

# LE SENTIER INTERRÉGIONAL DES VÉHICULES HORS ROUTE EN MONTÉRÉGIE

---

La Table de concertation régionale  
dans la CRÉ Montérégie Est



## Rapport final

---

Préparé par  
**Loisir et Sport Montérégie**  
janvier 2010

---



# TABLE DES MATIÈRES

<b>1. Introduction .....</b>	<b>1</b>
1.1 Contexte de l'étude .....	1
1.2 Mandat et livrables .....	2
1.3 Méthode et approche privilégiées .....	3
1.4 Formation de la Table de concertation .....	4
1.5 Résumé du contexte régional .....	5
<b>2. Le portrait des sentiers .....</b>	<b>7</b>
2.1 Les sentiers de motoquad .....	8
2.2 Les sentiers de motoneige .....	25
<b>3. Vers la reconnaissance du réseau interrégional .....</b>	<b>40</b>
3.1 Synthèse des contraintes et pistes de solutions .....	40
3.2 Le réseau retenu .....	43
3.3 Le modèle de concertation régionale des sentiers de VHR .....	46
<b>4. Le plan d'évacuation des blessés .....</b>	<b>51</b>
4.1 Transport des personnes blessées .....	51
4.2 Recensement des équipements et services en recherche et sauvetage .....	51
<b>5. L'évaluation des coûts d'aménagement .....</b>	<b>52</b>
5.1 Les travaux prévus au sentier interrégional de quads .....	52
5.2 Les travaux prévus au sentier interrégional de motoneiges .....	52
5.3 Le programme du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire ....	52

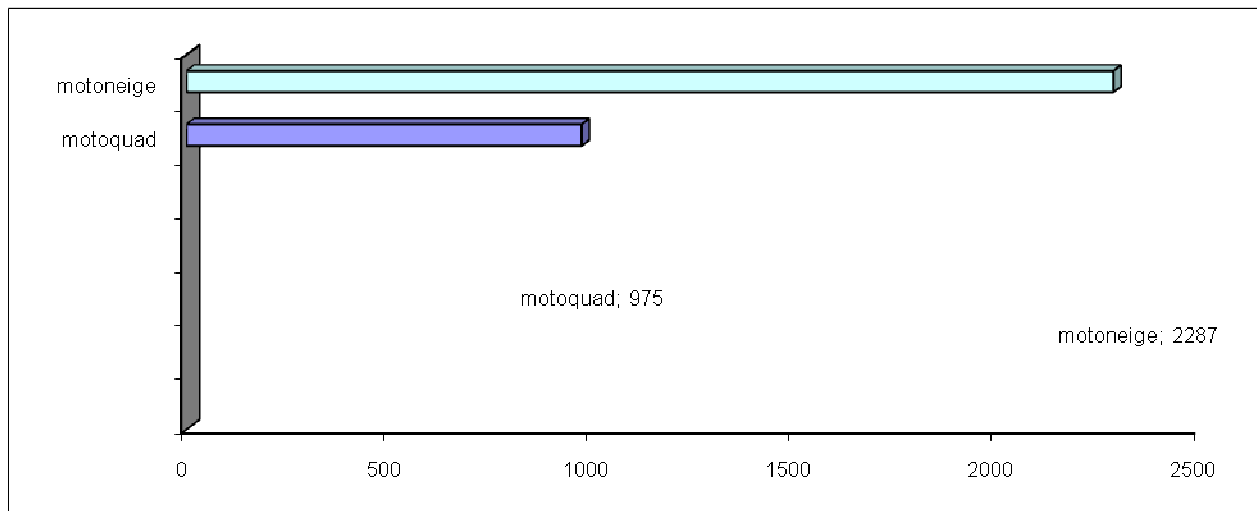


# 1. INTRODUCTION

## 1.1- CONTEXTE DE L'ÉTUDE

Depuis plusieurs années, le développement des sentiers pour les véhicules hors route a connu un essor considérable dans la région. Le développement, l'aménagement et l'entretien relèvent actuellement de différents organismes privés et clubs à but non lucratif.

La région de la Montérégie s'est dotée, en 2006, d'un vaste réseau évalué à près de 3,300 kilomètres de sentiers dédié à la pratique de la motoneige (2,287 km) et du motoquad (975 km). Bon an mal an, le nombre de kilomètres continue de s'accroître.



À l'heure du développement durable et de la croissance marquée du tourisme d'aventure, l'aménagement de nouveaux sentiers demeure préoccupant pour un territoire majoritairement agricole et qui est régulièrement sollicité pour des projets d'aménagement.

Or, en avril 2006, la ministre déléguée aux Transports, madame Julie Boulet, annonçait la mise en œuvre d'une trentaine de mesures visant à rendre la cohabitation plus harmonieuse entre les résidents riverains des sentiers de véhicules hors route (VHR) et les utilisateurs de ces véhicules.

Parmi ces mesures se trouvait notamment le projet de loi no. 9, adopté en juin 2006, visant à assurer un meilleur encadrement de la pratique des VHR, de même que la création de Tables de concertation régionales.

C'est dans ce contexte que l'organisme Loisir et Sport Montérégie, se voit mandater pour étudier et valider le tracé des sentiers interrégionaux des véhicules hors route qui sillonnent son territoire.

La réalisation de ce travail a donc été rendue possible grâce à la participation financière de la CRÉ Montérégie Est.

---

## 1.2- MANDAT ET LIVRABLES

---

Le mandat de concertation que Loisir et Sport Montérégie (LSM) a accepté a pour but de favoriser une vision cohérente du développement des sentiers de VHR.

Même si cette planification se doit d'être en accord avec la loi 9 adoptée en juin 2006, LSM n'a aucun « pouvoir » réglementaire en ce sens et ne se substitue pas aux responsabilités des acteurs d'appliquer les recommandations. Ce mandat consiste à :

- réaliser un portrait de la situation sur l'état du lien interrégional des sentiers des VHR;
- proposer des solutions pour permettre une cohabitation plus harmonieuse entre les résidents riverains des sentiers de véhicules hors route et les utilisateurs de ces véhicules;
- obtenir une approbation sur le tracé de ce lien interrégional afin de permettre une pratique sécuritaire et respectueuse des citoyens riverains ainsi que de l'environnement.

Les livrables :

- procéder à un inventaire quantitatif et qualitatif afin d'identifier un réseau de sentiers interrégionaux de véhicules hors route (motoneiges et quads) pour la région, à être déposé au MTQ au plus tard en novembre 2009. Plus précisément, ces sentiers devront répondre aux exigences suivantes :
  1. relier au moins trois régions;
  2. permettre un réseau continu liant les différentes régions du Québec;
  3. être déterminés à même les réseaux existants sur l'ensemble du territoire;
  4. détenir des droits de passage consentis sur une durée la plus longue possible;
  5. atténuer les problèmes vécus par les riverains;
- identifier les besoins, les nuisances, les milieux sensibles et les secteurs problématiques;
- identifier les pratiques et les comportements indésirables;
- analyser le potentiel, s'il y a lieu, des sentiers pouvant être aménagés dans les emprises ferroviaires désaffectées, les emprises routières et les emprises d'Hydro-Québec;
- élaborer un plan d'évacuation d'urgence des blessés et ajuster ou resserrer certaines mesures de sécurité;
- rédiger le rapport d'analyse et de recommandations.

---

### 1.3- MÉTHODE ET APPROCHE PRIVILÉGIÉES

---

Les activités de randonnée en véhicules hors route abordées dans ce plan sont la circulation en motoquad et en motoneige.

Déjà, ces deux types d'activités de loisirs sont aujourd'hui bien encadrés par leurs fédérations respectives :

- la Fédération québécoise des clubs quads (FQCQ)
- la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (FCMQ)

La démarche proposée, dans le cadre de ce mandat consiste à :

- synthétiser et actualiser certaines informations disponibles auprès des deux fédérations;
- dégager l'état de situation et les éléments de problématique en rencontrant individuellement les responsables des clubs;
- évaluer et analyser les sentiers à l'aide de cartes et de photos aériennes ainsi que par des visites faites sur le terrain;
- effectuer des rencontres ou des entrevues téléphoniques auprès des aménagistes afin de mettre à jour certaines informations relatives à l'aménagement et à la problématique de ces sentiers;
- effectuer des rencontres auprès des représentants des divers ministères ou des membres de la Table de concertation afin de prendre note de leurs exigences;
- valider auprès des régions limitrophes au territoire de la CRÉ Montérégie Est, les liens interrégionaux.

---

## 1.4- FORMATION DE LA TABLE DE CONCERTATION

---

Lors de la formation, la Table de concertation était composée des personnes suivantes :

- M. Armand Plourde, Syndicat des producteurs forestiers
- M. Benoit-Gilles Depont, FQMHR
- M. Bruno Lavoie, CLD Lajemmerais
- Mme Caroline Roberge, MRC du Haut-Richelieu
- Mme Claudine Beaudoin, ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire
- M. Daniel Fillion, Ministère des Transports
- M. Danny Gagnon, Fédération des clubs quads
- M. Denis Levasseur, Fédération des Clubs motoneigistes du Québec
- M. Dominique Desmet, MRC de La Haute-Yamaska
- M. Émile Grieco, ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, centre de contrôle environnemental
- M. Francis Dorion, MRC Brome-Missisquoi
- M. Francis Provencher, MRC Rouville
- M. François Senécal, MRC de la Vallée-du-Richelieu
- M. Hugues Méthot, Groupement forestier du Haut-Yamaska
- Mme Janis Crawford, Nature Action
- M. Jocelyn Grenier, ministère des Ressources naturelles et de la Faune
- Mme Josée Julien, Tourisme Montérégie
- M. Jules Gilbert, ministère des Transports
- Mme Julie Robert, UPA de Saint-Hyacinthe
- M. Luc Boileau, Agence de la santé et des services sociaux de la Montérégie
- M. Luc Dumouchel, Agence forestière de la Montérégie
- M. Marcel Comiré, COVABAR
- M. Mario Dion, MRC de Pierre-De Saurel
- Mme Martine Ruel, COGEBY
- Mme Nathalie Ward, CRÉ Montérégie Est
- M. Noël Morin, Syndicat des producteurs de bois de l'Estrie
- M. Pierre Paquin, ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
- M. Réal Campeau, MRC des Maskoutains
- M. Serge Dupont, MRC d'Acton
- M. Serge Lemire, Sécurité publique
- M. Yvon Pesant, ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation

---

## 1.5- RÉSUMÉ DU CONTEXTE RÉGIONAL

---

Le territoire de la CRÉ Montérégie Est se compose majoritairement de territoires privés, occupés à près de 80% par l'activité agricole.

On y retrouve neuf Municipalités régionales de comté :

- La MRC Brome-Missisquoi
- La MRC d'Acton
- La MRC de Rouville
- La MRC de Lajemmerais
- La MRC de La Haute-Yamaska
- La MRC de La Vallée-du-Richelieu
- La MRC de Pierre-De Saurel
- La MRC du Haut-Richelieu
- La MRC des Maskoutains

Cinquante-trois (53) municipalités sont directement visées par le tracé interrégional des VHR.

Douze clubs de quads sont actifs dont six clubs qui sont concernés par le projet de sentier interrégional :

1. Le Club VTT Vagabond Bas-Richelieu Inc.  
Leurs sentiers couvrent les municipalités de St-David, St-Gérard-Majella, St-François-du-Lac (hors région), Yamaska Est, Yamaska, St-Robert, Massueville, Ste-Victoire-de-Sorel, Ste-Anne-de-Sorel, Sorel-Tracy et une partie de Contrecoeur. Ils totalisent environ 160 km.
2. Le Club VTT Coureurs des Bois Inc.  
Leurs sentiers couvrent les municipalités de Contrecoeur, Verchères, Calixa-Lavallée, St-Amable, Varennes, St-Marc-sur-Richelieu, Ste-Julie, St-Mathieu-de-Beloeil, Beloeil, Mc Masterville, St-Bruno-de-Montarville, St-Basile-le-Grand, Chambly, Carignan et St-Hubert. Ils totalisent environ 105 km.
3. Le Club VTT Rougemont / St-Damase  
Leurs sentiers couvrent les municipalités de Richelieu, St-Mathias-sur-Richelieu, St-Jean-Baptiste, Rougemont, St-Césaire, l'Ange-Gardien, St-Damase, Ste-Madeleine et St-Pie. Ils totalisent environ 160 km.
4. Le Club ¾ Roues de l'Estrie Inc.  
Leurs sentiers couvrent les municipalités de St-Paul-d'Abbotsford, Ste-Cécile-de-Milton, Granby, Ange-Gardien, Farnham, St-Alphonse-de-Granby et Cowansville. Ils totalisent environ 130 km.
5. Le Club 3 & 4 Roues Comté Johnson Inc.  
Leurs sentiers couvrent les municipalités de St-Pie, Ste-Cécile-de-Milton, St-Dominique, St-Valérien-de-Milton, St-Éphrem-d'Upton, Upton, St-Théodore-d'Acton, Acton Vale, St-André-d'Acton, Roxton Falls, St-Nazaire-d'Acton, Ste-Hélène-de-Bagot, St-Hugues, St-Simon, St-Hyacinthe, Ste-Madeleine, Ste-Marie-Madeleine, La Présentation, St-Barnabé-Sud, St-Jude, St-Louis, St-Denis, St-Bernard-de-Michaudville et St-Ours. Ils totalisent environ 420 km.
6. Le Club Riverain VTT  
Leurs sentiers couvrent les municipalités de Farnham, Ste-Brigide, St-Grégoire, Marieville, Richelieu et Ste-Angèle-de-Monnoir. Ils totalisent environ 64 km.

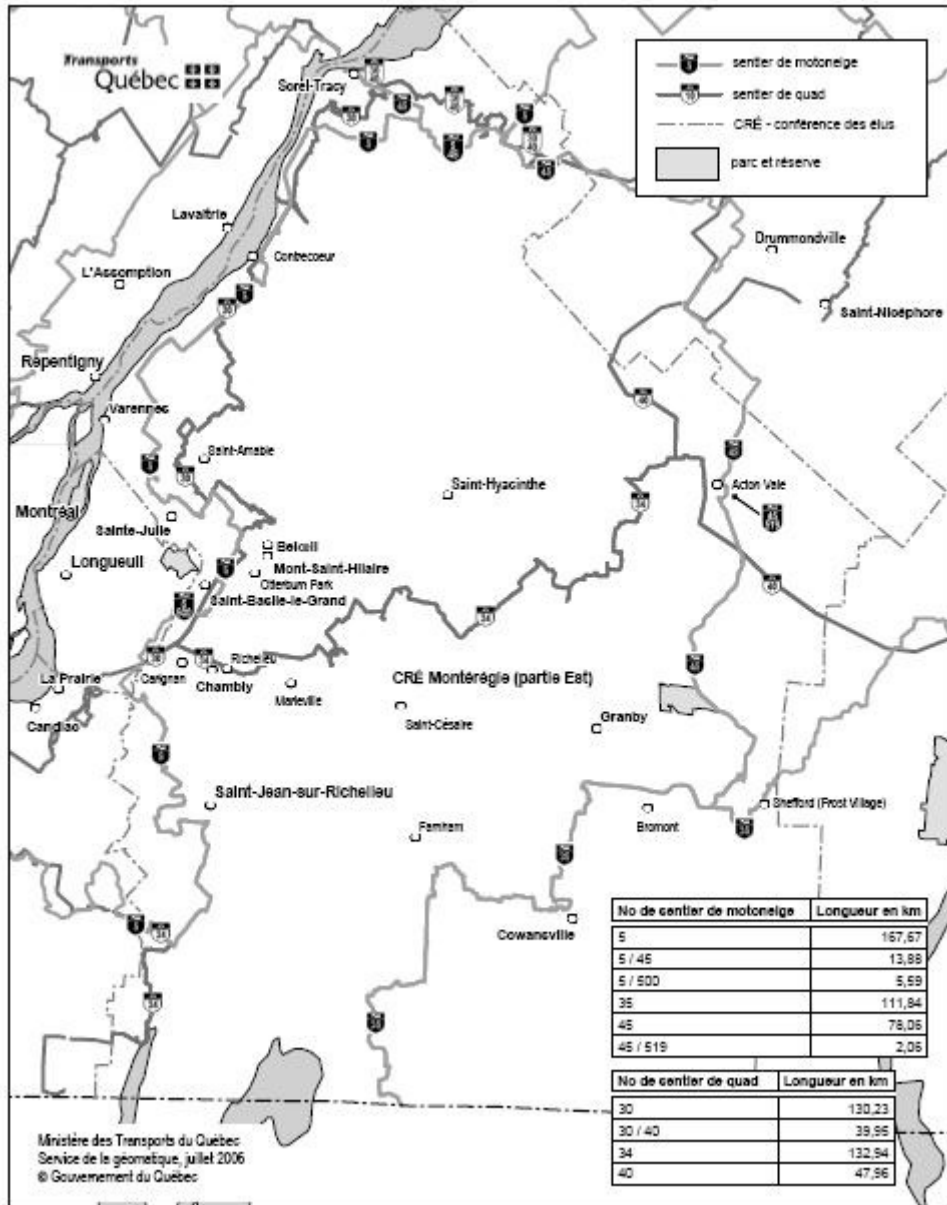
On y compte aussi onze clubs de motoneige dont six sont intéressés par le tracé interrégional :

1. Le Club de Moto-Neige Adidou Rive-Sud  
Le club entretient des sentiers dans 16 municipalités : Beloeil, Mc Masterville, Longueuil (CRÉ de Longueuil), Boucherville (CRÉ de Longueuil), St-Amable, St-Basile-le-Grand, St-Mathieu, St-Bruno-de-Montarville, St-Marc-sur-Richelieu, Ste-Julie, Varennes, Verchères, Calixa-Lavallée, Contrecoeur, St-Antoine-sur-Richelieu et St-Roch-de-Richelieu. Les sentiers entretenus totalisent environ 195 km.
2. Le Club d'autos-neige Baie-Missisquoi  
Le club entretient des sentiers dans 9 municipalités : Clarenceville, Venise-en-Québec, Stanbridge Station, Pike-River, Bedford, St-Armand, St-Ignace-de-Stanbridge, Stanbridge East et Dunham. Le sentier interrégional totalise environ 35 km.
3. Le Club de motoneige du centre de la Montérégie  
Le club entretient des sentiers dans 16 municipalités : Chambly, Carignan, St-Hubert, Brossard, St-Basile-le-Grand, St-Luc, St-Philippe, La Prairie, Candiac, St-Damase, St-Dominique, St-Pie, Rougemont, St-Jean-Baptiste, Marieville et St-Mathias-sur-Richelieu. Les sentiers totalisent environ 200 km.
4. Le Club Bonne Entente Farnham-Ste-Brigide  
Le club couvre les municipalités de Farnham, St-Ignace-de-Stanbridge et Dunham. Le sentier interrégional totalise environ 19 km.
5. Le Club des Neiges Sorel-Tracy  
Le club entretient le sentier interrégional dans les municipalités de St-David, St-Gérard-Majella, Yamaska, St-Robert et Sorel-Tracy. Il totalise environ 50 km.
6. Les Motoneigistes du Corridor Permanent  
Leurs sentiers couvrent les municipalités de Granby, Waterloo, Cowansville, Acton Vale et Ste-Cécile-de-Milton. L'ensemble de leur réseau couvre environ 400 km.

## 2. LE PORTRAIT DES SENTIERS

Les sentiers de VHR sont une occasion d'accéder au territoire pour tous ceux qui désirent se récréer en utilisant des aménagements linéaires localisés majoritairement à l'extérieur des centres urbains.

Réseau interrégional des sentiers de véhicule hors-route  
CRÉ Montérégie (partie Est)



Ces sentiers varient en longueur, en qualité ainsi qu'en niveaux de difficulté. Pour être en mesure de bien comprendre le contexte d'aménagement des sentiers et de mieux orienter les recommandations, nous aborderons les deux disciplines individuellement.

---

## 2.1- LES SENTIERS DE MOTOQUAD

---

Sur le territoire de la CRÉ Montérégie Est, on compte quelque 950 km de sentiers qui sont accessibles pour la pratique du motoquad. Pour mettre en place ce vaste réseau, les clubs ont dû négocier des centaines de droits de passage.

Le sentier interrégional qui nous concerne s'étend sur une longueur approximative de 350 kilomètres.

On ne dénote qu'une coupure importante dans le tracé du sentier no. 34 de motoquad : une liaison inexistante entre la ville de Richelieu et l'agglomération de Longueuil. On doit aussi mentionner quelques autres lieux problématiques qui se regroupent principalement en deux types :

- des entraves liées à des **facteurs géographiques**;
- des complications liées à l'**occupation du sol**.

### Portrait général de la demande

La Montérégie comptait pour l'année 2005-2006, 7,959 membres.

L'activité connaîtra possiblement une croissance modérée dans les prochaines années. C'est en Montérégie que l'on dénote la plus forte adhésion aux clubs.

Utilisée comme nouveau véhicule de randonnée, on peut supposer que la motoquad fera partie du paysage du loisir pour encore plusieurs années.

Les adeptes proviennent principalement de Montréal, de la **Montérégie**, du Saguenay-Lac-Saint-Jean et de Lanaudière. Ils préfèrent pratiquer leur activité dans les régions des Laurentides, de Lanaudière, de la Chaudière-Appalaches, de la Mauricie et des Cantons-de-l'Est.

Une randonnée moyenne en motoquad dure entre 4 heures et une journée. Évidemment la distance parcourue varie considérablement compte tenu des conditions de pistes ou des difficultés rencontrées sur le terrain, mais un parcours de 100 km constitue pour plusieurs, une bonne randonnée. Mentionnons qu'il existe une demande particulière pour les randonnées de longue durée.

### Les forces de l'activité

Les attentes des randonneurs sont simples :

- le réseau de sentiers doit permettre d'accéder à la nature, d'y découvrir de beaux paysages et de circuler vers d'autres régions;
- le réseau de sentiers revêt aussi une certaine valeur pour les déplacements utilitaires lorsqu'il est en opération.

## Les faiblesses du réseau

En raison de l'occupation du sol, les sentiers sont parfois linéaires et n'offrent pas toujours la possibilité de boucler le circuit.

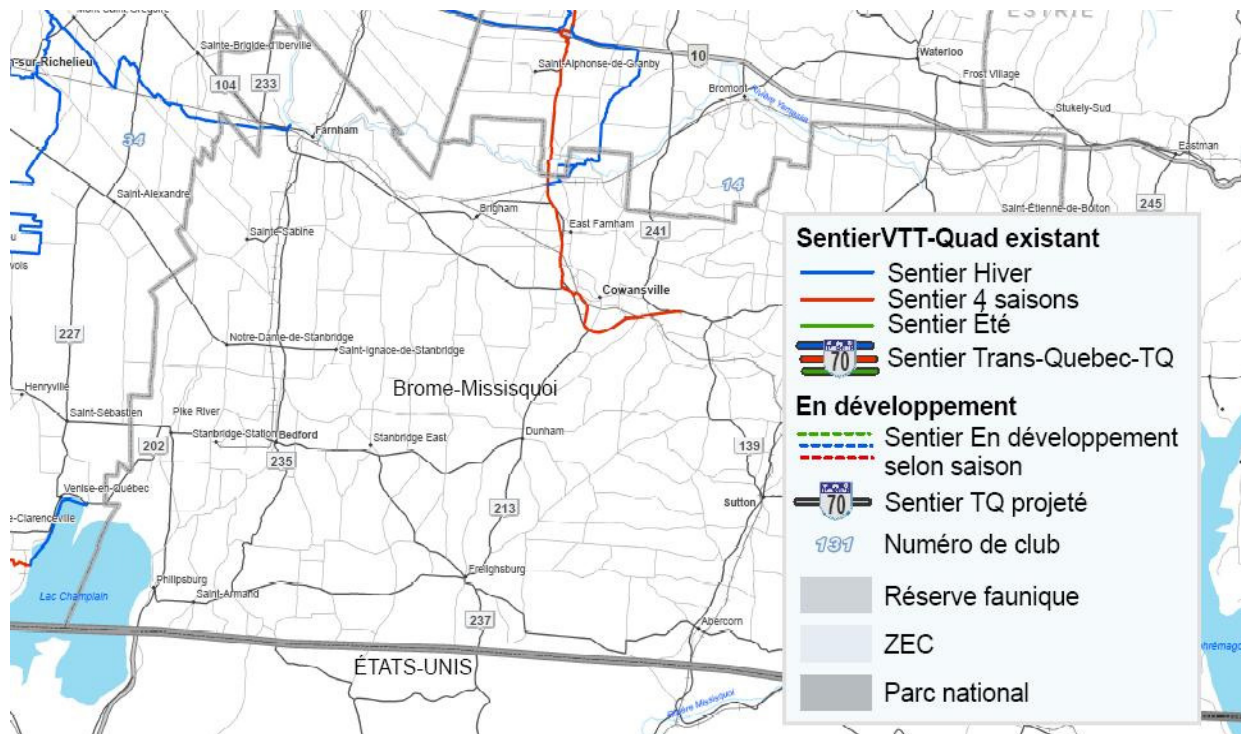
On constate un entretien inégal du réseau et une signalisation parfois déficiente selon l'endroit où on se situe. L'impact de l'usage de véhicules motorisés sur la faune, la flore et les zones habitées (bruit, pollution, déboisement, érosion des sols, compaction des sols, etc.) continue d'alimenter certains préjugés.

Les négociations de passage sur des terres privées perpétuent une certaine précarité du réseau de sentiers.

## La situation du sentier interrégional par MRC

### La MRC Brome-Missisquoi

Il n'y a pas de sentier interrégional de motoquads sur ce territoire.

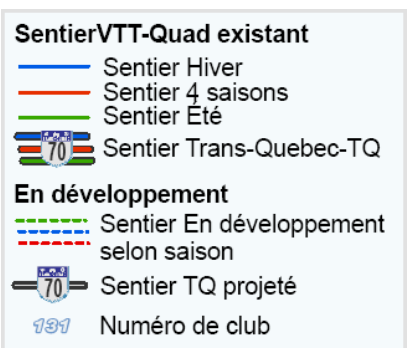
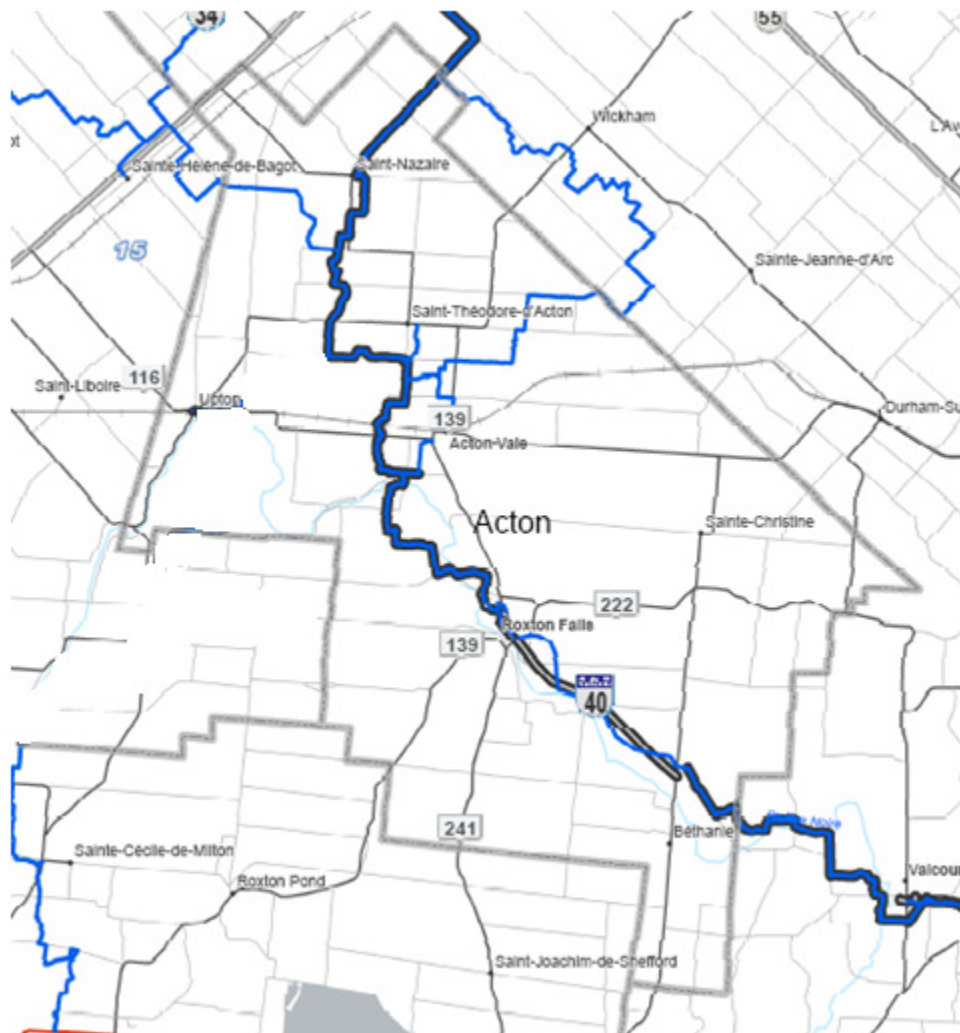


## La MRC d'Acton

Contraintes liées à la géographie du territoire	Contraintes liées à l'activité humaine ou à l'occupation des sols	Territoire visé par le sentier interrégional (km)	Solutions possibles
		Cultivé : 20,91 (59,88%) Autre : 12,26 (35,11%) Urbain : 1,75 (5,0%)	



La route 116 à Upton  
Photo plan illustrant un sentier de quad

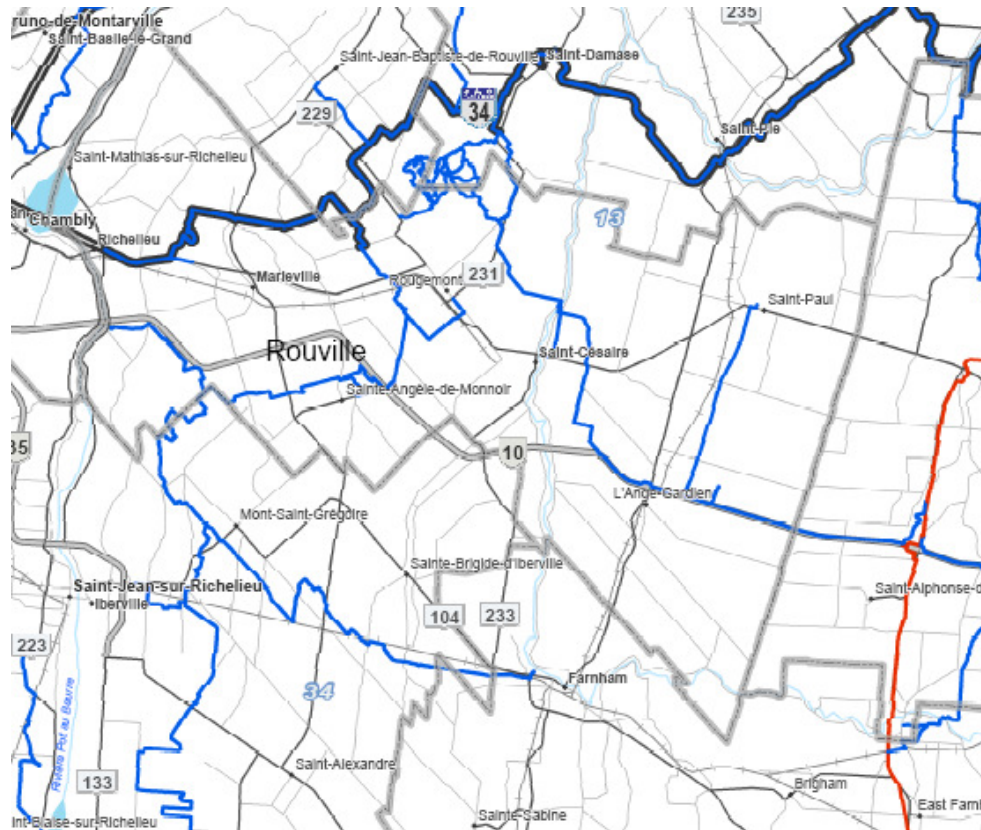


## La MRC de Rouville

Contraintes liées à la géographie du territoire	Contraintes liées à l'activité humaine ou à l'occupation des sols	Territoire visé par le sentier interrégional (km)	Solution possible
À <b>Chambly</b> et à <b>Richelieu</b> , la traversée de la rivière Richelieu n'est pas possible pour l'instant.	Le sentier no. 34 ne traverse pas la municipalité de <b>Richelieu</b> (voir photo) ce qui empêche la liaison vers l'agglomération de Longueuil.	Cultivé : 9,83 (95,32%) Autre : 0,0 (0,0%) Urbain : 0,48 (4,68%)	



La route 112 à Richelieu

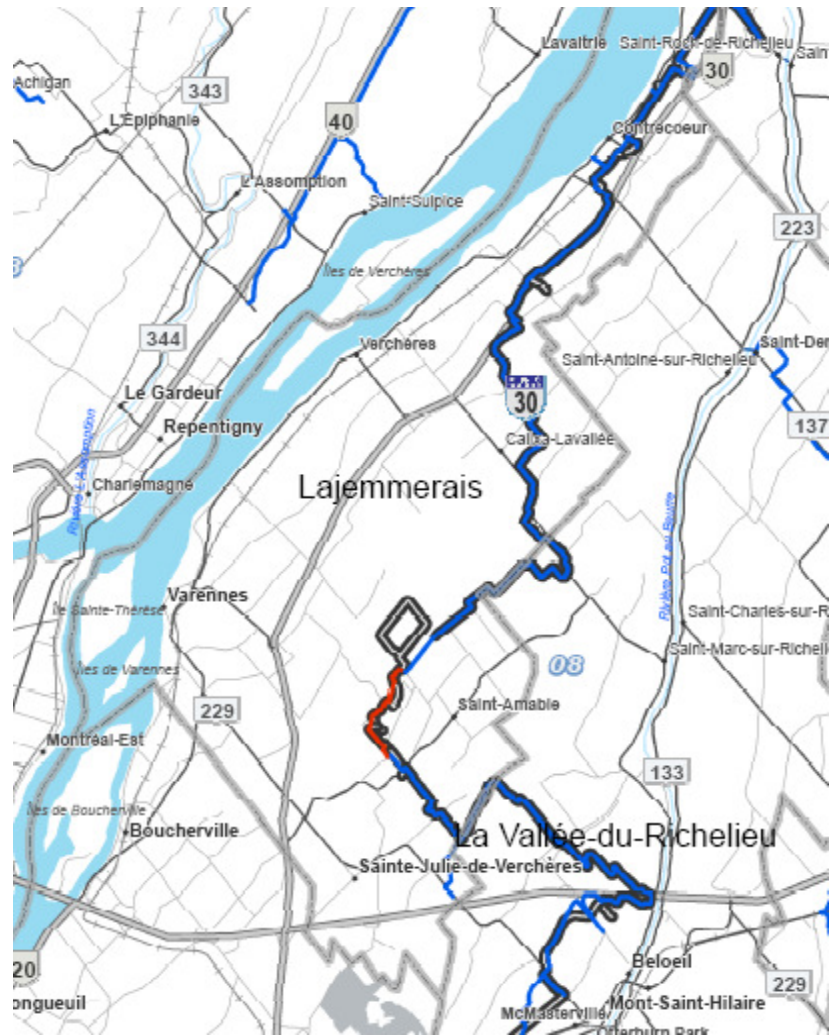


## La MRC de Lajemmerais

Contraintes liées à la géographie du territoire	Contraintes liées à l'activité humaine ou à l'occupation des sols	Territoire visé par le sentier interrégional (km)	Solutions possibles
À <b>Contrecoeur</b> , dans le secteur St-Laurent-du-Fleuve, les citoyens contestent l'inscription du sentier de VHR au plan d'urbanisme.	À <b>Contrecoeur</b> (voir photo), le passage au cœur du village, le long du corridor du chemin de fer devrait être relocalisé. À <b>St-Amable</b> , le nématode doré restreint le passage des quads sur certaines terres agricoles et ce problème sera présent pour plusieurs années à venir.	Cultivé : 23,44 (42,49%) Autre : 12,20 (22,12%) Urbain : 19,53 (35,40%)	Éventuellement, détourner le sentier à l'ouest de l'emprise de l'autoroute 30 sous l'emprise hydroélectrique. À St-Amable, il faudra s'en tenir aux terres non contaminées.



Le chemin de fer à Contrecoeur  
Photo plan illustrant une solution possible de circulation



**Sentier VTT-Quad existant**

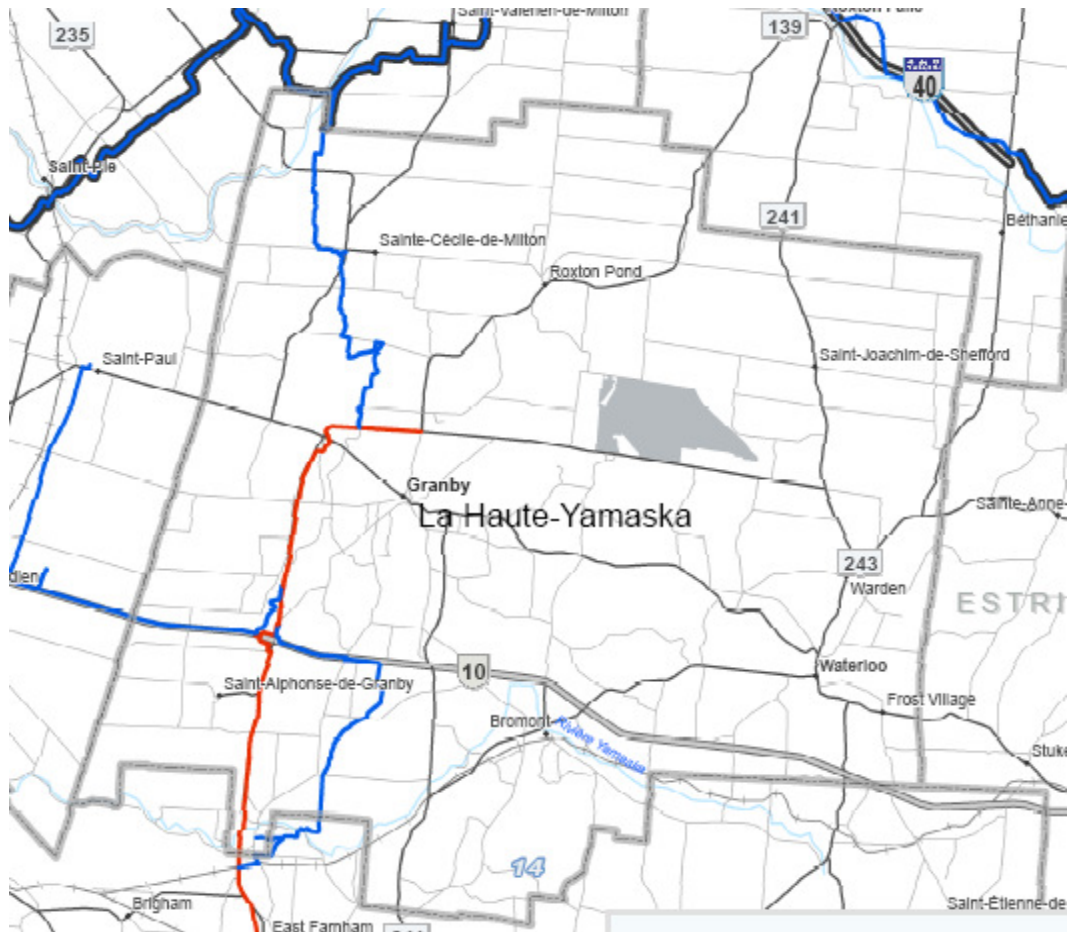
- Sentier Hiver
- Sentier 4 saisons
- Sentier Été
- Sentier Trans-Québec-TQ

**En développement**





- - - Sentier En développement selon saison
- Sentier TQ projeté
- 131 Numéro de club

## La MRC de La Haute-Yamaska




Il n'y a pas de sentier interrégional de motoquads sur ce territoire.



### Sentier VTT-Quad existant

-  Sentier Hiver
-  Sentier 4 saisons
-  Sentier Été
-  Sentier Trans-Quebec-TQ

### En développement

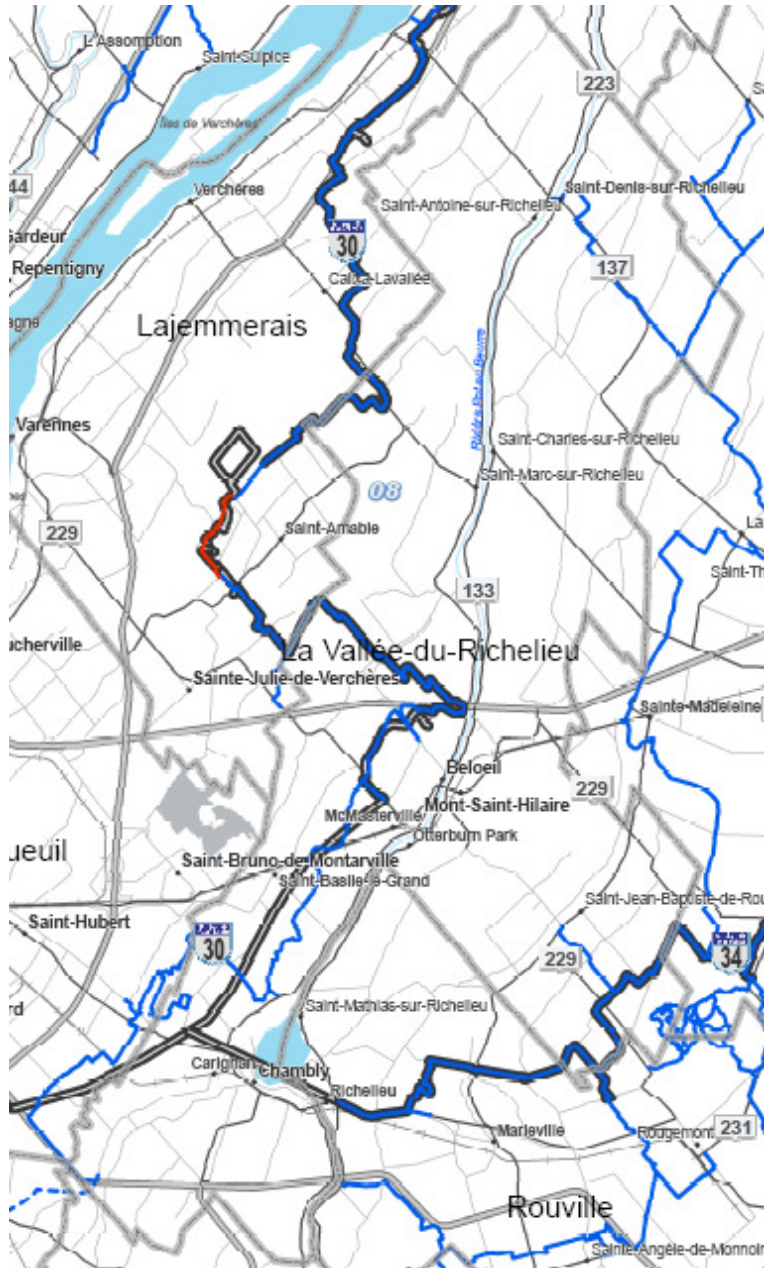
-  Sentier En développement selon saison
-  Sentier TQ projeté
-  Numéro de club

## La MRC de la Vallée-du-Richelieu

Contraintes liées à la géographie du territoire	Contraintes liées à l'activité humaine ou à l'occupation des sols	Territoire visé par le sentier interrégional (km)	Solutions possibles
	À <b>St-Basile-le-Grand</b> (voir photo), la traverse de la route 116 et du chemin de fer nécessiterait une meilleure signalisation et des aménagements spéciaux.	Cultivé : 35,53 (96,28%) Autre : 0,47 (1,26%) Urbain : 0,91 (2,46%)	Détourner le sentier vers une traverse protégée par des feux de circulation et aménager des ponts plus larges avec des garde-corps sécuritaires.



Pont aménagé dans Saint-Basile-le-Grand près de la route 116

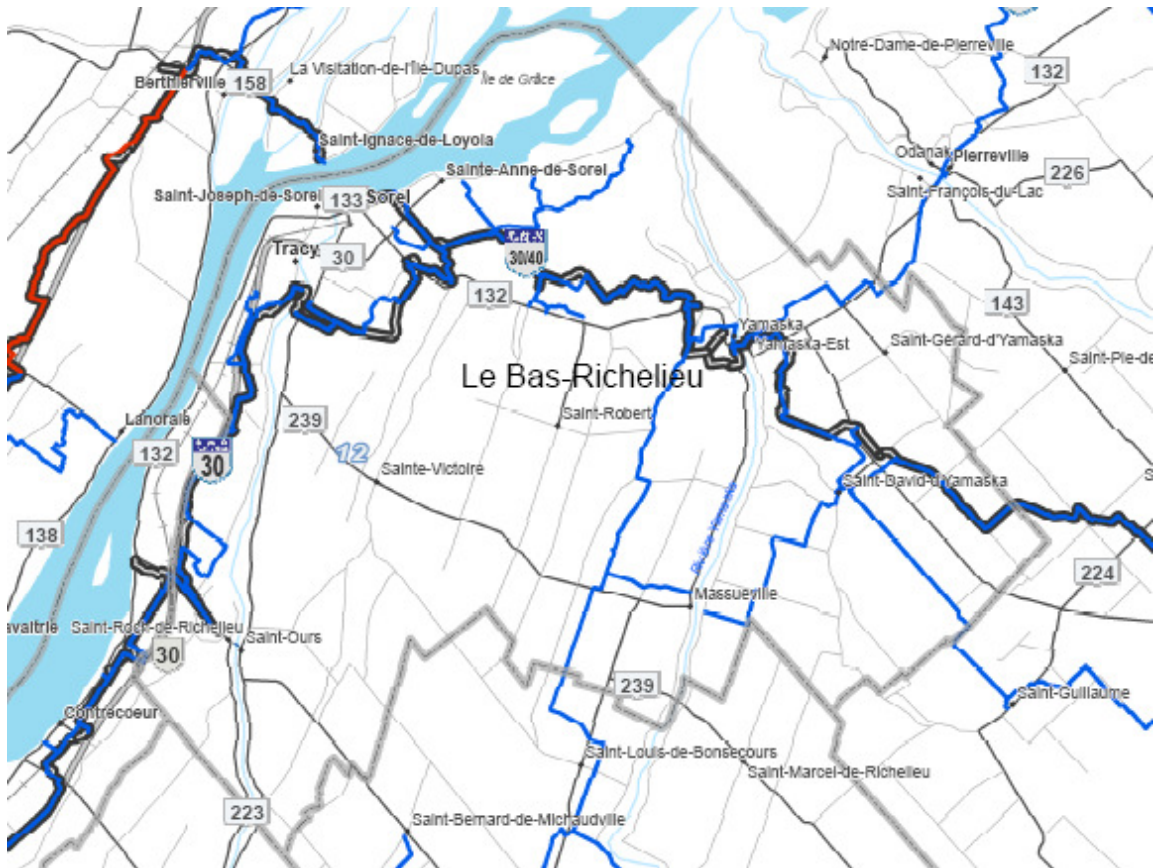


## La MRC de Pierre-De Saurel

Contraintes liées à la géographie du territoire	Contraintes liées à l'activité humaine ou à l'occupation des sols	Territoire visé par le sentier interrégional (km)	Solution possible
<p>À <b>Yamaska</b>, la rivière Yamaska doit être traversée par le pont de la route 132, entraînant la circulation des quads dans les rues de la municipalité.</p> <p>À <b>Sorel-Tracy</b>, la rivière Richelieu doit être traversée sur la glace seulement.</p>	<p>À <b>St-Roch-de-Richelieu</b>, le sentier doit contourner, via la route 223, une sablière.</p> <p>À <b>Sorel-Tracy</b>, la traverse de la route 132 vis-à-vis le rang Ste-Thérèse (voir photo), devrait être l'objet d'une signalisation adéquate et d'aménagements spéciaux.</p>	<p>Cultivé : 26,62 (38,56%)  Autre : 26,55 (38,45%)  Urbain : 15,87 (22,99%)</p>	<p>Faire traverser les quads et motoneiges au même endroit sur la route 132 avec l'accord du MTQ, des clubs et des propriétaires privés.</p>



La route 132 et le rang Ste-Thérèse à Sorel-Tracy  
Endroit où les motoneiges et quads devraient utiliser la même traverse



**Sentier VTT-Quad existant**

- Sentier Hiver
- Sentier 4 saisons
- Sentier Été
- Sentier Trans-Quebec-TQ

**En développement**

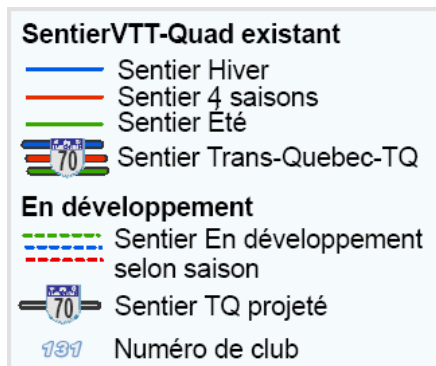
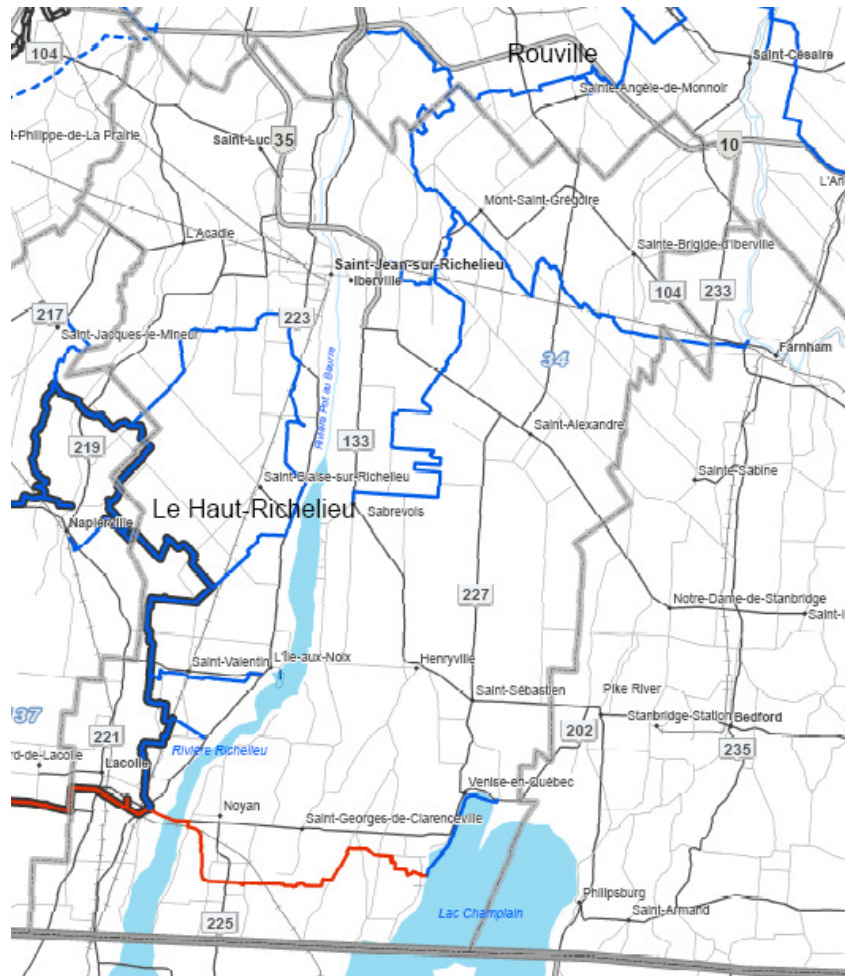
- - - Sentier En développement selon saison
- Sentier TQ projeté
- 131 Numéro de club

La MRC Le Haut-Richelieu

Contraintes liées à la géographie du territoire	Contrainte liée à l'activité humaine ou à l'occupation des sols	Territoire visé par le sentier interrégional (km)	Solution possible
	À <b>Lacolle</b> (voir photo), une portion de l'emprise ferroviaire est utilisée en hiver afin de rejoindre l'accotement de la route 223 pour ensuite prendre la direction vers St-Valentin.	Cultivé : 24,34 (77,47%) Autre : 3,81 (12,12%) Urbain : 3,27 (10,41%)	



Jonction de l'emprise ferroviaire abandonnée avec la route 223

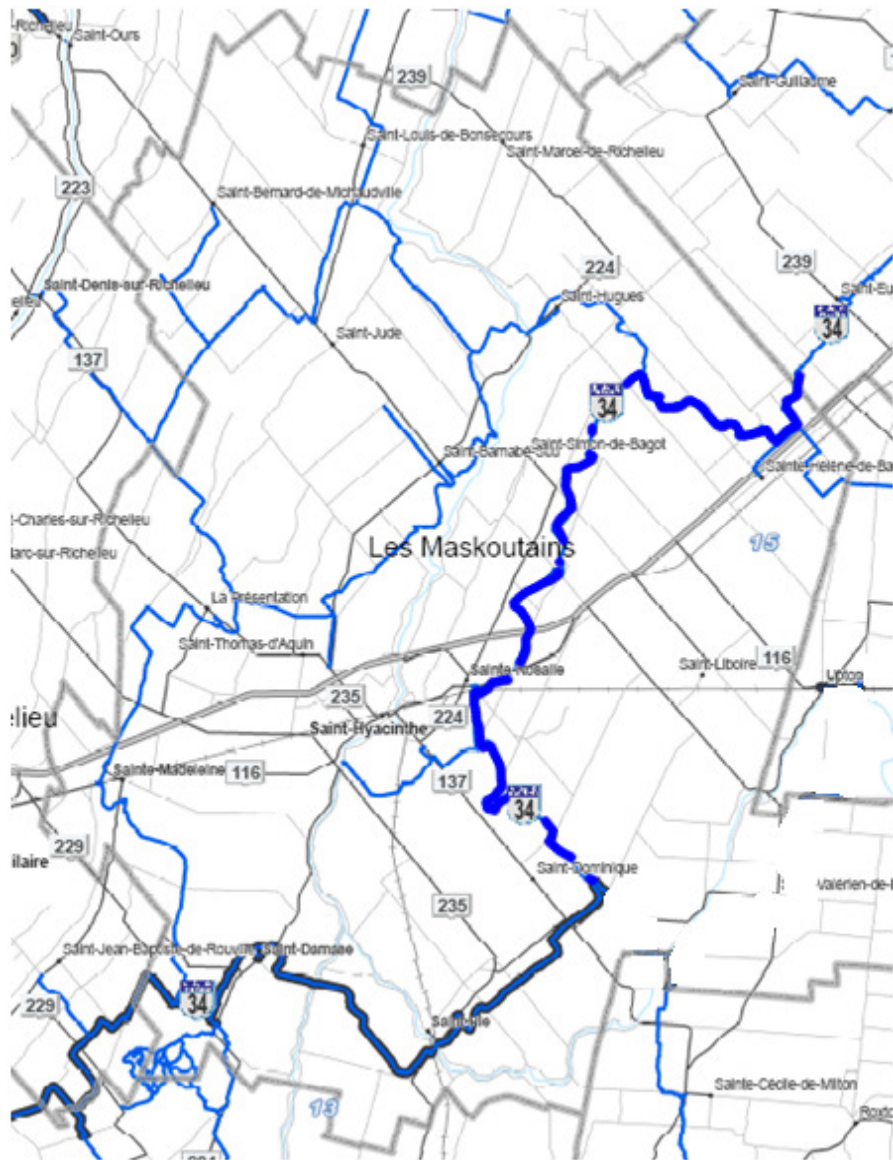


## La MRC des Maskoutains

Contraintes liées à la géographie du territoire	Contraintes liées à l'activité humaine ou à l'occupation des sols	Territoire visé par le sentier interrégional (km)	Solutions possibles
<p>À <b>St-Damase</b>, la traverse de la rivière Yamaska oblige la circulation sur un pont du réseau routier.</p> <p>À <b>St-Pie</b> (voir photo), la traverse de la rivière Noire, nécessite l'usage de la route 235 afin de traverser le pont.</p>	<p>Proximité minimale de quelques résidences à Ste-Rosalie et circulation sur des segments routiers.</p>	<p>Cultivé : 39,73 (80,91%)            Autre : 8,05 (16,39%)            Urbain : 1,33 (2,70%)</p>	<p>Installer une signalisation normalisée dans les deux cas.</p> <p>Contrôler la vitesse des usagers à proximité des lieux habités.</p>



La route 235 à St-Pie



---

## 2.2- LES SENTIERS DE MOTONEIGE

---

On retrouve sur le territoire de la CRÉ Montérégie Est, onze clubs de motoneigistes qui entretiennent environ 1,380 km de pistes. Le sentier interrégional de motoneige qui nous concerne s'étend sur une longueur approximative de 380 kilomètres.

La majeure partie des kilomètres de sentiers est en consolidation plutôt qu'en développement. Ce processus de consolidation, qui a duré plusieurs années, est très bien soutenu et encadré par la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec.

L'ampleur du réseau de sentiers de motoneige démontre bien la popularité de cette activité.

### Portrait de la demande

Cette activité est pratiquée par 13% de la population de plus de 15 ans. En tout, on estime qu'il y aurait environ 800,000 adeptes au Québec.

Les motoneigistes récréotouristiques québécois sont issus principalement de Montréal, de la **Montérégie (11%)**, du Saguenay-Lac-Saint-Jean et de la Capitale-Nationale. Ils recherchent évidemment les régions enneigées et préfèrent se rendre dans le Saguenay-Lac-Saint-Jean, Charlevoix, les Laurentides et Lanaudière.

Malgré une légère décroissance du membership, on constate que la motoneige est le sport motorisé le plus populaire en hiver. Il continue d'attirer les américains et les étrangers et son apport économique est un atout non négligeable pour l'industrie touristique de plusieurs municipalités en hiver.

### Les forces

Les besoins des usagers sont bien connus et satisfaits.

Le réseau de sentiers est bien organisé, structuré et entretenu. Combinés à des normes strictes de sécurité et de qualité à l'égard des usagers, ces éléments font en sorte que la pratique de la motoneige demeure attrayante.

### Les faiblesses

L'impact de l'usage de ces véhicules motorisés sur la faune et les zones habitées (bruit, pollution, vitesse, etc.) impose parfois des détours ou encore le partage des sentiers avec les clubs locaux de quads.

Comme pour la motoquad, les négociations de passage sur des terres privées peuvent causer une certaine précarité de certains sentiers.

## La situation du sentier interrégional par MRC

### La MRC Brome-Missisquoi

Contraintes liées à la géographie du territoire	Contraintes liées à l'activité humaine ou à l'occupation des sols	Territoire visé (km)	Solution possible
		Cultivé : 56,33 (74,87%) Autre : 18,75 (24,92%) Urbain : 0,16 (0,21%)	

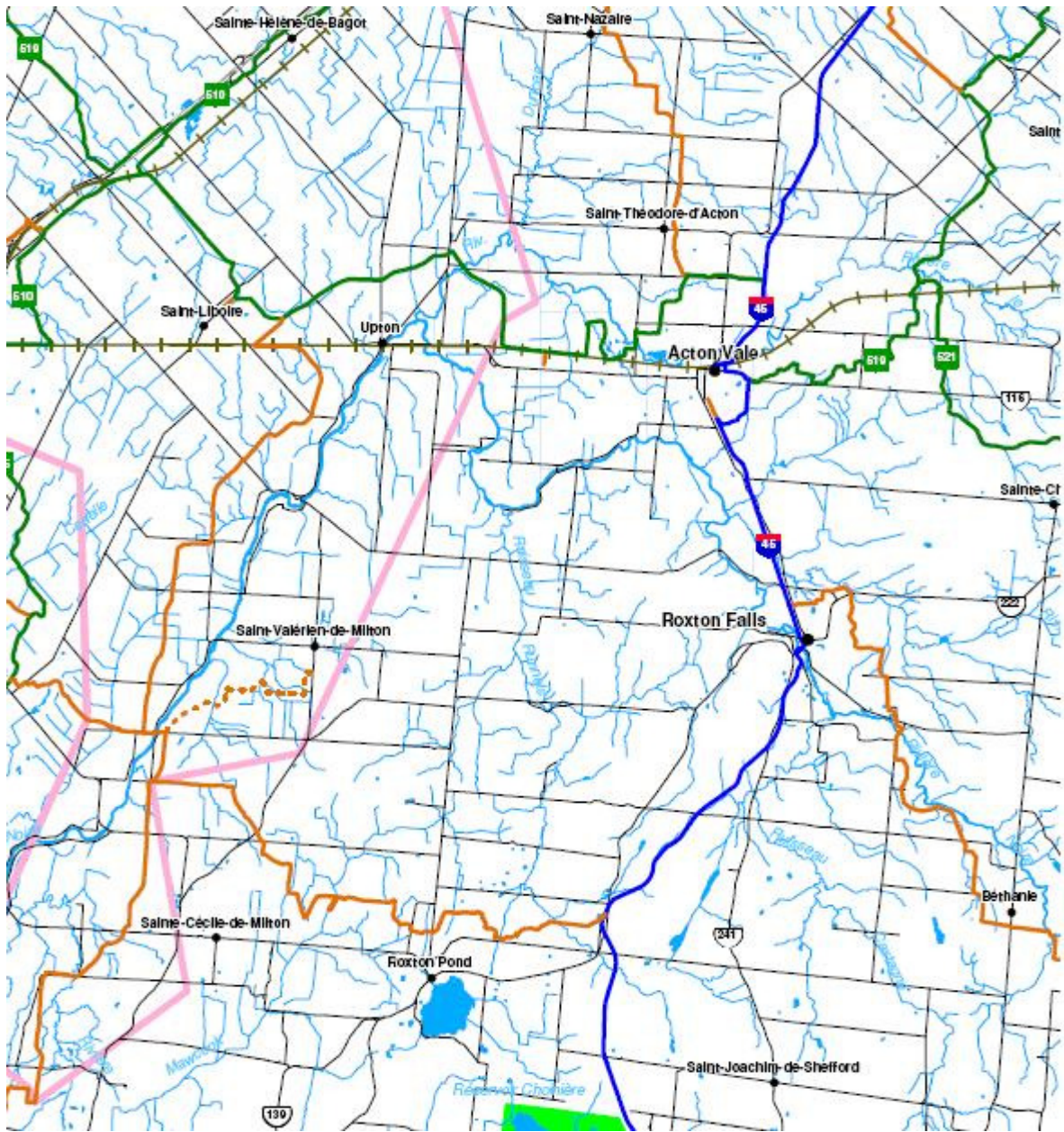


## La MRC d'Acton

Contrainte liée à la géographie du territoire	Contrainte liée à l'activité humaine ou à l'occupation des sols	Territoire visé (km)	Solutions
À <b>Roxton Falls</b> , la traverse de la rivière Noire oblige la circulation dans le village.	Le club Les Motoneigistes du Corridor Permanent est propriétaire de l'emprise de l'ancien chemin de fer. Cette emprise sert de piste cyclable en été.	Cultivé : 39,73 (80,91%) Autre : 8,05 (16,39%) Urbain : 1,33 (2,70%)	



Le corridor permanent



sentier interrégional

**La MRC de Rouville**

Il n'y a pas de sentier interrégional de motoneige sur ce territoire.



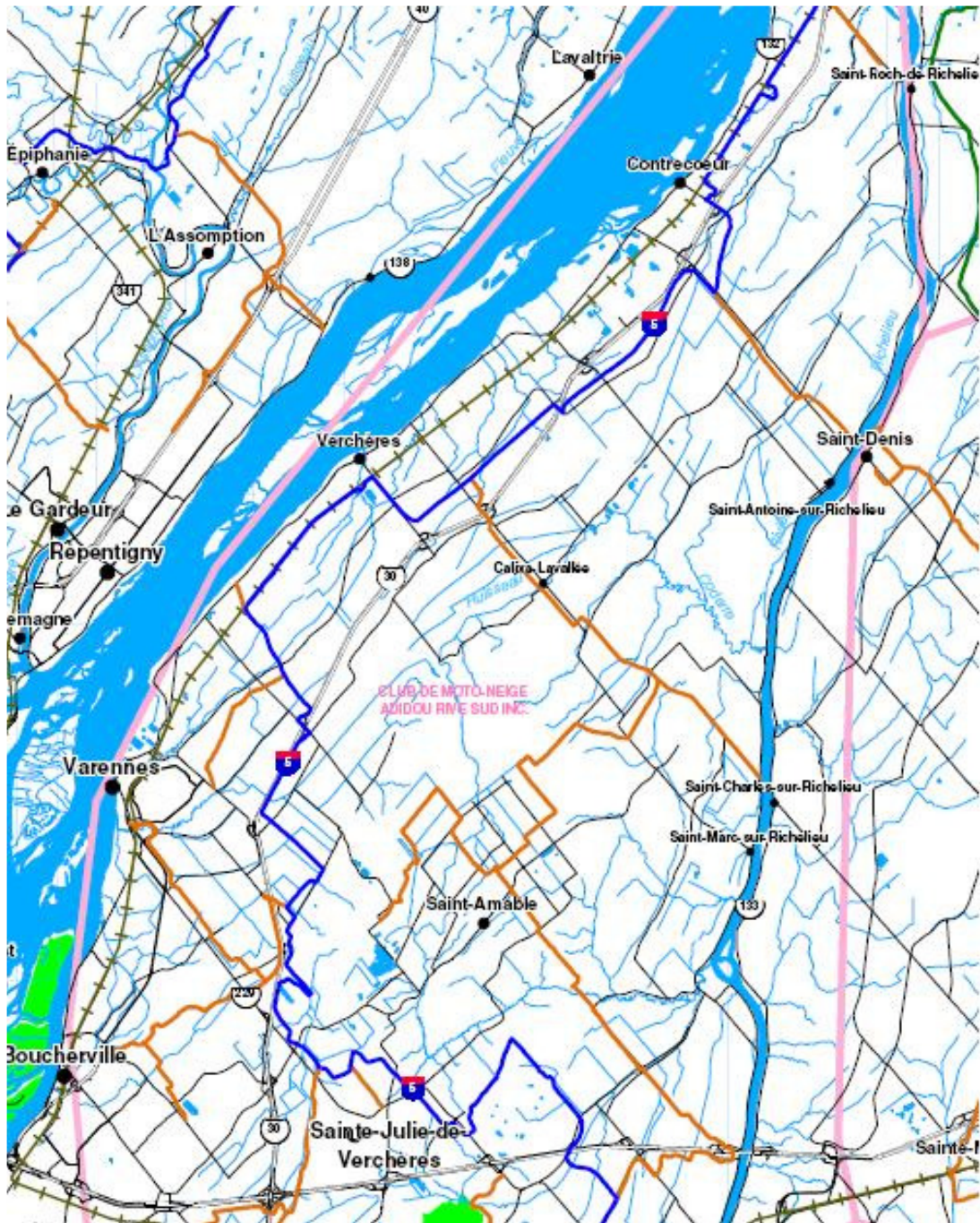
sentier interrégional

## La MRC de Lajemmerais

Contrainte liée à la géographie du territoire	Contrainte liée à l'activité humaine ou à l'occupation des sols	Territoire visé (km)	Solution
À <b>Contrecoeur</b> , dans le secteur Saint-Laurent-du-Fleuve, les citoyens contestent l'inscription du sentier de VHR au plan d'urbanisme.	À <b>Contrecoeur</b> (voir photo), le passage au cœur du village, même en suivant le corridor du chemin de fer, devrait être relocalisé.	Cultivé : 46,30 (70,37%) Autre : 12,78 (19,43%) Urbain : 6,71 (10,20%)	Demeurer sous l'emprise d'Hydro-Québec à l'est de l'autoroute 30.



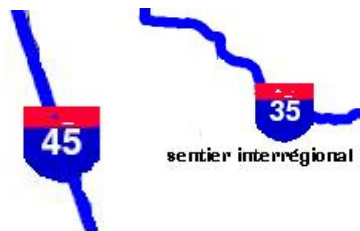
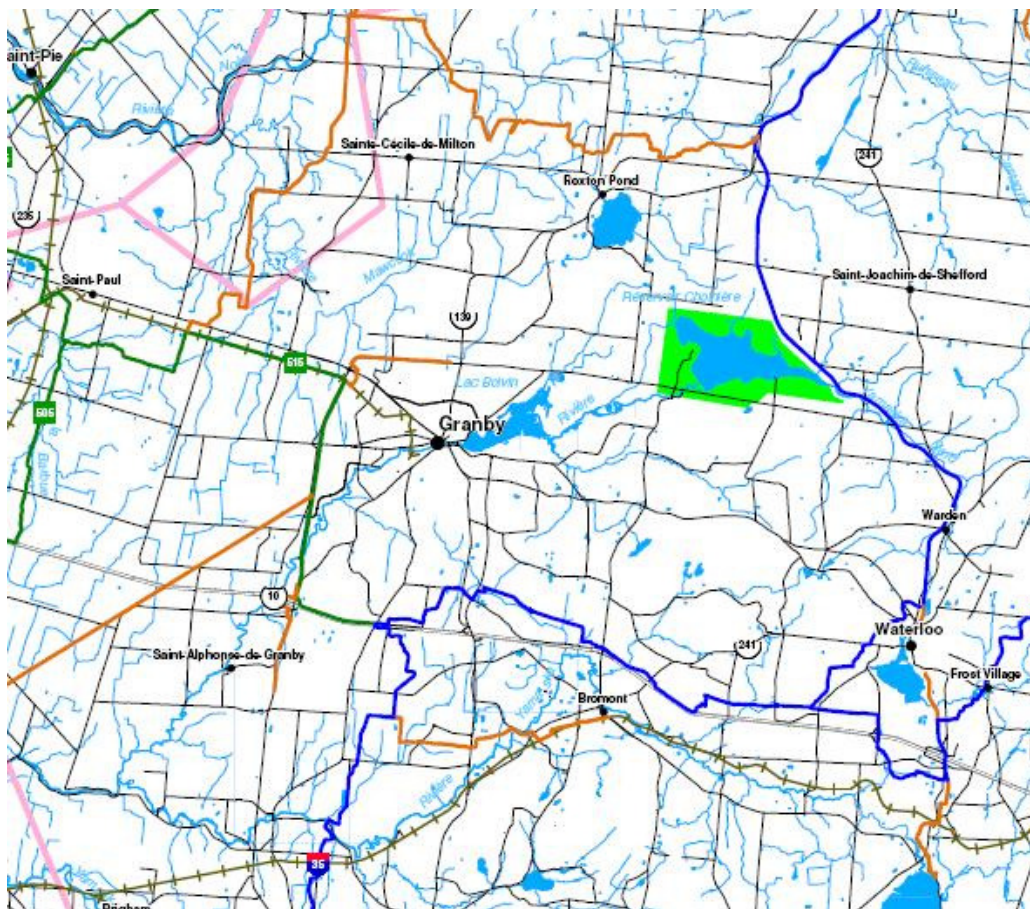
Sentier partagé le long du chemin de fer dans le secteur de la rue Des Érables



sentier interrégional

## La MRC de La Haute-Yamaska

Contraintes liées à la géographie du territoire	Contrainte liée à l'activité humaine ou à l'occupation des sols	Territoire visé (km)	Solutions
	Le club Les Motoneigistes du Corridor Permanent est propriétaire de l'emprise de l'ancien chemin de fer. Cette emprise sert de piste cyclable en été.	Cultivé : 39,73 (80,91%) Autre : 8,05 (16,39%) Urbain : 1,33 (2,70%)	

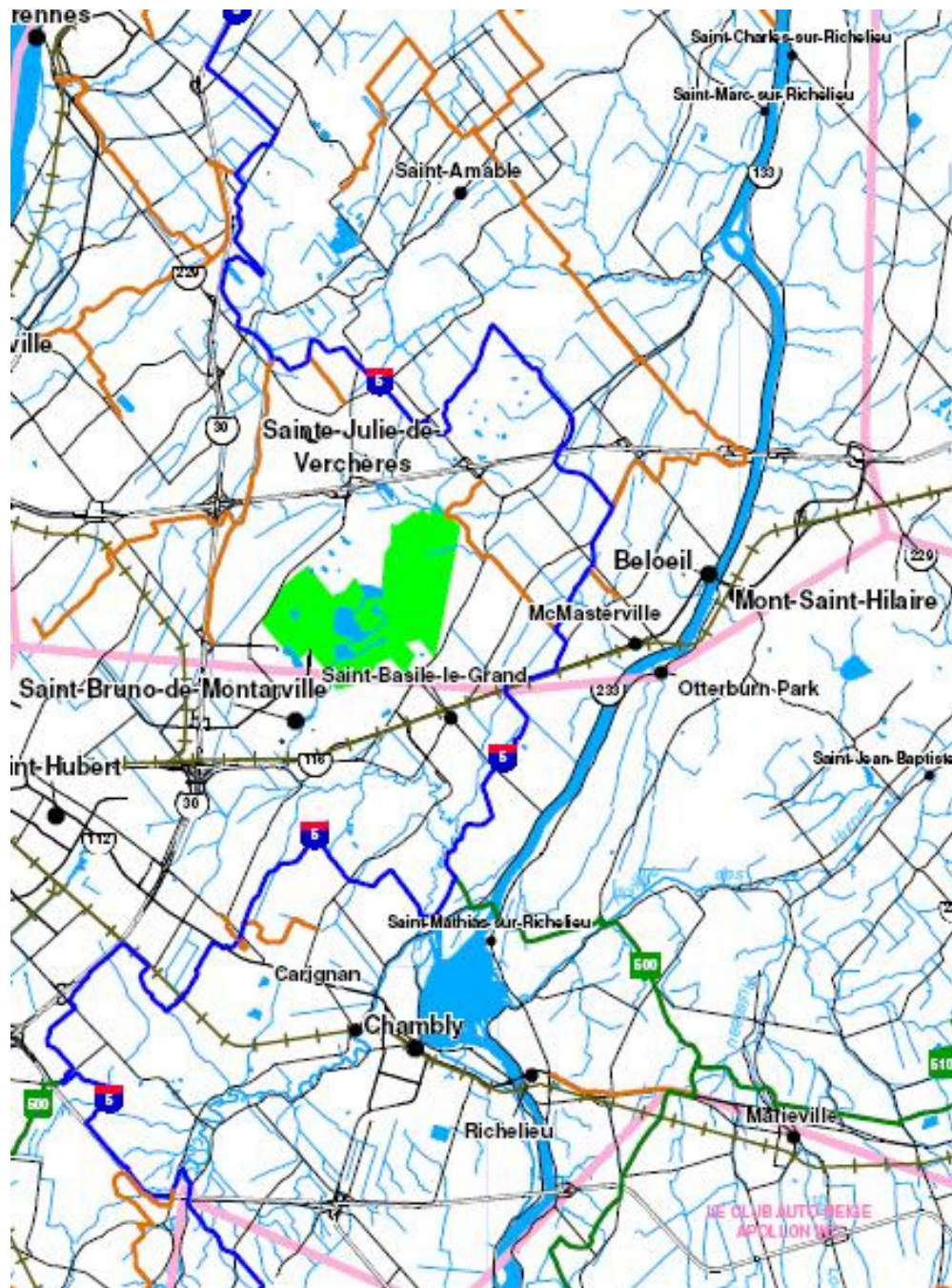


## La MRC de La Vallée-du-Richelieu

Contrainte liée à la géographie du territoire	Contrainte liée à l'activité humaine ou à l'occupation des sols	Territoire visé (km)	Solutions
À <b>Carignan</b> , la traverse de la rivière L'Acadie se fait lorsque la rivière est gelée.	À <b>St-Basile-le-Grand</b> (voir photo), la traverse de la route 116 et du chemin de fer nécessiterait une meilleure signalisation et des aménagements spéciaux.	Cultivé : 25,35 (77,74%) Autre : 7,26 (22,26%) Urbain : 0 (0%)	Détourner le sentier vers une traverse protégée par des feux de circulation et aménager des ponts plus larges avec des garde-corps sécuritaires.



Entre la route 116 et la voie ferrée à St-Basile-le-Grand  
Photo plan illustrant une solution possible de circulation



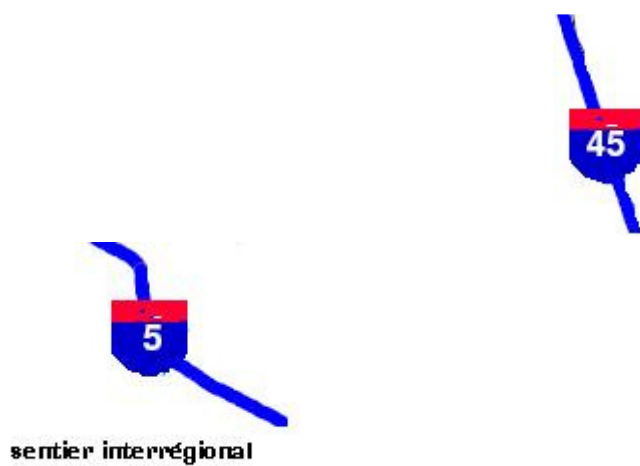
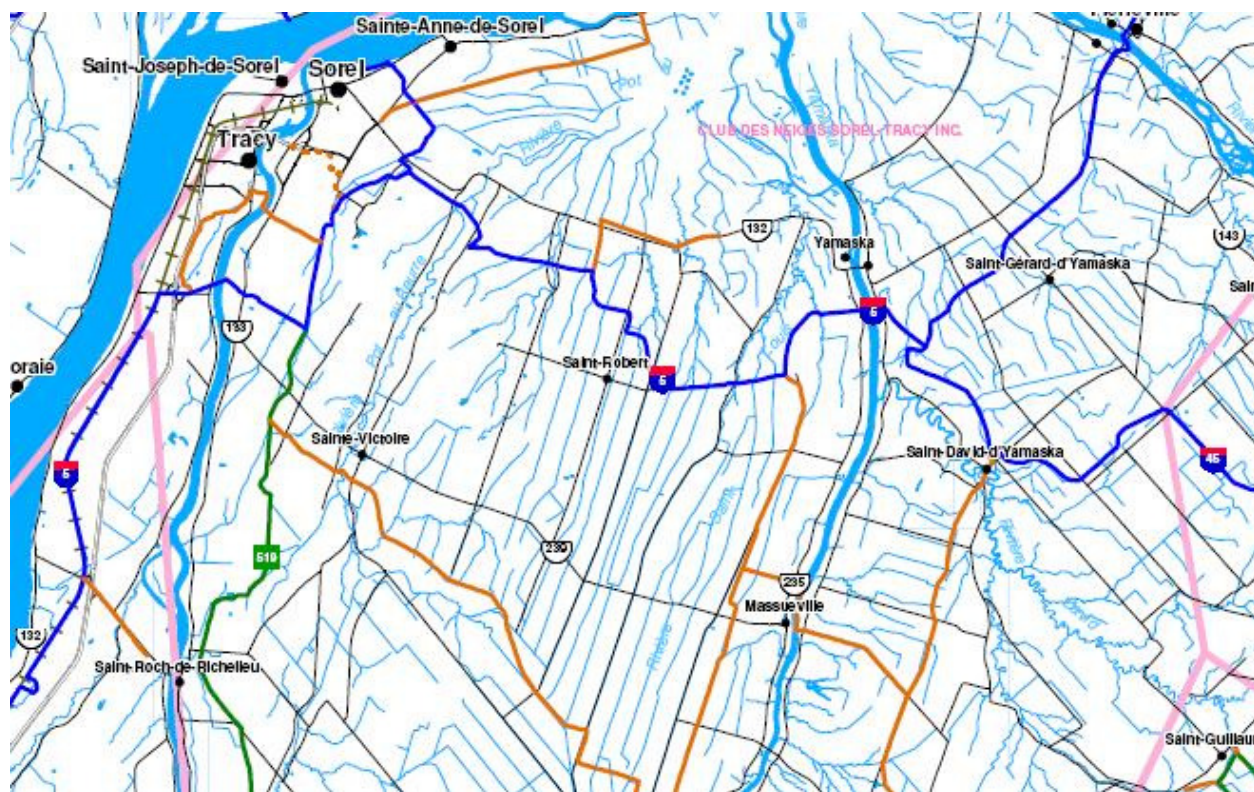
sentier interrégional

## La MRC de Pierre-De Saurel

Contraintes liées à la géographie du territoire	Contraintes liées à l'activité humaine ou à l'occupation des sols	Territoire visé (km)	Solutions
<p>À <b>Sorel-Tracy</b>, la traverse de la rivière Richelieu se fait uniquement sur la glace.</p> <p>À <b>Yamaska</b>, la traverse de la rivière Yamaska se fait aussi seulement quand la rivière est gelée.</p>		<p>Cultivé : 42,95 (77,38%)            Autre : 6,97 (12,56%)            Urbain : 5,58 (10,06%)</p>	



Traverse de la rivière Richelieu

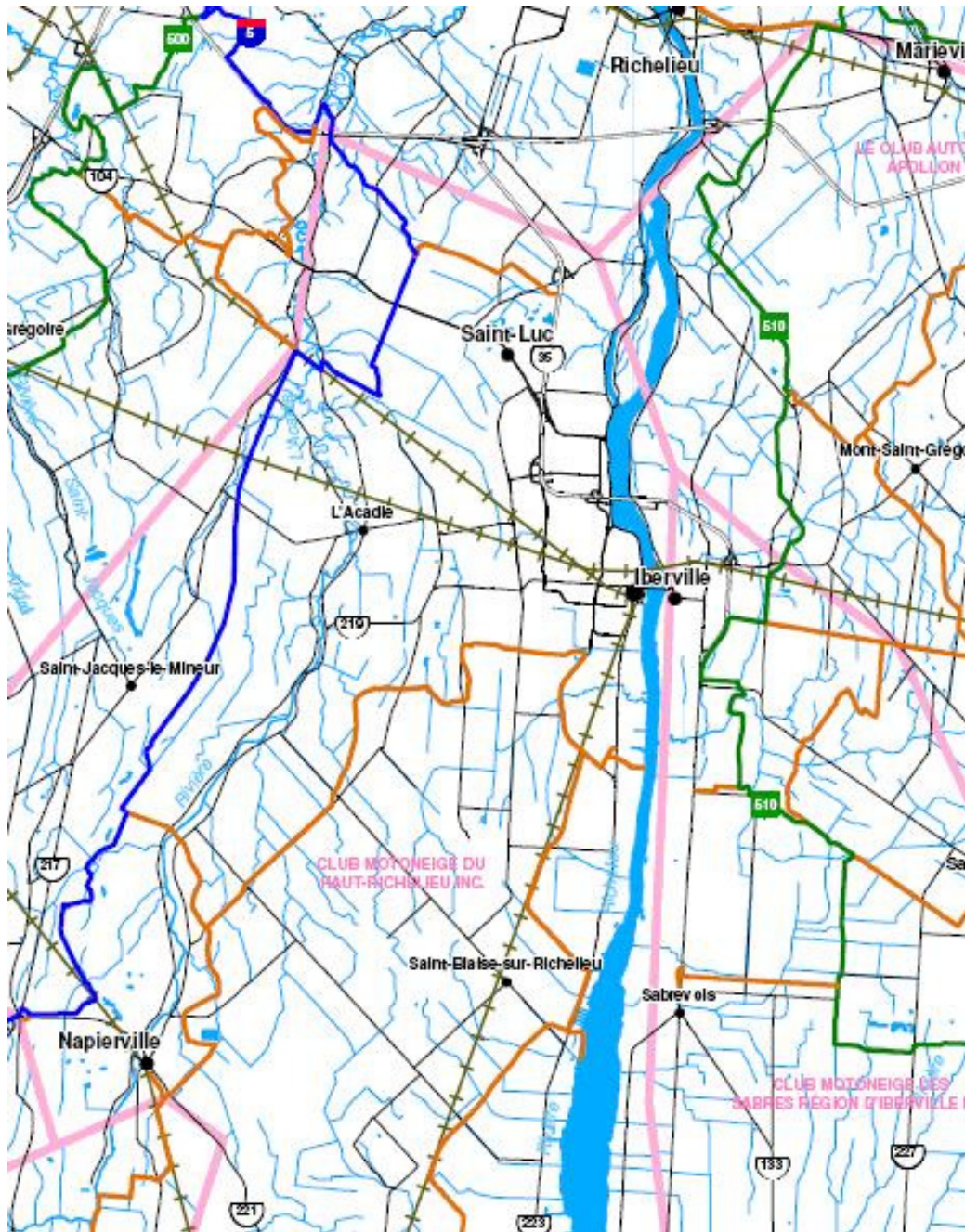


## La MRC du Haut-Richelieu

Contrainte liée à la géographie du territoire	Contraintes liées à l'activité humaine ou à l'occupation des sols	Territoire visé (km)	Solutions
À <b>St-Jean-sur-Richelieu</b> (voir photo), la traverse de la rivière L'Acadie nécessite l'utilisation du chemin Du Grand-Pré.		Cultivé : 12,86 (100,00%) Autre : 0 (0%) Urbain : 0 (0%)	



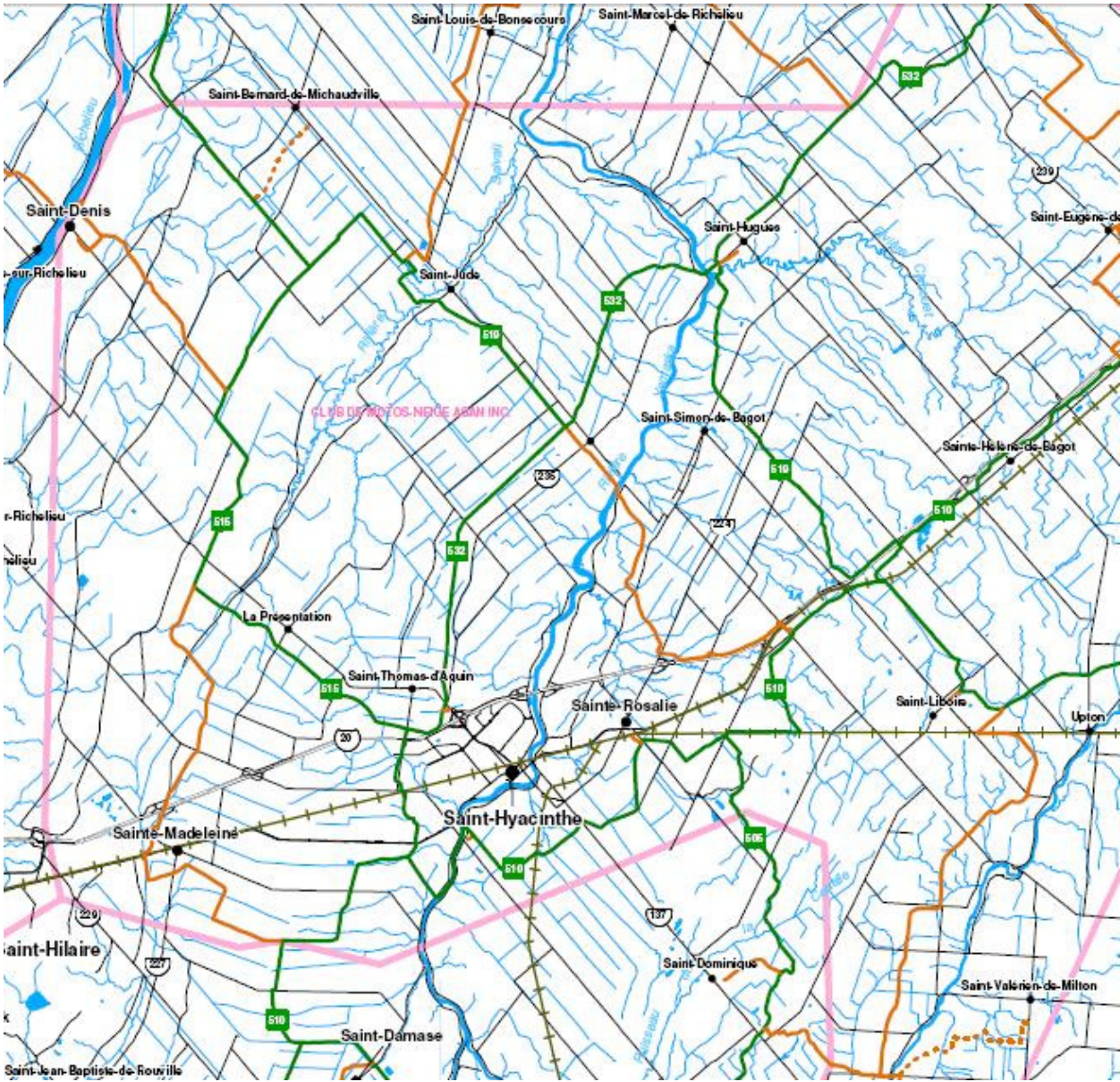
Partage du chemin Du Grand-Pré



sentier interrégional

**La MRC des Maskoutains**

Il n'y a pas de sentier interrégional de motoneige sur ce territoire.



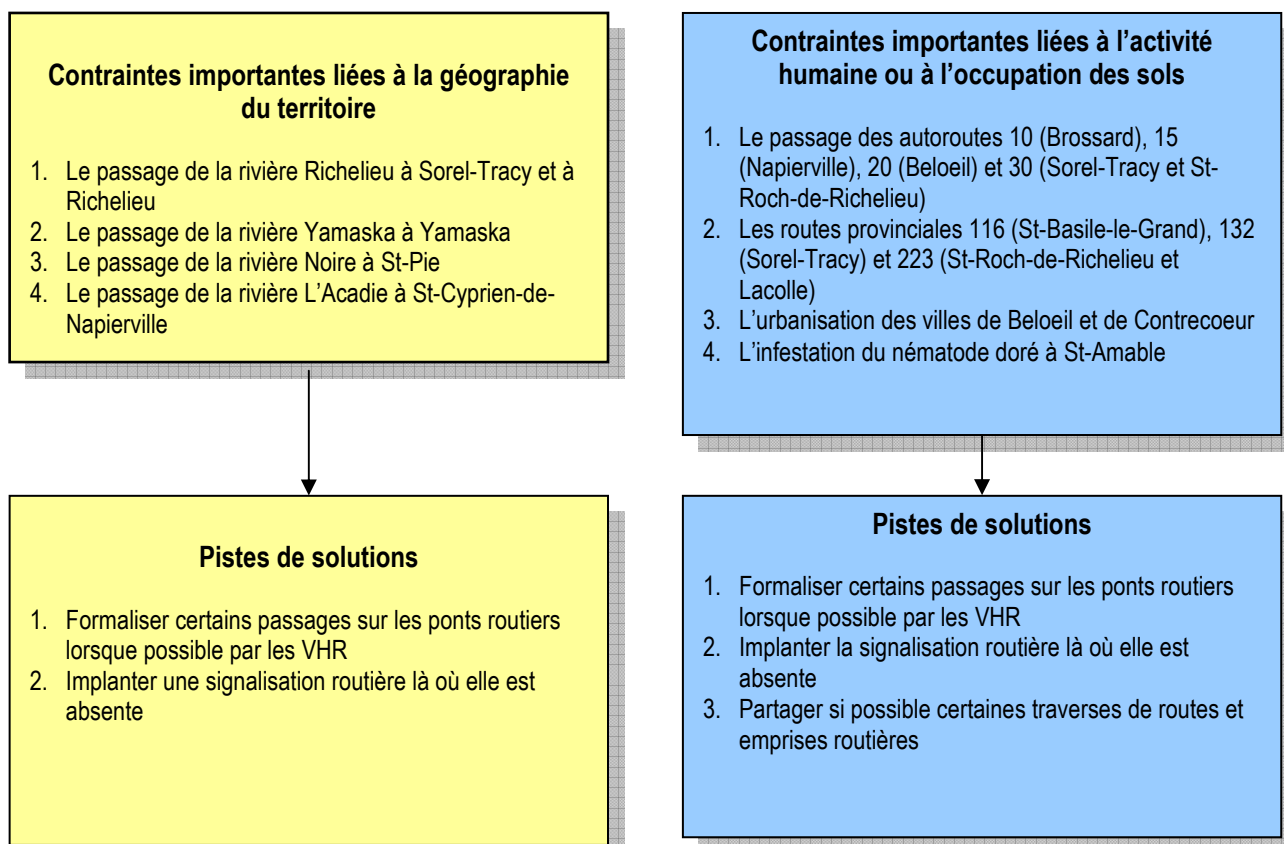
### 3. VERS LA RECONNAISSANCE DU RÉSEAU INTERRÉGIONAL

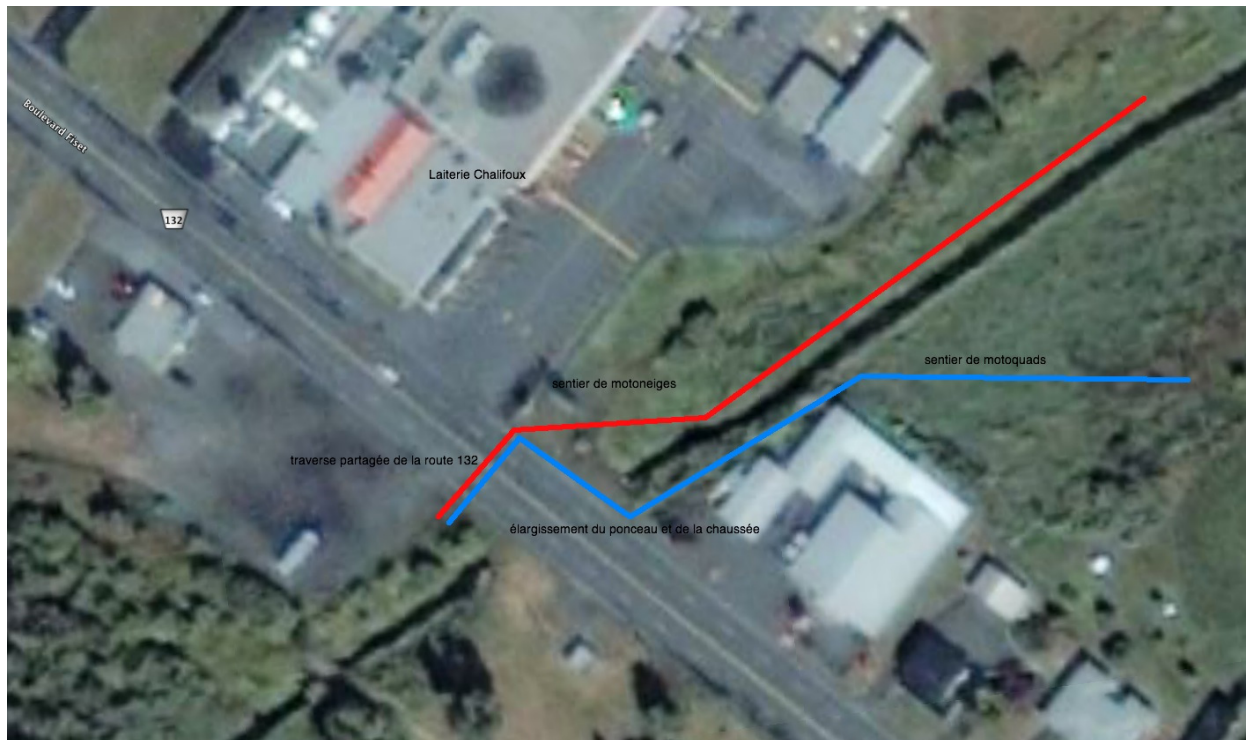
L'avenir d'un réseau interrégional repose sur la concertation du développement, sur le partage d'une vision commune et sur le choix d'axes structurants qui favoriseront le réseautage entre les différentes régions du Québec. À cet égard, la **collaboration** entre les usagers du réseau, le **partage** de certaines infrastructures publiques ou privées et le développement d'une **éthique** de circulation sur les sentiers sont les gages d'un maintien des sentiers. Sans ces ingrédients, les solutions recherchées risquent fort d'être éphémères car les préjugés tenaces à l'égard de ces pratiques de loisirs subsisteront auprès des propriétaires privés.

#### 3.1- SYNTHÈSE DES CONTRAINTES ET PISTES DE SOLUTIONS

Depuis que la Table de concertation a débuté ses activités, il appert que l'activité agricole et certains lieux de pratique constitueront toujours des points fragiles dans la pérennisation du réseau. On circule toujours sur des terrains privés et cette réalité laissera toujours planer la possibilité d'un non renouvellement des droits de passage. Ce droit de propriété n'est nullement remis en cause par la Table. Il y a aussi des contraintes géographiques incontournables qui sont les traverses de cours d'eau, et le coût des solutions serait probablement élevé pour leur mise en œuvre.

Les tableaux suivants résument ces situations.





Exemple de solution pour partager la traverse de la route 132 dans Sorel-Tracy :

Actuellement la traverse des motoneiges est conforme aux normes du ministère tandis que la traverse des quads s'effectue de l'autre côté du ruisseau rendant ainsi les distances de visibilité insuffisantes.

La solution consisterait à grouper ensemble la traverse des deux types de sentiers, motoneiges et quads, au même endroit, là où la distance de visibilité est adéquate. Pour éviter des conflits de partage de sentiers, les motoneiges continueraient à circuler à l'Ouest du ruisseau. Les quads devraient quant à eux, circuler en bordure de la route 132 pour traverser le ruisseau et reprendre le sentier à l'Est du ruisseau. Il faudra vraisemblablement ajouter une section de ponceau à cet endroit pour éviter la circulation des quads sur l'accotement du boulevard Fiset.

Cette solution reste à être approuvée par les deux clubs impliqués et le MTQ.



Exemple de solution pour partager la traverse de la route 116 dans Saint-Basile-le-Grand :

Actuellement les traverses des motoneiges et de quads s'effectuent devant le poste d'Hydro-Québec.

Cette traverse n'est pas conforme aux normes du ministère à cause du nombre de véhicules qui y circulent et de la vitesse affichée sur la route 116 (90km).

Une nouvelle traverse pourrait être aménagée un peu plus vers l'Est de la route 116, à l'endroit où un feu de circulation sera installé prochainement. Pour contrer la distraction ou l'éblouissement des usagers de la route par les motoneiges et les motoquads, une clôture antiéblouissement devrait être prévue entre la chaussée et les sentiers.

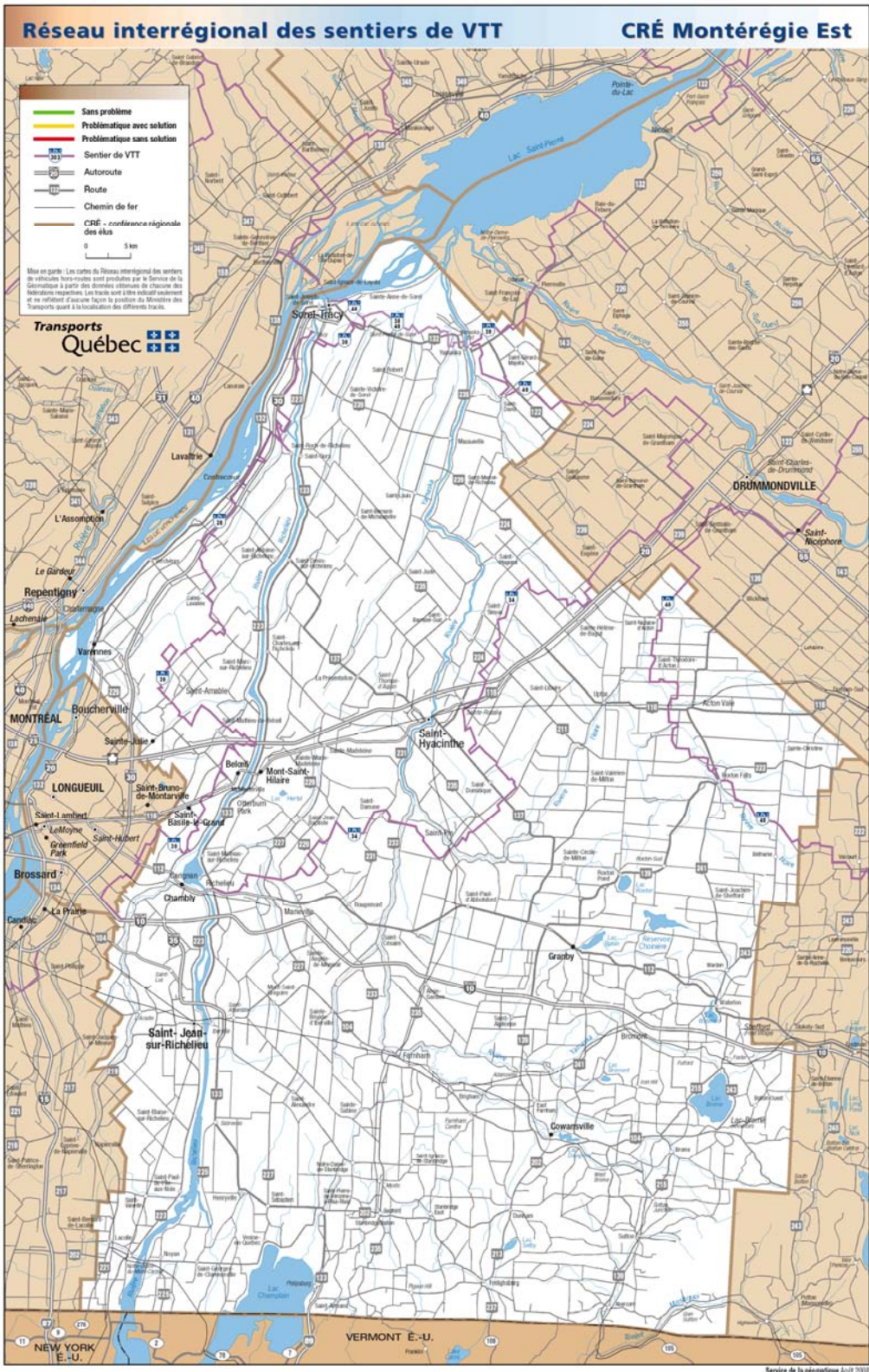
---

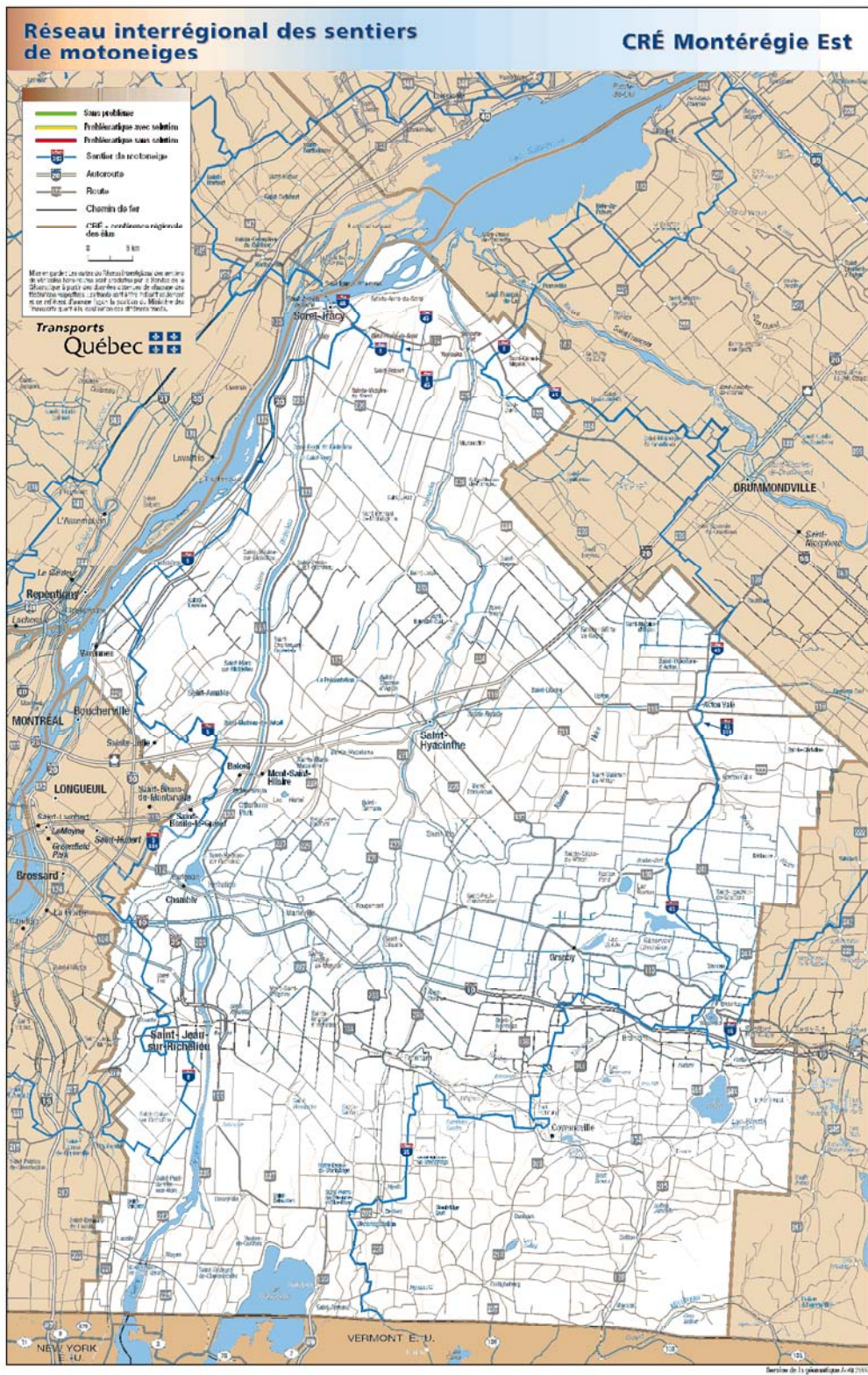
### 3.2- LE RÉSEAU RETENU

---

Au terme des activités de la Table de concertation sur les véhicules hors route, le ministère des Transports demande pour novembre 2009, un dépôt du tracé régional. Ce tracé est validé dans la mesure où les droits de passages avec les producteurs agricoles et les propriétaires privés sont renouvelés annuellement.

Le sentier évoluera dans le temps, on s'en doute. Mais essentiellement, le tracé devrait rester dans le même axe qu'on le connaît actuellement car les clubs et leurs Fédérations comptent sur le civisme de leurs membres et la bonne volonté des propriétaires. Depuis trois ans, le sentier a un peu bougé, à cause des contraintes décrites précédemment.





---

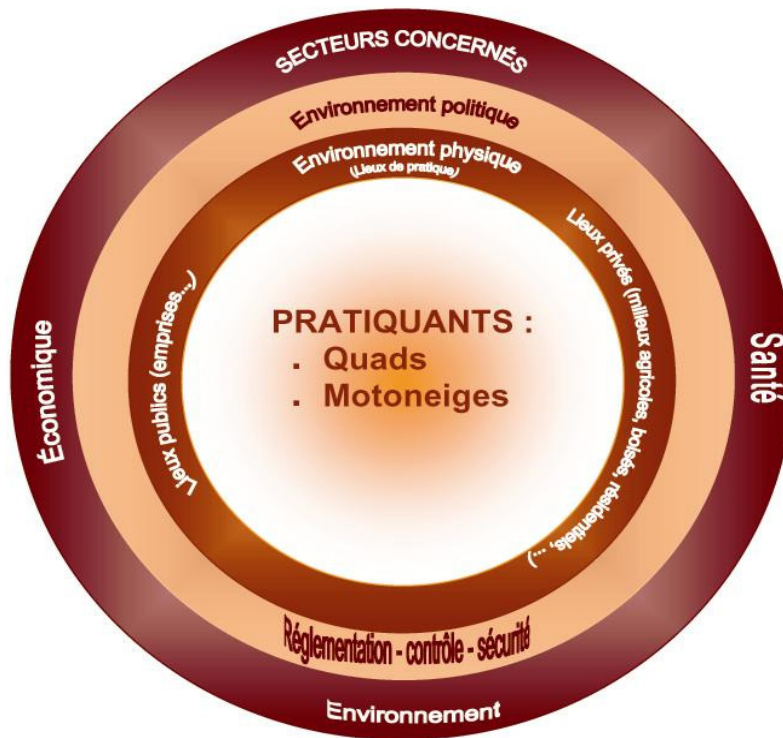
### 3.3- LE MODÈLE DE CONCERTATION RÉGIONALE DES SENTIERS DE VHR

---

À l'issue de la première rencontre des Tables de concertation sur les véhicules hors route que nous avons convoquées et animées, un constat général nous a amenés à modifier la démarche et l'approche préconisée au départ et même si notre intention était et demeurerait toujours d'établir des recommandations finales sous forme de consensus, il fallait à notre avis réaliser une démarche préalable beaucoup plus intense au plan de l'analyse.

En effet, même si nous avons constaté un respect mutuel des différents partenaires concernés à cette Table, leur diversité, leurs attentes et surtout leurs perceptions respectives différaient à un tel point que nous avons fragmenté la démarche de consultation par groupes et centres d'intérêt afin d'identifier les véritables enjeux.

Afin de cerner les véritables attentes et enjeux liés à chacun de ces groupes d'intérêt, nous avons conçu l'illustration suivante qui identifie chacun de ces groupes concernés avec le niveau de responsabilité qui les concerne.



C'est dans cet esprit que nos consultations se sont déroulées de façon chronologique afin de partir du centre, soit du pratiquant aux environnements physiques dans lesquels se déroule cette pratique, aux instances publiques et politiques qui ont à réglementer et contrôler cette pratique, aux instances qui pourraient avoir une influence sur la législation.

D'autre part, la tendance à généraliser les problématiques liées à la pratique, nous obligeait à se donner une connaissance très fine des situations qui prévalent sur le terrain. Une série de visites techniques a donc été réalisée plutôt discrètement.

Cette série de rencontres et de visites techniques nous a permis de mieux cerner les attentes ainsi que les facteurs de résistance et les contraintes, de façon à se doter d'une lecture de la situation la plus objective possible.

Cette démarche a peut-être été plus longue que prévue, mais nous aura permis du moins de mieux répondre à une des exigences du Ministère et au souhait des élus du territoire, soit de dégager des propositions sur une base la **plus consensuelle** possible et qui assurent une garantie de faisabilité et de solution à plus long terme.

Vous trouverez donc de façon très succincte dans ce document, les éléments qui résultent de ces consultations ainsi que les conclusions qui s'en dégagent.

## 1. LE MANDAT

Le mandat confié aux Conférences régionales des élus avait notamment pour but d'identifier un réseau interrégional dans une perspective de pérennité. Qu'en est-il de ces attentes pour chacun des groupes à ce niveau?

Bien que la permanence du réseau représente l'objectif ultime pour les pratiquants, le contexte montérégien qui fait que la pratique s'effectue essentiellement sur des terres de nature privée rend cette attente très vulnérable. Les propriétaires privés sont essentiellement des agriculteurs ne désirant pas négocier d'entente à moyen ou long terme et le type d'agriculture pratiquée limite la pratique qu'à quelques mois par année. (Voir la résolution prise par le comité exécutif de l'UPA).

En ce qui concerne les autres hypothèses, soit celles qui intègrent les environnements de tenure publique, la seule autre alternative consiste à considérer les emprises routières du MTQ, une option qui n'est pas privilégiée par le Ministère en région.

En ce qui a trait aux emprises ferroviaires désaffectées et récupérées par le Ministère, la majorité a été convertie en pistes cyclables et la vocation de ces dernières rend la cohabitation difficile, voire impossible, dans la majorité des cas. Nous n'écartons toutefois pas totalement cette hypothèse dans le cas où il y aurait de telles emprises disponibles et non utilisées qui permettraient bien sûr d'assurer un lien dans les axes interrégionaux ou de contextes spécifiques qui rendraient la cohabitation possible (espacement, type de pratique, ...).

De toute évidence, il semble que si l'on désire maintenir un tel réseau en fonction, il faudra compter à court terme sur une formule de partenariat entre les fédérations et leurs clubs avec les propriétaires privés.

Nous avons donc rencontré les représentants de ces deux parties qui ont conclu unanimement qu'il faille trouver une formule de gestion qui requiert une solution au seul problème majeur qui se manifeste, soit : **le manque de civisme**.

## 2. LE CIVISME, UN ENJEU MAJEUR

La qualité de gestion et de contrôle de ces réseaux constitue l'enjeu majeur, autant pour les représentants des fédérations, qui considèrent que ce facteur nuit considérablement à l'image de leur organisation (voir rapport du 15 novembre 2007, pages 2 et 3), que pour les propriétaires, qui déplorent les effets négatifs de tels comportements dans l'environnement. Sans oublier les préoccupations qui s'en suivent chez les instances publiques et les élus qui se retrouvent avec l'obligation de gérer des problématiques complexes et pour lesquelles ils disposent de peu d'informations et de ressources.

## 3. VERS UNE COHABITATION HARMONIEUSE

Considérant que le défi, tel que décrit par le ministère des Transports du Québec (MTQ), est d'obtenir un **consensus régional sur les réseaux de sentiers qui permette une pratique sécuritaire et respectueuse des citoyens riverains et de l'environnement tout en générant des retombées économiques en région** et que le contexte nous oblige à maintenir la majorité du réseau en milieu privé, une condition essentielle s'applique, soit : **la cohabitation harmonieuse** entre tous les acteurs.

Cette cohabitation est possible si nous mettons en place des mécanismes qui permettent de résoudre les conflits :

- entre les pratiquants d'une même activité (quads, motoneiges);
- entre les pratiquants des deux fédérations;
- entre les utilisateurs et les propriétaires des lieux concernés;
- entre les utilisateurs et les riverains.

Des mécanismes permanents doivent à notre avis être mis en place si nous voulons assurer une certaine paix sociale, seule condition pour atteindre une relative pérennité.

Bref, nous appelons ici à une vaste stratégie qui repose sur les fonctions suivantes :

- sensibilisation
- éducation
- communication
- concertation
- contrôle

#### 4. DES CONDITIONS À METTRE EN PLACE

Comme nous le soumettions dans le dernier rapport, tous conviennent qu'il faille « **reconstruire une confiance mutuelle** » et si des mécanismes permettant d'établir de telles relations ne sont pas mis en place de façon permanente, ce sera un éternel recommencement, en prenant pour acquis que ces négociations seront toujours de plus en plus difficiles puisque les tensions iront en augmentant.

Compte tenu de toutes ces considérations, plutôt que de traiter du concept de pérennité à court terme, nous devons aborder celui de la **continuité** qui repose sur le principe de conditionnalité, soit : d'octroyer un accès conditionnellement à la mise en place de mécanismes qui favorisent une cohabitation harmonieuse.

#### 5. UN PACTE ENTRE LES PARTENAIRES ET LES PRATIQUANTS

Cette entente implique dans un premier temps les représentants des pratiquants (fédérations et clubs) avec ceux des propriétaires (UPA, ...), qui aurait pour objectifs de :

- convenir mutuellement :
  - d'un code d'éthique assurant une quiétude aux riverains et la sécurité de la pratique;
  - des moyens de diffusion;
- mettre en place :
  - des mécanismes de contrôle;
  - et des méthodes de gestion de conflits.

Pour ce faire, nous proposons les moyens suivants :

1. Production d'un feuillet d'information uniforme décrivant le code d'éthique, le réseau de pratique et les coordonnées de la personne responsable du club;
2. Production d'un protocole d'entente qui balise toutes les conditions. Ce protocole serait produit conjointement par les représentants des utilisateurs (Fédérations) et des propriétaires (UPA, ...);
3. Production d'un feuillet informatif simple destiné aux propriétaires, produit conjointement par les représentants des utilisateurs (Fédérations) et des propriétaires (UPA), indiquant les droits et obligations liés à une entente;
4. Élaboration de la procédure de contrôle des réseaux entre le représentant du club, le syndicat local de l'UPA et du représentant de la MRC concernée;
5. Mise en place d'une Table de liaison. Ce mécanisme de concertation volontaire pourrait être formé d'intervenants des instances concernées le plus près possible du terrain, soit le représentant du club, le représentant du syndicat local de l'UPA et de celui de la MRC.

Elle pourrait se réunir sur une base biannuelle, soit :

- en début de saison afin de s'informer mutuellement sur le réseau;
- en fin de saison pour dresser un état de situation par rapport aux problématiques vécues et aux éléments de solution proposés.

## 4. LE PLAN D'ÉVACUATION DES BLESSÉS

---

### 4.1- TRANSPORT DES PERSONNES BLESSÉES

---

Pour l'ensemble du Québec, en pratique, l'évacuation des blessés se fait adéquatement, mais légalement, il semble y avoir certains « vides », ce qui fait que les intervenants prennent parfois des risques (par exemple, les ambulanciers ne devraient pas monter sur les VHR pour se rendre sur les lieux d'un d'accident).

L'absence d'un cadre pour les plans d'évacuation des blessés (PEB) des CRÉ fait que les CRÉ se posent des questions sur les rôles et responsabilités et freine les travaux.

Le ministère de la Sécurité publique travaille actuellement sur un cadre que chaque CRÉ sera appelé à bonifier pour les besoins du territoire.

---

### 4.2- RECENSEMENT DES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES EN RECHERCHE ET SAUVETAGE

---

La situation actuelle sur cette question est celle-ci :

- Le MSP travaille à l'élaboration d'un questionnaire. L'objectif du questionnaire n'est pas d'aller vers des obligations, mais bien de savoir qu'est-ce qui est disponible.
- Lors de la rencontre du comité de liaison du 26 mars 2009, on a réalisé que certaines CRÉ voulaient faire un inventaire des ressources dans le cadre de leur PEB. Étant donné que le MSP a déjà entrepris cette démarche, il ne faudrait pas refaire le même travail.
- Le MSP se questionne à savoir si le questionnaire devrait être envoyé seulement aux services d'incendie ou à d'autres organismes aussi : MRC, municipalités, SQ, etc.
- Idéalement, on souhaite que le questionnaire soit finalisé et disponible sur Internet en mai et que le rapport soit produit en septembre.
- Le représentant de la SQ affirme que pratiquement tous les postes de la SQ ont des quads et motoneiges – le nombre de VHR disponibles varie selon les besoins régionaux.
- Parfois, certains équipements ne sont pas disponibles dans les casernes. Ce sont les clubs qui les entreposent chez un membre du conseil d'administration. Il serait peut-être préférable de revoir cette pratique et de donner comme nouvelle directive d'entreposer tous les équipements disponibles (ex. : traîneaux) aux casernes.

## 5. L'ÉVALUATION DES COÛTS D'AMÉNAGEMENT

---

### 5.1- LES TRAVAUX PRÉVUS AU SENTIER INTERRÉGIONAL DE QUADS

---

Trois projets majeurs ont été identifiés à titre de priorités d'intervention pour des raisons évidentes de sécurité :

- La traverse de la rivière Richelieu à Sorel-Tracy dans l'emprise d'Hydro-Québec;
- La traverse de la route 116;
- La traverse de la route 112. Bien que cette dernière ne soit pas localisée sur le territoire de la CRÉ Montérégie Est, elle se situe sur celui de la CRÉ de Longueuil qui n'a pas de Table de concertation.

Pour les deux traverses des routes (112 et 116), des démarches avec le club local concerné et la direction régionale du MTQ sont en cours. À cause des analyses que doit effectuer le MTQ, ces travaux ne pourront se réaliser cette année.

Quant à la traverse de la rivière Richelieu, des démarches devront être réalisées auprès des différents acteurs concernés.

### 5.2- LES TRAVAUX PRÉVUS AU SENTIER INTERRÉGIONAL DE MOTONEIGES

---

Le Club de motoneige du centre de la Montérégie, appuyé par la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec, travaille en collaboration avec le MTQ à relocaliser la traverse de la route 116, de la route 112 et du chemin de fer. Le projet total serait estimé pour le moment à 175 000 \$. Il a été convenu de demander au MAMROT de réserver l'enveloppe de 100 000 \$ pour la CRÉ et de demander un 100 000 \$ supplémentaire. Puisque le ministère des Transports ne préconise pas l'installation de feux de circulation sur les routes 112 et 116, mais plutôt des feux clignotants, il y aurait quelques options à l'étude.

### 5.3- LE PROGRAMME DU MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES, DES RÉGIONS ET DE L'OCCUPATION DU TERRITOIRE

---

Ce programme a été présenté et a fait l'objet de demandes d'aide pour le projet cité plus haut.