer le produit. Notons entre autres, le projet de la corporation *Gestion et Développement nordique* qui a permis en 1997 l'acquisition de six nouvelles surfaceuses. De plus d'importants investissements réalisés dans le cadre du Programme de mise en valeur des ressources du milieu forestier (PMVRMF), volet 2, ont servi au développement de sentiers et à la construction de ponts.

Malgré l'importance de la motoneige comme produit touristique, son développement est encore loin d'être assuré. La permanence du réseau actuel et son financement demeurent des enjeux avec lesquels les bénévoles doivent lutter de manière récurrente. Les critères du financement de l'entretien des sentiers fédérés ne tiennent pas compte de la durée de l'enneigement en région. La présence de la clientèle touristique dans les sentiers ne profite pas aux clubs régionaux, les cartes d'accès ayant trop souvent été achetées chez les clubs situés plus au sud ou près des frontières. Les bénévoles qui supportent le réseau régional sont à bout de souffle. Trop souvent se plaignent-ils de ne plus avoir le temps de pratiquer leur activité favorite.

³ Conseil régional de développement de la Baie-James, Emploi-Québec, Municipalité de Baie-James, Développement économique Canada ainsi que d'autres contributions locales (clubs de motoneigistes et la Société d'aide au développement des collectivités de Matagami).

Portrait des clubs quads

Comme pour le reste du Québec, le développement du réseau Quad est très récent. À Matagami, par exemple, le Club Quad vient de tenir son assemblée générale de fondation au début du mois de juillet et la priorité sera de préparer le dossier afin d'obtenir la reconnaissance de la Fédération québécoise des clubs Quad (FQCQ). Le tableau 1 résume les principales données recueillies auprès des clubs régionaux.

Tableau 1

Nom du Club	Année de fondation	Sentiers fédérés (km)	Nombre de membres
Club VTT de Chibougamau	2000	42,5	80
Club Quad de Lebel-sur-Quévillon	2002	75	60
Club Quad les Lynx du Nord (Chapais)	2003	90	85
Club Quad du Vrai Nord (Villebois) ⁴	2004	122	3
Club Quad de Matagami	2005	0	13

Source : CRÉBJ, 2005, entretiens téléphoniques avec des membres des conseils d'administration des clubs.

Les clubs de la région sont affiliés à la région Abitibi-Témiscamingue. Les sentiers entre les clubs ne sont pas inters reliés, il s'agit encore de boucles autour des communautés.

Voici les principales problématiques qui ont été soulevées lors des entretiens téléphoniques avec les bénévoles des clubs :

- Membership insuffisant;
- Financement difficile et critère de financement ne tenant pas compte des spécificités telles que les coûts plus élevés en région éloignée et du faible nombre de membres des clubs;
- Relations parfois difficiles avec les clubs de motoneigistes notamment en ce qui concerne les coûts de surfacage et pour le partage d'infrastructures communes et de voie de pénétration dans les communautés;
- Difficulté d'obtenir des patrouilles de la Sûreté du Québec;
- Relations conflictuelles avec des villégiateurs pour l'utilisation des sentiers fédérés;
- Inclure le coût de l'assurance responsabilité civile (art 19 de la Loi sur les VHR) dans le coût des cartes de membres, comme cela se fait à la FCMQ;
- Conflits d'usages entre les quads et les motocross sur les sentiers fédérés mettant en danger la sécurité des sentiers.

⁴ Malgré qu'il soit fédéré, le Club Quad du Vrai Nord de Villebois n'a pas de sentiers fédérés cette année. Les 122 km de sentiers fédérés entretenus sur le territoire de la Jamésie sont encore sous la juridiction de l'Association Quad Abitibi-Ouest / Baie-James.

Aménagement du territoire

Chemins forestiers

Le vaste réseau de chemins forestiers présent en Jamésie soulève plusieurs questionnements. Dans un premier temps, ces chemins constituent une source de concurrence, principalement pour les clubs quads. En effet, il est difficile pour les clubs de vendre des cartes de membres alors qu'il existe un vaste réseau de chemins forestiers accessibles gratuitement à proximité. De plus, le libre accès au territoire est un principe qui est profondément ancré chez les Jamésiens ainsi que par bon nombre de visiteurs habitués du territoire. Pour contrer cette concurrence, nous sommes opposés à toute approche coercitive et qui limiterait l'accès au territoire. Nous préconisons davantage une approche visant à promouvoir l'utilisation des sentiers fédérés comme étant un produit sécuritaire et de qualité donnant droit également au réseau provincial.

Malgré ce qu'en dit le *document de réflexion* préparé pour la présente consultation, il semble exister plusieurs interprétations sur les droits qu'ont les utilisateurs de VHR sur les chemins forestiers d'une part, et, d'autre part, sur l'impossibilité pour les clubs de VHR d'imposer des droits de passage sur les sentiers fédérés qui les utilisent. Surtout lorsqu'il s'agit de chemins forestiers qui sont laissés à l'abandon depuis plusieurs années. Le grand nombre de lois et de règlements régissant l'utilisation des chemins forestiers par les VHR rend la compréhension de cette problématique très complexe. Les intervenants consultés pour la préparation du présent mémoire nous ont donné des avis souvent contradictoires. Il y aurait lieu de clarifier cette situation et d'en informer les différents intervenants comme les ministères concernés, les clubs de VHR et tout autre organisme devant traiter de ces questions.

Pour une région comme la Jamésie, le réseau de chemin forestier et de ponts constitue un potentiel intéressant et accessible pour diminuer les coûts d'implantation de sentiers de VHR. Sans accorder de droits permanents, il y aurait lieu de mettre en place un mécanisme permettant d'accorder des droits temporaires d'utilisation des chemins forestiers selon l'approche multiressources des terres publiques. Ce qui permettrait aux clubs d'obtenir une certaine permanence de leurs sentiers tout en maintenant une certaine souplesse pour l'industrie forestière sur laquelle repose bon nombre d'emplois en région. De plus, l'utilisation de ces chemins désaffectés permettrait d'éviter multiplication des routes et des sentiers réduisant ainsi la pression sur les milieux fragiles.

La cohabitation des différents usages

Malgré l'entente intervenue entre les deux fédérations de VHR au Québec qui vise à séparer les sentiers de quad des sentiers de motoneige, la CRÉBJ demeure convaincue de la nécessité de favoriser l'usage d'infrastructures communes en Jamésie. Les investissements en infrastructures seront ainsi diminués si l'on considère le faible taux de membership et les grandes distances à parcourir. De plus, l'aménagement de sentiers en parallèle pourrait même favoriser un partage des coûts de surfaçage pour les sentiers hivernaux.

Réglementation sur les VHR et municipalités

La CRÉBJ craint la mise en place de solutions « mur-à-mur » afin de régler des problématiques propres à certaines régions. La cohabitation entre les résidants et les utilisateurs de VHR diffère grandement selon la région. Alors que dans certaines communautés, on cherchera à limiter l'usage des VHR à proximité des zones habitées et urbaines, l'inverse pourrait aussi être désiré ailleurs. Pour permettre, par exemple, aux résidants amateurs de VHR d'accéder facilement aux sentiers et aux commerçants situés au centre-ville de profiter de la manne touristique. C'est pourquoi la CRÉBJ demande au gouvernement d'accorder aux municipalités le pouvoir réglementer l'activité et l'encadrement des VHR. Les municipalités doivent disposer des outils nécessaires au développement de leurs communautés, pour le bénéfice de leurs citoyens.

En ce qui concerne l'impact sur les finances municipales d'une augmentation du niveau de surveillance policière, elle peut prendre des proportions considérables étant donné la situation particulière en région. En effet, les sentiers fédérés sont en majorité situés sur le territoire de la Municipalité de Baie-James. En l'absence d'estimations de ces coûts, il est difficile de prendre position sur ce point. Il est certain que la disposition qui officialise le statut des agents de surveillance pourra atténuer une partie de ces coûts, mais il faut tenir compte des distances et du nombre limité de bénévoles. Un plan de formation approprié devra suivre.

Santé publique et environnement

L'utilisation des VR génère des nuisances telles que le bruit et les émissions de gaz d'échappement. Dans une perspective de développement durable, cette activité doit être encadrée afin de réduire ses impacts négatifs sur l'environnement et la santé publique. Un cadre réglementaire applicable doit être mis en place afin de diminuer ces nuisances.

Cependant, cette problématique est moins présente en région, car l'utilisation des VHR se fait en presque totalité en zone inhabitée.

Sécurité

Comme nous l'avons vu précédemment, la Jamésie a des caractéristiques spécifiques faisant en sorte que la sécurité des usagers de VHR est un enjeu majeur. Compte tenu de l'immensité du territoire, des grandes distances entre les communautés et des difficultés de communication, il serait utopique d'exiger un niveau comparable de sécurité par rapport à d'autres régions.

Certes, toute forme de péréquation qui tiendrait compte de ces réalités pourrait aider les clubs de VHR régionaux à assumer leurs responsabilités en regard à la sécurité. Par contre, il demeure que plusieurs usagers des VHR n'utilisent pas le réseau de sentiers fédérés en région. La sensibilisation des usagers aux dangers et aux caractéristiques du

territoire demeure encore un instrument à privilégier afin d'assurer la sécurité des usagers de VHR en Jamésie.

Route de la Baie-James

Le développement d'un sentier passant par les communautés criées et se rendant jusqu'à Radisson est un projet prioritaire pour la région. Par contre, ce projet ne pourra se réaliser à court terme en tenant compte des coûts de réalisation et du maillage à mettre en place avec les communautés criées du territoire.

À court terme, la solution serait d'aménager un sentier dans l'emprise de la route de la Baie-James qui relie Matagami à Radisson sur une distance de 620 km. L'avantage de cette solution est tout d'abord la sécurité, car il existe déjà un réseau de téléphones S.O.S. ainsi que deux relais routiers qui sont administrés par la Société de développement de la Baie-James. Une modification réglementaire devrait toutefois être faite afin de permettre la mise en place de cette solution.

Aide financière

La vente de droits d'accès au sentier demeure la principale source de financement des clubs de VHR. Par contre, les clubs jamésiens demeurent désavantagés comparativement aux autres régions malgré le système de péréquation mise en place par les fédérations de VHR. De plus, les revenus tirés par la clientèle touristique échappent également aux clubs régionaux comme nous l'avons expliqué précédemment. Le système de péréquation offert par la FCMQ ne permet pas d'assumer l'entretien du réseau actuel. De plus, le moratoire décrété par la FCMQ quant à l'ajout de nouveaux sentiers au Québec nuit à tout nouveau développement en Jamésie. Le potentiel de développement de la pratique des VHR est immense en Jamésie, mais la région demeure désavantagée par le fait qu'elle soit toute jeune et de faible densité. C'est pourquoi nous demandons que le principe de péréquation soit révisé afin que les sommes soient investies là où les besoins sont les plus criants.

En ce qui concerne la surcharge sur l'immatriculation des VHR, qui est actuellement fixée à 25 \$ pour les motoneiges et de 6 \$ sur les quads, la CRÉBJ ne recommande pas de l'augmenter. Puisque bon nombre d'utilisateurs de VHR en région n'utilisent pas les sentiers fédérés, le principe de l'utilisateur payeur doit être respecté.

Tourisme

Les statistiques relatives à la fréquentation des sentiers fédérés en région sont pratiquement inexistantes. Une évaluation sommaire évalue à environ 2 000 utilisateurs au cours de l'année 2003 et ce nombre serait en croissance. De plus, il faut également compter le développement de l'activité de la motoneige hors-piste qui est en essor.

Pour les sentiers fédérés, la problématique est que les retombées de cette activité ne bénéficient pas à ceux qui entretiennent les sentiers. En effet, l'afflux de nouveaux motoneigistes constitue même une nuisance pour les clubs locaux parce qu'ils doivent entretenir des sentiers plus achalandés sans en retirer de dividendes. Les accès ne sont pas vendus en région et lorsque les retombées sont positives, ce sont les établissements de services (restaurants, hôteliers et stations-service) qui en profitent.

C'est pourquoi la mise en place d'un partenariat est nécessaire pour appuyer les clubs de VHR région afin d'assurer la pérennité du réseau et d'augmenter les retombées régionales de ce produit touristique. Ce partenariat doit également s'appuyer sur un meilleur système de péréquation des revenus de surtaxes sur l'immatriculation et de ventes de droits d'accès.

Conclusion

L'utilisation des VHR fait partie du mode de vie des Jamésiens. Par contre, le développement de cette activité à titre de produit touristique en est encore à ces balbutiements. Ce qui constitue un avantage : celui d'éviter de répéter les erreurs commises dans d'autres régions.

La CRÉBJ croit au haut potentiel de développement de cette activité dans un contexte de développement durable, surtout en considérant les avantages que lui apportent les grands espaces, la faible densité d'occupation du territoire, les sentiers situés sur les terres publiques et la présence de deux cultures. C'est pourquoi la CRÉBJ invite le Gouvernement du Québec à venir investir en Jamésie pour développer ce produit qui en deviendra un d'appel, pour le bénéfice des Jamésiens et de l'ensemble du Québec.