



**RAPPORT SUR L'ÉLABORATION D'UN TRACÉ
THÉORIQUE POUR DES SENTIERS DURABLES DE
VÉHICULES HORS ROUTE EN ESTRIE**

Déposé par :

**CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUS
DE L'ESTRIE**

Le 16 septembre 2011

TABLE DES MATIÈRES

1.	Rappel du mandat gouvernemental	4
1.1.	Contexte	4
1.2.	Prolongement	4
1.3.	Établissement des réseaux de sentiers interrégionaux	4
2.	Particularité régionale de l'Estrie	5
2.1.	Topographie	5
2.2.	Occupation du sol	5
3.	Tracés des sentiers interrégionaux optimaux	6
3.1.	Méthodologie	6
3.1.1.	Identification préliminaire des sentiers	6
3.1.2.	Mise en place des comités techniques par MRC	6
3.1.3.	Mise en place d'un comité restreint régional	6
3.2.	Sentiers de motoneiges optimaux	7
3.2.1.	Situation actuelle	7
3.2.2.	Description des sentiers interrégionaux optimaux	9
3.2.3.	Nouveaux sentiers	11
3.3.	Sentiers de quads optimaux	14
3.3.1.	Situation actuelle	14
3.3.2.	Description des sentiers interrégionaux optimaux	16
3.3.3.	Nouveaux sentiers	18
4.	Évaluation des coûts	20
4.1.	Droit de passage	20
4.2.	Nouveaux aménagements	21

4.3.	Mise à niveau des sentiers existants.....	22
4.4.	Coût total estimé.....	22
5.	Principales problématiques pour la mise en place de sentiers permanents.....	23
5.1.	Droit de passage et permanence des sentiers.....	23
5.2.	Capacité organisationnelle des clubs de VHR	23
5.3.	Délinquance, vitesse et image négative de la pratique du quad et de la motoneige	24
5.4.	Crainte des clubs locaux de motoneiges et de quads.....	24
6.	Conditions de réussite.....	24
7.	Conclusion.....	27
	ANNEXES	29

1. Rappel du mandat gouvernemental

1.1. Contexte

En avril 2006, le gouvernement du Québec annonçait la mise en œuvre de 34 mesures visant d'une part à rendre la cohabitation plus harmonieuse entre les résidents riverains des sentiers de véhicules hors route (VHR) et les utilisateurs de ces véhicules, et d'autre part à améliorer la sécurité des utilisateurs. Parmi ces mesures se trouvait la mise en place de tables de concertation régionale pilotées par les conférences régionales des élus (CRÉ), ou une autre instance régionale désignée par les CRÉ.

En juillet 2006, un premier mandat a été confié par le MTQ, à l'intention de 16 CRÉ où existe un nombre significatif de sentiers de VHR, de même qu'à la CRÉ de Laval, afin de mettre sur pied une table de concertation régionale pour établir deux réseaux de sentiers interrégionaux à partir des sentiers existants – soit l'un pour la motoneige et l'autre pour le quad – qui fassent consensus dans les régions avant le 1^{er} novembre 2009.

Le mandat était alors de mettre en place deux réseaux permanents ou semi-permanents. Au cours des travaux des tables de concertation régionale, il est clairement apparu que les réseaux interrégionaux ne pourraient pas être permanents. Cependant, des droits de passage de plus d'un an peuvent être recherchés, en accord avec les propriétaires fonciers, particulièrement quand des investissements importants doivent être faits dans les sentiers.

1.2. Prolongement

Après trois années de travail assidu, les tables de concertation régionale se sont révélées extrêmement efficaces et utiles, et elles ont grandement contribué à régler plusieurs problèmes de cohabitation. À la demande de l'ensemble des régions, le ministre délégué aux Transports confie donc un deuxième mandat aux CRÉ; celui de l'Estrie se terminera en mars 2013.

Dans le but d'instaurer un suivi rigoureux et un soutien aux CRÉ, le MTQ a mis en place un Comité de liaison MTQ-régions, composé des coordonnateurs des tables de concertation régionale et des représentants du MTQ à ces tables. Les fédérations de VHR ont été invitées à se joindre au comité.

1.3. Établissement des réseaux de sentiers interrégionaux

La première mission de chaque table de concertation régionale est d'exécuter les travaux du premier mandat. Ainsi, les deux réseaux de sentiers interrégionaux pour les VHR devront être identifiés à même les réseaux existants et devront avoir obtenu tous les droits de passage appropriés. Ces sentiers devront être aménagés de façon à atténuer les inconvénients de voisinage.

Dans certains cas, les sentiers conflictuels devront être déménagés ou réaménagés, par exemple avec des mesures d'atténuation du bruit ou de la vitesse. Dans le cas où des délocalisations seront envisagées, les sentiers régionaux ou locaux devront être considérés de façon prioritaire avant de construire de nouveaux tronçons de sentiers.

Lors de la rencontre du Comité de liaison MTQ-régions du 26 janvier 2011, le ministre délégué aux transports, monsieur MacMillan, a demandé aux CRÉ des différentes régions d'établir, pour le 1^{er} septembre 2011, un tracé théorique, une évaluation des coûts ainsi que les conditions nécessaires pour la mise en place de sentiers VHR interrégionaux permanents.

2. Particularité régionale de l'Estrie

2.1. Topographie

L'Estrie présente une topographie accidentée, dominée par les Appalaches et caractérisée par un relief varié constitué de secteurs montagneux entrecoupés de lacs et de cours d'eau auxquels s'ajoute un découpage irrégulier de terres cultivées et de forêts¹. Cette réalité limite l'espace disponible pour l'aménagement d'infrastructures de transport et crée une compétition importante entre les différents modes de transport pour les meilleurs sites.

2.2. Occupation du sol

Le territoire estrien est caractérisé par une très forte prédominance de terres de tenure privée d'une faible superficie. La superficie totale de l'Estrie est constituée à 73 % de terrains forestiers productifs, à 1,4 % de terrains forestiers improductifs, de 18 % de terrains agricoles, à 3,1 % de lacs et de rivières et à 3,4 % de terrains autres. Les terres du domaine public ne correspondent qu'à 9 % du territoire de l'Estrie et sont relativement morcelées. Elles sont principalement concentrées dans la MRC du Granit. La superficie moyenne des propriétés agricoles ou forestières est d'environ 70 hectares.

¹ Portrait et enjeux biophysiques de l'Estrie, CRRNT de l'Estrie, 2010.

3. Tracés des sentiers interrégionaux optimums

3.1. Méthodologie

3.1.1. Identification préliminaire des sentiers

Les sentiers existant à la fin de la saison 2010-2011 ont été identifiés grâce aux données fournies par la Fédération québécoise des clubs quads (FQCQ) ainsi que par la fédération des clubs de motoneigistes du Québec (FQCQ). Les sentiers ont ensuite été validés par les clubs locaux.

L'identification préliminaire de tracés optimums s'est faite à partir des tracés identifiés lors du premier mandat confié à la CRÉ de l'Estrie ainsi qu'à partir des sentiers existants, avec la volonté de maximiser l'utilisation des corridors à fort potentiel de permanence, tels que les emprises d'autoroutes, les lignes de chemin de fer désaffectées, les emprises d'Hydro-Québec, etc. Ces tracés préliminaires devaient servir de base de travail.

3.1.2. Mise en place des comités techniques par MRC

Dans un deuxième temps, des comités techniques ont été mis en place dans chacune des MRC (sauf MRC des Sources) afin de valider les tracés préliminaires, d'identifier les problématiques importantes et de déterminer les pistes de solution qui pouvaient être mises de l'avant. La composition des comités techniques se lit comme suit :

- l'aménagiste de la MRC;
- un représentant de chacun des clubs de motoneiges locaux;
- un représentant de chacun des clubs de quads locaux;
- un représentant des syndicats locaux de l'UPA;
- le chargé de projet de la CRÉ de l'Estrie.

En plus de valider les tracés, les comités techniques ont permis aux différents intervenants locaux d'échanger sur différentes problématiques, de préciser leurs attentes et leurs craintes face au mandat confié à la table de concertation. Ils ont aussi pu identifier certaines conditions pour la réussite du projet.

3.1.3. Mise en place d'un comité restreint régional

Un comité restreint régional, issu de la table estrienne de concertation sur les VHR, a été formé afin de faciliter les échanges entre les principaux acteurs. La composition du comité restreint régional se lit comme suit :

- un représentant du MTQ;
- un représentant de la FCMQ;
- un représentant de la FQCQ;
- un représentant de l'UPA;
- le chargé de projet de la CRÉ de l'Estrie.

3.2. Sentiers de motoneiges optimums

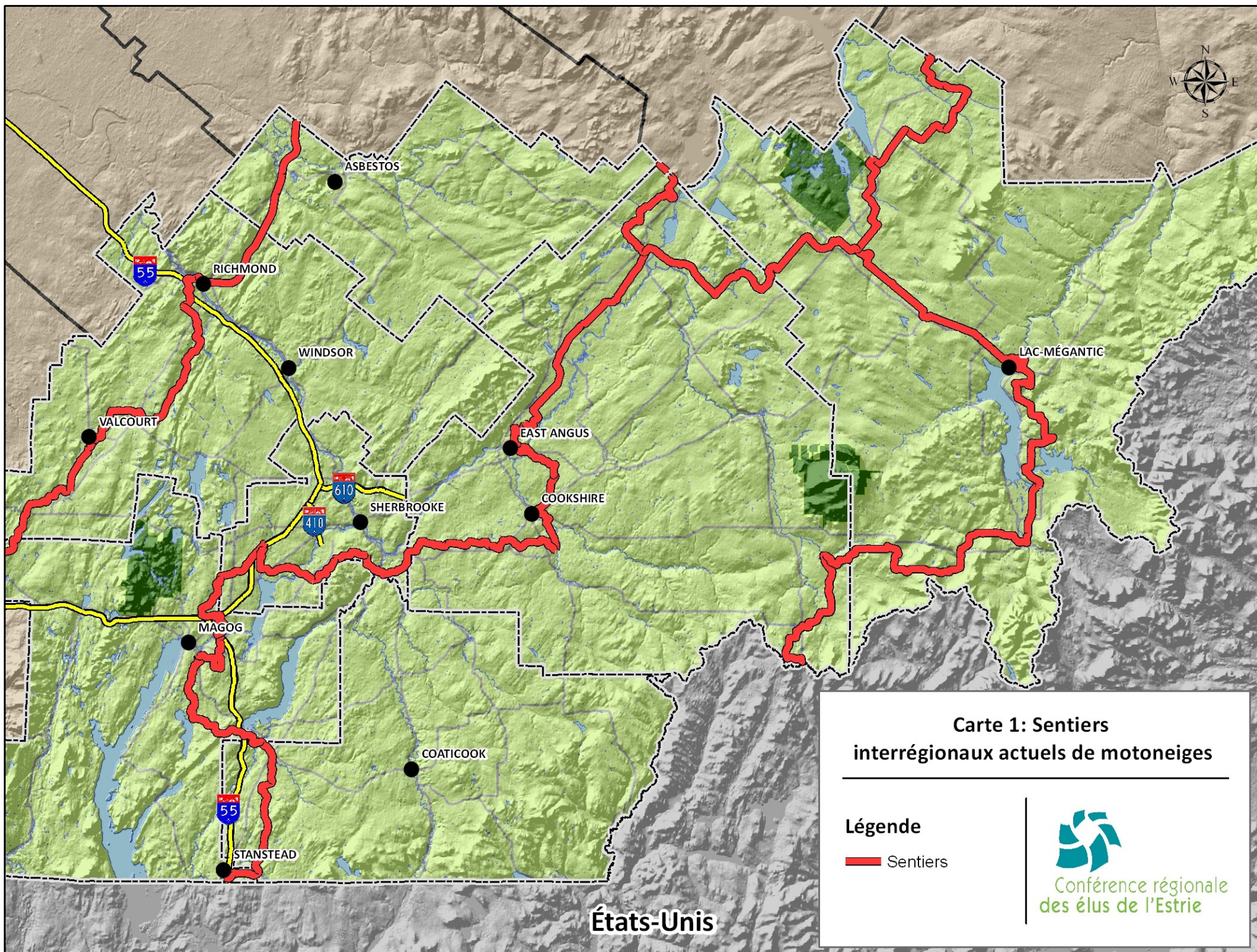
3.2.1. Situation actuelle

Le réseau de motoneige compte actuellement en Estrie 1 500 km de sentiers, dont 495 km font partie des sentiers interrégionaux. Les sentiers interrégionaux sont divisés en 3 sentiers : le 35 situé au nord-est, le 55 situé au centre et le 65 situé au sud-ouest. Les trois sentiers actuels représentés à la carte numéro 1 suivent trois axes parallèles orientés du nord-est vers le sud-ouest. Il n'existe pas de véritable interconnexion dans la région entre les trois différents sentiers. Les sentiers interrégionaux sont à 90 % situés sur des terres privées.

Toutefois, 9 km sont situés sur des terres du domaine de l'état et 40 km se trouvent soit sur des emprises du MTQ, soit sur des terrains appartenant à des municipalités totalisant ensemble 9 % des sentiers interrégionaux.

Tableau 1 : Sentiers interrégionaux de motoneiges actuels

Tenure des terres	Longueur	Pourcentage
Publique	50,7 km	9,5 %
Privée	444,3 km	90,5 %



3.2.2. Description des sentiers interrégionaux optimums

La proposition actuelle compte 641 km de sentiers de motoneige, soit une augmentation d'un peu plus de 20 % par rapport au sentier actuel. Cette augmentation peut être expliquée par le fait que la proposition améliore la connectivité entre les différents sentiers et par le fait qu'elle priorise les zones à fort potentiel de permanence. Ainsi, la proposition fait passer de 9 % à 22 % le nombre de km de sentiers situés sur des terres publiques.

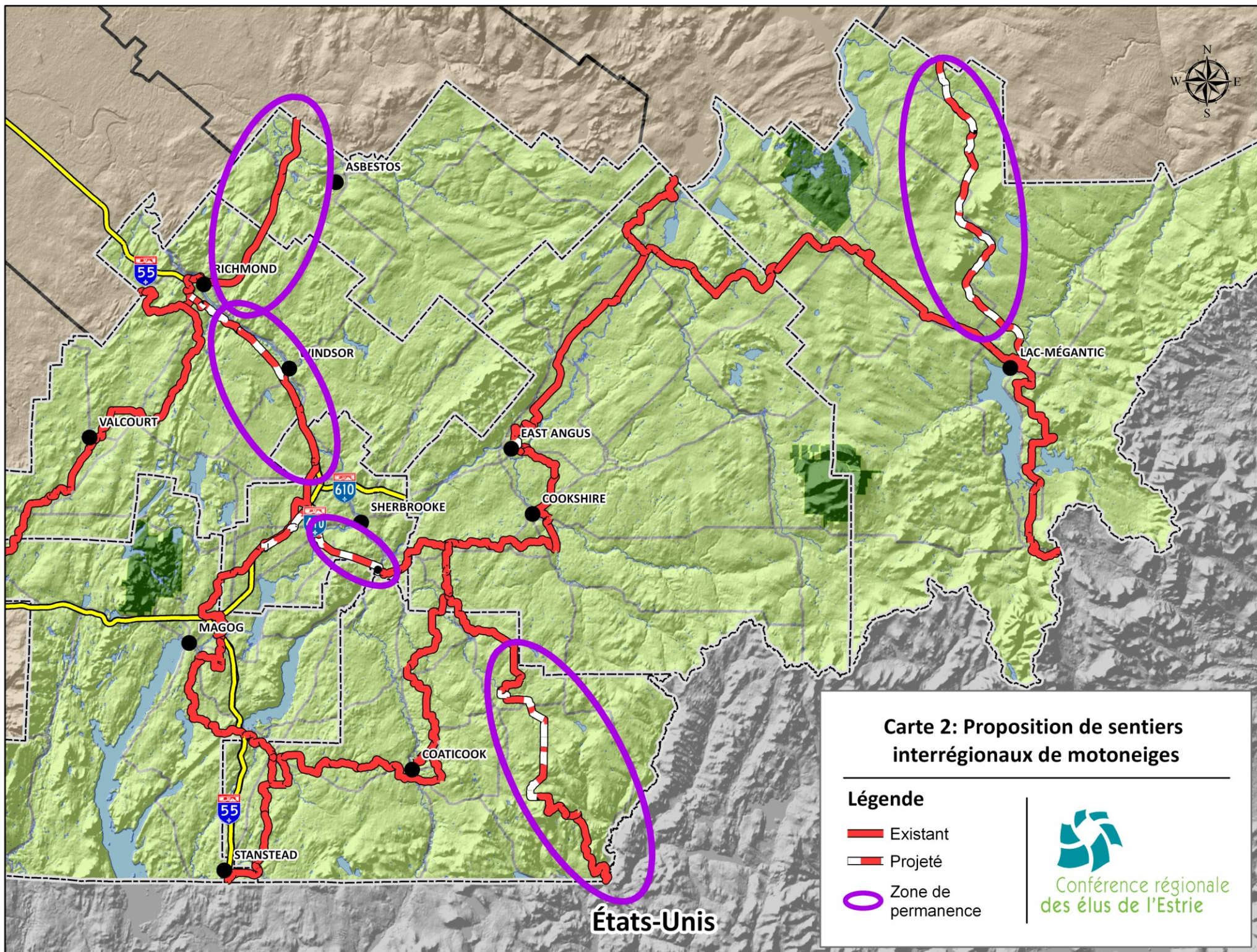
La diminution du nombre de traverses de route ainsi que l'accès à des endroits stratégiques dans chacune des MRC ont aussi été considérées dans l'élaboration des tracés afin de maximiser les retombées économiques de cette activité qui est la principale motivation de ce projet.

Trois accès aux États-Unis ont été déterminés, soit aux postes frontaliers de Stanstead, d'East Hereford et au poste situé sur la route 161 dans la municipalité de Saint-Augustin-de-Woburn. La carte numéro 2 montre l'ensemble des sentiers proposés ainsi que les zones où une permanence à court terme est possible ainsi que les nouveaux sentiers qui devront être aménagés.

Tableau 2 : Description générale des sentiers de motoneiges proposés

Catégories	Description
Km des sentiers sur terre publique	144 km totalisant 22 % des sentiers soit une augmentation de 13 % par rapport aux sentiers interrégionaux actuels
Km des sentiers sur terre privée	497 km totalisant 78 % des sentiers
Nombre de droits de passage	1470 *
Durée des droits de passage	S. O.
Nombre de traverses de route sous la juridiction du MTQ	54
Nombre de traverses de route sous juridiction municipale	142
Km des sentiers situés dans les emprises de route du MTQ	35 km
Km des sentiers situés dans les emprises de route municipale	S. O.
Km des sentiers situés dans les emprises d'Hydro-Québec	101,5 km

* Données approximatives.

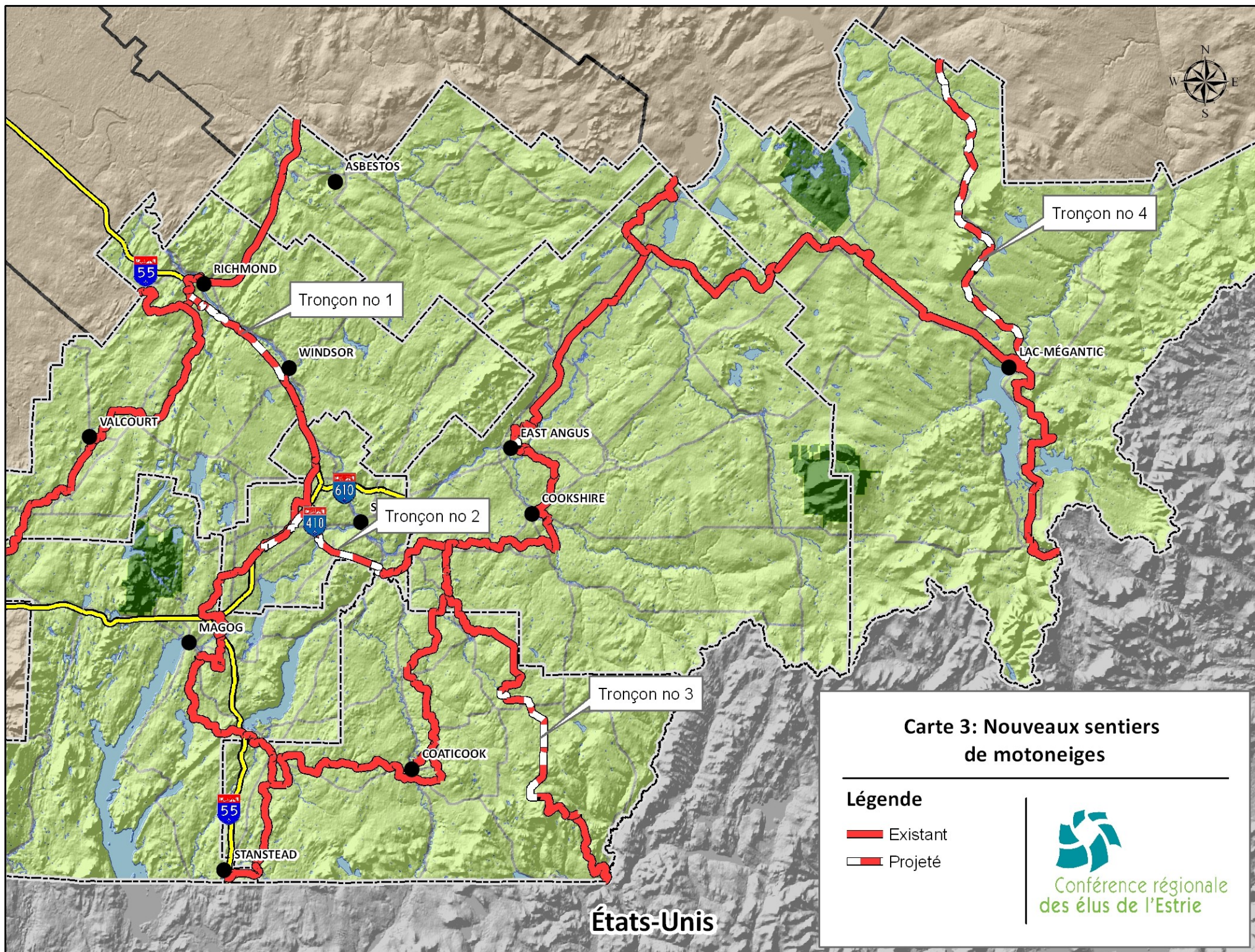


3.2.3. Nouveaux sentiers

Bien que la proposition actuelle de sentiers interrégionaux soit principalement basée sur des sentiers existants, elle nécessite cependant l'aménagement de 4 nouveaux tronçons de sentiers qui permettront d'augmenter la pérennité des sentiers. Ces nouveaux sentiers totalisent 105 km soit 16 % des sentiers. Les trois premiers tronçons sont situés sur un axe nord-sud partant des États-Unis jusqu'à la région du Centre-du-Québec en passant par Sherbrooke. Il s'agit d'un axe très important où la permanence est possible sur une majeure partie du sentier. L'ensemble des nouveaux tronçons est montré à la carte numéro 3.

- *Tronçon no 1* : Il s'agit d'un sentier d'une longueur de 16 km qui serait aménagé dans l'emprise du côté est de l'autoroute 55 entre la ville de Windsor et la ville de Richmond. Actuellement, les motoneiges utilisent déjà l'emprise de l'autoroute jusqu'à Windsor. Il s'agirait donc d'un prolongement de ce sentier qui permettrait de rejoindre de façon permanente le sentier no 35 qui utilise la piste cyclable entre Richmond et Danville, située sur une ancienne emprise ferroviaire. La construction de ce tronçon permettrait d'obtenir un sentier permanent sur presque la totalité de sa longueur entre la région du Centre-du-Québec et la ville de Sherbrooke, soit sur une distance de 75 km. La topographie escarpée et le grand nombre de cours d'eau à traverser rendent cependant la réalisation de ce sentier plus difficile et relativement dispendieuse. De plus, comme il s'agit d'un sentier bidirectionnel, des mesures d'antiéblouissement et de contrôle de la circulation sont à prévoir.
- *Tronçon no 2* : Il s'agit d'un sentier totalisant 20 km qui permettrait de traverser la ville de Sherbrooke en passant par le parc industriel, l'emprise de l'autoroute 410 existante et l'emprise du futur prolongement de l'autoroute 410. Il s'agit d'un sentier qui serait partagé avec les quads, étant donné l'espace restreint et la volonté des deux fédérations d'accéder aux services de la rue King et des grands hôtels de Sherbrooke. Le fait de partager le sentier ne semble pas causer de problème aux différents clubs, compte tenu des bénéfices associés à ce sentier. Ce sentier est très important, car il s'agit d'un tronçon qui serait permanent et qui permettrait l'accès aux services de restauration et d'hébergement de la ville tout en réglant plusieurs conflits liés aux sentiers actuels. L'accès à de tels services reste primordial pour la promotion de la motoneige et des quads. Ce tronçon nécessite cependant des investissements majeurs, car une nouvelle passerelle devrait être aménagée au-dessus de la rivière Magog. Des aménagements importants devraient être aussi faits dans la portion existante de l'autoroute 410, dont la mise en place de mesures d'atténuation du bruit, car des résidences se trouvent à proximité de l'emprise, ainsi que la mise en place de murs de soutènement et de mesures de contrôle de la circulation des VHR. Des discussions ont déjà eu lieu entre des membres de la Ville et le MTQ afin d'évaluer la faisabilité de ce tronçon et de prévoir d'ores et déjà les aménagements nécessaires à mettre en place par le MTQ lors de la construction du prolongement de l'autoroute 410.

- *Tronçon no 3* : Situé dans la partie est de la MRC de Coaticook dans les municipalités de Sainte-Edwidge-de-Clifton et Saint-Herménégilde, le tronçon no 3 vient compléter l'axe nord-sud pour les sentiers de motoneige. Il s'agit de déplacer un sentier existant dans l'emprise d'Hydro-Québec et qui est situé dans ce secteur en milieu forestier afin de diminuer l'impact du sentier chez les agriculteurs et de favoriser avec eux des ententes à long terme.
- *Tronçon no 4* : Il s'agit du tronçon situé dans l'emprise du chemin de fer désaffecté reliant la municipalité de Lac-Mégantic à la municipalité de Tring-Jonction. Les différentes MRC concernées par l'ancienne emprise ferroviaire sont actuellement en négociation pour l'achat de l'emprise. Une fois cette étape complétée, des rencontres devraient avoir lieu avec les différents utilisateurs potentiels afin de déterminer quelles activités pourront être développées dans l'emprise. Il est impossible, à l'heure actuelle, de définir la forme définitive que pourrait prendre ce sentier. Notons qu'aucune discussion n'a été faite avec les autorités municipales concernées.



3.3. Sentiers de quads optimums

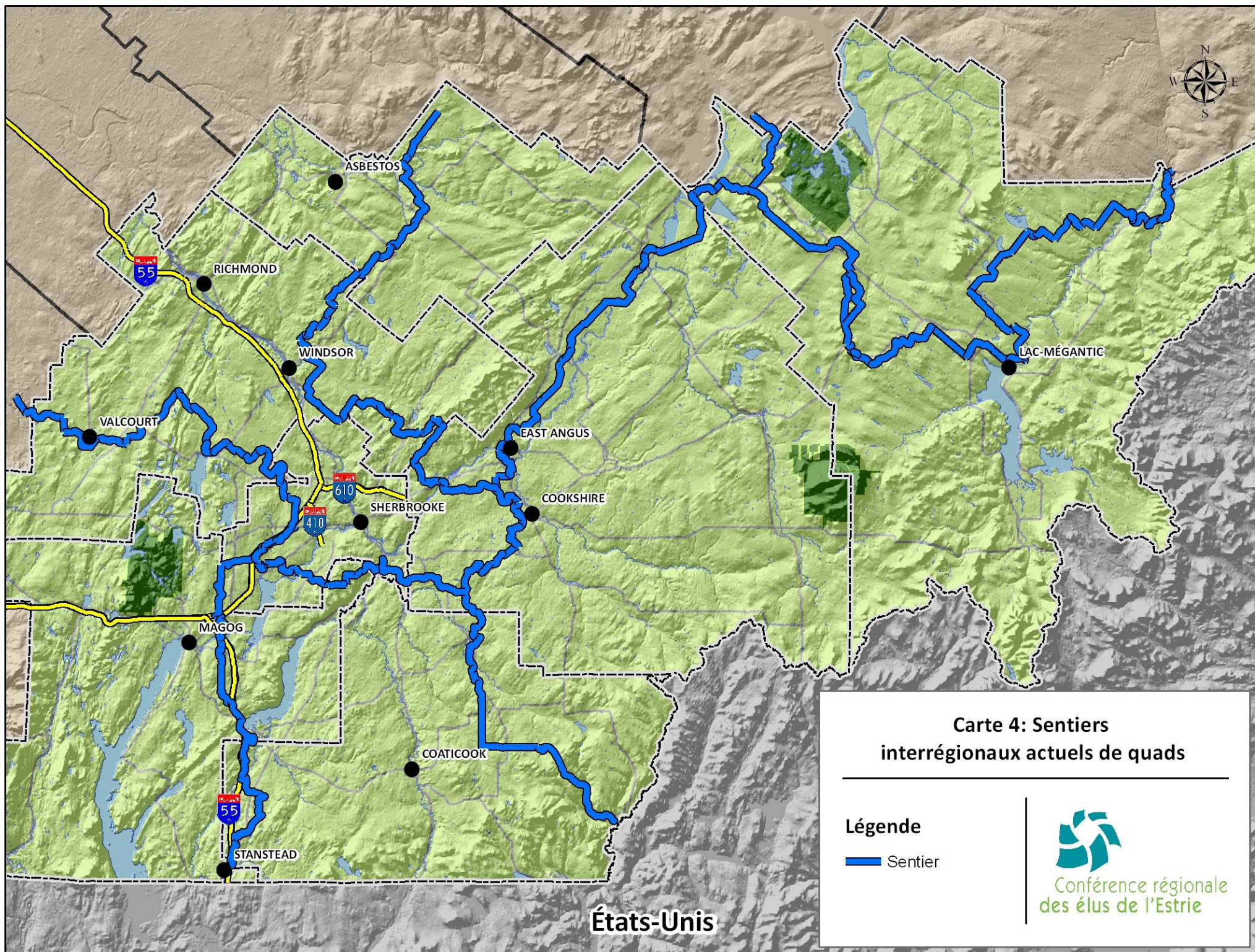
3.3.1. Situation actuelle

Le réseau quad compte actuellement en Estrie 1000 km de sentiers dont 577 km font partie des sentiers interrégionaux. Une particularité du réseau de sentiers quads en Estrie révèle que 327 km des sentiers sont situés sur le réseau routier, ce qui représente 33 % de l'ensemble des sentiers quads. Pour ce qui concerne le réseau interrégional, 126 km se trouvent sur le réseau routier, ce qui représente 21 % du réseau interrégional. Le réseau de sentiers demeure relativement dense dans la région de Sherbrooke et dans la MRC du Val-Saint-François. La MRC du Granit compte aussi un bon nombre de sentiers principalement situés sur le réseau routier. Il est important de noter que 21 % des sentiers sont situés sur le réseau routier et sont comptabilisés dans les sentiers situés sur terre publique. Dans les faits, seulement 2 % de l'ensemble des sentiers interrégionaux se situent hors route et sur terre publique. La carte numéro 4 montre les sentiers interrégionaux actuels.

Tableau 3 : Sentiers interrégionaux de quads actuels

Tenure des terres	Longueur	Pourcentage
Publique	132 km *	23,0 % *
Privée	445 km	77,0 %

* Inclus les 126 km sur route, soit 21 %.



3.3.2. Description des sentiers interrégionaux optimums

La proposition actuelle compte 546 km de sentier de quad, soit une diminution d'un peu moins de 6 %. Bien que l'utilisation des chemins publics, en particulier les chemins non asphaltés et peu fréquentés, ait été abordée à la table de concertation, il a été impossible pour les membres de la table, en fonction des données disponibles actuellement, de statuer sur la pertinence et la sécurité d'une telle circulation. Plusieurs membres de la table ont émis des réticences face à cette pratique. Dans ce contexte et comme le but premier des VHR est de rouler hors route, un critère de réduction de l'utilisation du réseau routier a été intégré dans l'analyse de la proposition.

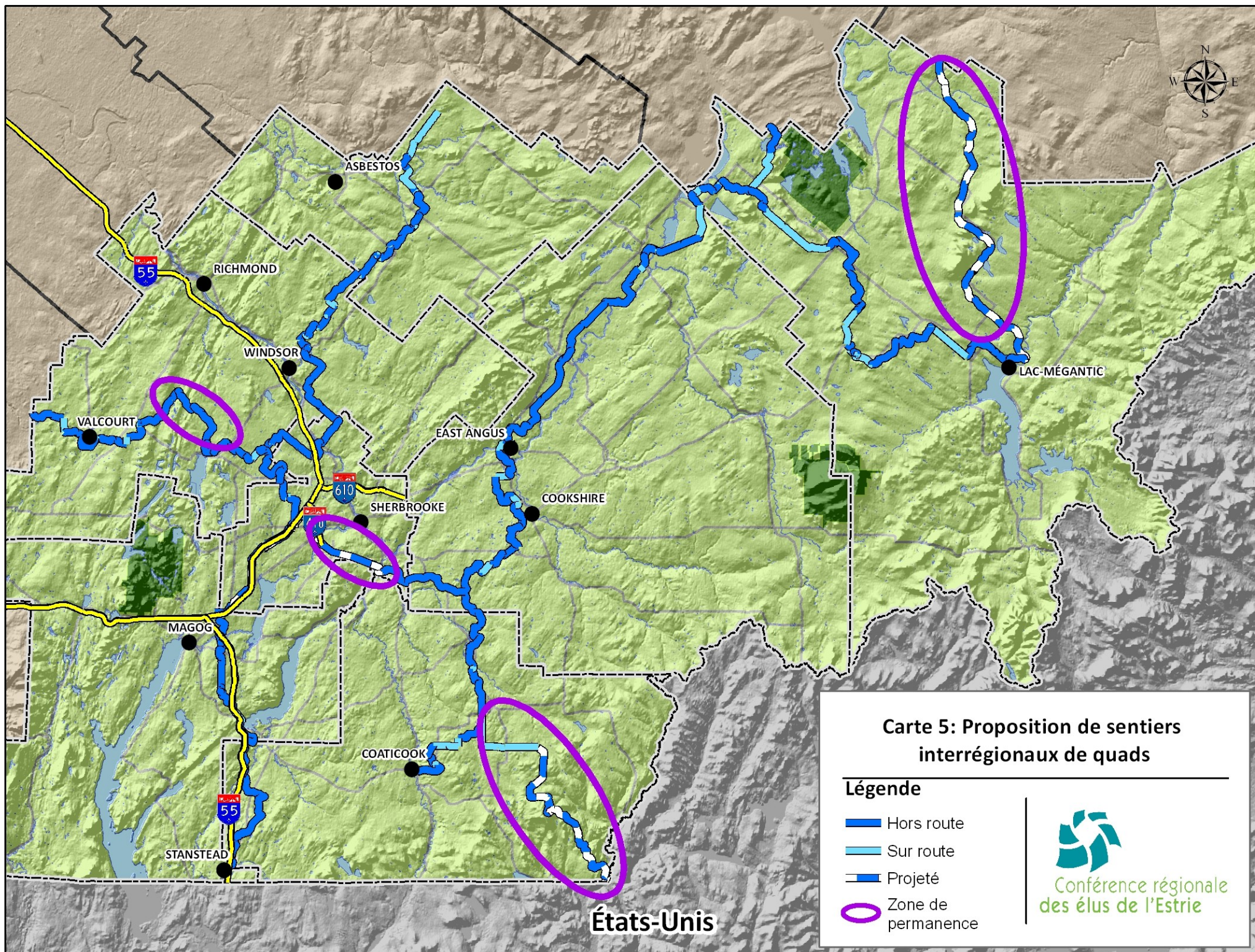
La possibilité d'utiliser le système routier confère cependant un avantage au quad par rapport à la motoneige pour trouver des solutions de contournement lors de la perte d'un droit de passage. Compte tenu de cette caractéristique, il a été décidé de privilégier les sentiers de quad dans les emprises d'autoroute là où l'espace était insuffisant pour permettre la pratique des deux activités. Malgré tout, la proportion de sentiers hors route situés sur des terres publiques a augmenté passant de 2 % à 13 %. La diminution du nombre de traverses de route ainsi que l'accès à des endroits stratégiques dans chacune des MRC ont aussi été considérés dans l'élaboration des tracés afin de maximiser les retombées économiques de cette activité. Deux accès aux États-Unis ont été déterminés, soit aux postes frontaliers de Stanstead et d'East Hereford. La carte numéro 5 montre l'ensemble des sentiers proposés ainsi que les zones où une permanence à court terme est possible ainsi que les nouveaux sentiers qui devront être aménagés.

Tableau 4 : Description générale des sentiers quads proposés

Catégories	Description
Km des sentiers sur terre publique	163 km totalisant 29 % des sentiers dont 16 % sont situés sur le réseau routier
Km des sentiers sur terre privée	383 km totalisant 70 % des sentiers
Nombre de droits de passage	1160 *
Durée des droits de passage	S. O.
Nombre de traverses de route sous la juridiction du MTQ	41
Nombre de traverses de route sous juridiction municipale	103
Km des sentiers situés dans les emprises de route du MTQ	19 km **
Km des sentiers situés dans les emprises de route municipale	87 km
Km des sentiers situés dans les emprises d'Hydro-Québec	101,5 km

* Données approximatives.

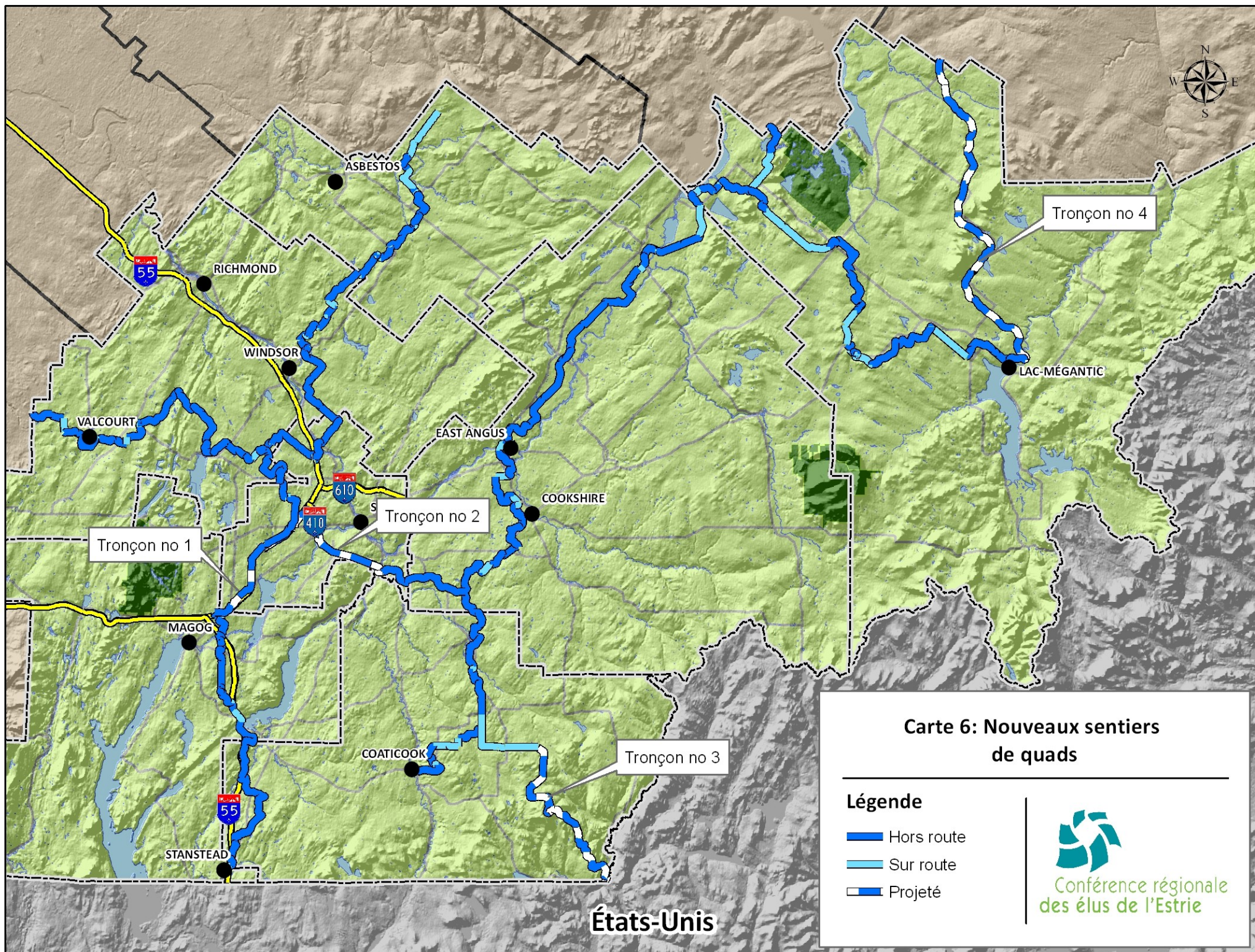
** 4 km sur route et 15 km dans les emprises.



3.3.3. Nouveaux sentiers

Bien que la proposition actuelle de sentiers interrégionaux soit principalement basée sur des sentiers existants, elle nécessite cependant l'aménagement de 4 nouveaux tronçons de sentiers qui permettront d'augmenter la pérennité des sentiers. L'ensemble des nouveaux tronçons est montré à la carte no 5.

- *Tronçon no 1* : Ce tronçon correspond au déplacement d'une portion du sentier 40 entre le chemin Saint-Roch et le 11^e Rang à Sherbrooke afin de contourner un milieu humide problématique. Le nouveau sentier serait situé entre le chemin Laliberté et l'autoroute 10-55 et entre le chemin Légaré et l'autoroute 10-55. Le sentier devrait être situé hors route bien que des portions du sentier puissent être sur route. Ce nouveau tronçon permet en plus de contourner le milieu humide et de s'éloigner des quartiers résidentiels.
- *Tronçon no 2* : Il s'agit du sentier partagé avec la motoneige et qui permettrait de traverser la ville de Sherbrooke en passant par le parc industriel, l'emprise de l'autoroute 410 existante et l'emprise du futur prolongement de l'autoroute 410. Pour une description plus détaillée de ce tronçon, voir la description du tronçon no 2 du sentier de motoneige au point 3.2.3.
- *Tronçon no 3* : Actuellement, le sentier numéro 10 passe à l'est du projet du Mont-Hereford. Il a donc été décidé de déplacer ce sentier à l'intérieur des terrains qui seront cédés à la MRC de Coaticook. Les discussions concernant la cession des terrains n'étant pas complète, il est impossible, à l'heure actuelle, de définir la forme définitive que pourrait prendre ce sentier.
- *Tronçon no 4* : Il s'agit du tronçon situé dans l'emprise du chemin de fer désaffecté reliant la municipalité de Lac-Mégantic à Tring-Jonction. Les différentes MRC concernées par l'ancienne emprise ferroviaire sont présentement en négociation pour l'achat de l'emprise. Une fois cette étape complétée, des rencontres devraient avoir lieu avec les différents utilisateurs potentiels afin de déterminer quelles activités pourront être développées dans l'emprise. Il est impossible, à l'heure actuelle, de définir la forme définitive que pourrait prendre ce sentier. Notons qu'aucune discussion n'a été faite avec les autorités municipales concernées.



4. Évaluation des coûts

4.1. Droit de passage

Dans notre analyse, nous avons tenté d'évaluer quels seraient les coûts engendrés pour obtenir des certitudes de passage notarié pour une durée de 20 ans. Le terme de 20 ans est le seul qui assure la permanence; en dessous de ce chiffre, il faut plutôt parler de durabilité ou de consolidation, mais pas de permanence. Pour l'évaluation des coûts pour les droits de passage, deux scénarios ont été élaborés. Le premier scénario se base en partie sur la façon d'évaluer la valeur des terres du domaine de l'état. Le deuxième est basé sur les informations obtenues par des propriétaires lors d'une étude menée auprès d'une dizaine de propriétaires qui accordent actuellement des droits de passage.

▪ **Frais fixes :**

- Frais de notaire : les frais de notaire ont été fixés à 500 \$ par propriété.

Coûts estimés = 2640 propriétaires X 500 \$ = 1 320 000 \$.

- Frais d'arpentage pour la description de la servitude : les frais d'arpentage ont été fixés en moyenne à 1500 \$ par propriété.

Coûts estimés = 2640 propriétaires X 1500 \$ = 3 960 000 \$.

▪ **Scénario 1 :**

Pour ce scénario, nous avons utilisé un sentier bidirectionnel de 5 m de largeur. Le montant a été calculé sur une base de 7000 \$ par hectare et une compensation annuelle de 1000 dollars par hectare par année. Nous avons donc :

Coûts = (7000 \$ X la superficie occupée par le sentier) + (1000 X la superficie occupée par le sentier X 20 ans).

Le coût moyen par propriété est évalué à 6600 \$, ce qui donne un total de 17 424 000 \$ pour l'ensemble des 2640 propriétaires.

▪ **Scénario 2 :**

Selon les propriétaires que nous avons interrogés, il semble qu'un montant moyen de 15 000 \$ pourrait être une compensation acceptable pour l'octroi de servitudes de 20 ans.

Coûts = 2640 propriétaires X 15 000 \$ = 39 600 000 \$

Ainsi, selon le scénario 1, il en coûterait environ 17,5 millions de dollars pour l'acquisition des servitudes tandis que selon le scénario 2, ce montant atteindrait environ 40 millions de dollars. Les frais fixes totaliseraient quant à eux un montant d'un peu plus de 5 millions de dollars.

4.2. Nouveaux aménagements

▪ Nouveau sentier de motoneige dans l'emprise de l'autoroute 55

Ce sentier nécessitera l'aménagement de 14 petits ponts de 6 m pour une somme totale de 350 000 \$. Le coût total pour l'aménagement de ce sentier devrait se situer aux environs de 430 000 \$. Ce montant exclut les aménagements nécessaires pour le contrôle de la circulation des motoneiges et des mesures d'antiéblouissement qui pourraient faire grimper les coûts de construction à plus d'un million de dollars. Une étude plus poussée devrait être faite pour ce sentier afin de déterminer les coûts de façon plus précise.

▪ Nouveau sentier de quads et de motoneiges situé dans le parc industriel de Sherbrooke et dans l'emprise de l'autoroute 410

La Ville de Sherbrooke évalue à 1 700 000 \$ la construction d'un sentier quad et motoneige dans le parc industriel situé aux abords de l'autoroute 10-55. Ces coûts comprennent les frais pour plusieurs aménagements dont l'installation de feux piétonniers pour la traverse du boulevard Portland et l'aménagement d'une traverse de chemin de fer. La passerelle au-dessus de la rivière Magog est, quant à elle, évaluée à 1 600 000 \$. Le sentier situé dans l'emprise existante de la 410 pourrait dépasser les 2 millions de dollars, compte tenu des aménagements nécessaires dont la construction de murs de soutènement et d'une barrière antibruit. L'aménagement du sentier dans l'emprise de la future emprise de l'autoroute 410 devrait, quant à lui, coûter environ 350 000 \$. Le montant total pour ce sentier pourrait donc avoisiner les 5,5 millions de dollars.

▪ Nouveau sentier de motoneige situé dans les emprises d'Hydro-Québec

Ce sentier ne nécessite pas d'importantes infrastructures. De plus, comme il est situé dans les emprises de ligne de transport électrique d'Hydro-Québec, il n'est pas nécessaire d'effectuer des coupes de bois. Ce sentier a donc été évalué sur une base de 2 \$ du mètre selon les critères des fédérations. Le coût total approximatif pour l'aménagement de ce sentier est de 34 000 \$.

- **Nouveau sentier de quad situé dans la municipalité de Saint-Herménégilde**

Ce sentier ne nécessite pas d'importantes infrastructures. Des coupes de bois sont à effectuer, mais la topographie dans la région est relativement difficile. Ce sentier a été évalué sur une base de 5 \$ du mètre selon les critères des fédérations. Le coût total approximatif pour l'aménagement de ce sentier est de 65 000 \$.

- **Nouveau sentier de quad situé aux abords de l'autoroute 10-55 dans la ville de Sherbrooke**

Ce sentier ne nécessite pas d'importantes infrastructures. Ce sentier a été évalué sur une base de 5 \$ du mètre, compte tenu de certains aménagements qui devront être faits. Le coût total approximatif pour l'aménagement de ce sentier est de 40 000 \$.

- **Nouveau sentier de quad et de motoneige situé dans l'ancienne emprise du chemin de fer reliant la municipalité de Lac-Mégantic à la municipalité de Tring-Jonction (portion située dans la MRC du Granit)**

Ce sentier ne nécessite pas d'importantes infrastructures. Aucune coupe de bois n'est nécessaire. Ce sentier a été évalué sur une base de 2 \$ du mètre selon les critères des fédérations. Le coût total approximatif pour l'aménagement de ce sentier est de 85 000 \$.

4.3. Mise à niveau des sentiers existants

Certains travaux devront être effectués sur les sentiers existants afin de les rendre sécuritaires et d'assurer la pérennité de certaines infrastructures. Le détail des aménagements à effectuer est présenté à l'annexe 1 de ce document. Le montant total des investissements nécessaires pour la mise à niveau des sentiers existants est évalué à 1 255 000 \$.

4.4. Coût total estimé

Le coût total des aménagements est de 7,5 millions de dollars. En considérant l'ensemble des coûts, soit l'acquisition des certitudes de passage de 20 ans et les coûts d'aménagement, le coût total estimé pour l'aménagement des sentiers permanents se situe entre 30 et 50 millions de dollars.

5. Principales problématiques pour la mise en place de sentiers permanents

5.1. Droit de passage et permanence des sentiers

Le principal obstacle à la mise en place d'un réseau permanent de sentiers VHR en Estrie est le grand nombre de propriétaires privés impliqués dans le dossier. À l'heure actuelle, un peu plus de 2600 propriétaires sont touchés par les sentiers interrégionaux. Ceci provient du fait que seuls 9 % du territoire est de tenure publique et que les axes autoroutiers sont concentrés dans la partie ouest de la région.

Il faudrait donc, dans un contexte de sentiers permanents, négocier des servitudes de passage d'une durée minimum de 20 ans avec chacun des 2600 propriétaires. Bien que les propriétaires agricoles aient l'autonomie de prendre leur propre décision, l'UPA de l'Estrie, à l'instar de l'UPA, a clairement manifesté son opposition à la notion de permanence. De plus, la compagnie Domtar, propriétaire de 9 % du territoire, s'oppose également à la notion de permanence. Plusieurs propriétaires ne sont pas prêts non plus à mettre en péril la quiétude dont ils disposent actuellement pour une quelconque somme d'argent. Avoir le contrôle de ce qui se passe sur leur propriété et le pouvoir de dire non s'il y a des débordements s'avère très important pour eux.

Depuis quelques années, on remarque aussi un nouveau phénomène en Estrie : l'arrivée en milieu rural de nouveaux propriétaires issus des milieux urbains. Cette présence de nouveaux propriétaires à la recherche du calme de la campagne crée un conflit avec les usages traditionnels des territoires ruraux dont, entre autres, la présence de sentiers VHR. Bien que peu documenté, ce phénomène est de plus en plus ressenti par les acteurs des milieux ruraux et commence à avoir un impact sur l'octroi de droits de passage pour des sentiers de VHR. En considérant la complexité de négocier plus de 2600 ententes pour des terrains qui doivent tous être contigus et se succéder afin qu'un sentier puisse être établi et en ajoutant les coûts importants pour l'acquisition des servitudes de passage, il semble donc que l'approche actuelle, voulant l'établissement d'un réseau de sentiers **permanents**, soit irréaliste. Il serait donc beaucoup plus productif de travailler à la consolidation du réseau sans chercher une permanence à tout prix.

5.2. Capacité organisationnelle des clubs de VHR

La gestion de la pratique actuelle de la motoneige et du quad est basée sur des clubs locaux composés de bénévoles qui s'occupent de l'aménagement et de l'entretien des sentiers ainsi que de la gestion des droits de passage.

De façon générale, les clubs ne négocient annuellement qu'une fraction des droits de passage puisque la plupart sont renouvelés automatiquement. Dans un contexte où l'essoufflement des bénévoles a été identifié comme l'une des problématiques majeures, il est difficile d'imaginer qu'ils seront en mesure de renégocier sans aide 2600 ententes d'un seul coup afin d'obtenir des ententes à plus long terme.

5.3. Délinquance, vitesse et image négative de la pratique du quad et de la motoneige

Le bruit causé par le passage des VHR est l'un des principaux irritants pour les riverains des sentiers. Bien que les études acoustiques démontrent que les VHR sont relativement silencieux lorsqu'ils roulent à basse vitesse, il est actuellement très difficile de faire respecter les limites de vitesse sur les sentiers. Les dommages causés par une minorité de délinquants nuisent grandement à l'image des VHR, en particulier du quad. De plus, en raison de la polyvalence des quads, la pratique du quad est perçue comme moins contrôlable que celle de la motoneige, ce qui complexifie l'octroi de droit de passage. Des dommages causés par d'autres modes de transport comme les motocross ou les véhicules de type Jeep sont souvent associés aux quads, ce qui ajoute à l'image négative du quad. Les municipalités sont aussi réticentes à accorder des autorisations de circulation sur leurs routes, car ni la Sûreté du Québec ni les municipalités n'ont actuellement les moyens d'en assurer le contrôle.

5.4. Crainte des clubs locaux de motoneiges et de quads

Plusieurs clubs nous ont mentionné leur crainte face à l'octroi de compensation aux propriétaires qui accordent des droits de passage. Pour eux, cela pourrait créer un dangereux précédent qui risquerait de mettre en péril les sentiers locaux actuels. De plus, plusieurs clubs s'interrogent sur le financement des nouveaux sentiers et si les sentiers locaux continueront d'être financés au même niveau qu'actuellement.

6. Conditions de réussite

L'aménagement durable des sentiers interrégionaux est un chantier d'envergure impliquant des sommes importantes et une multitude d'intervenants. Il est donc important d'identifier avant toute chose les éléments à mettre en place afin d'assurer le bon fonctionnement de ce projet et d'obtenir un résultat qui soit durable, socialement acceptable et intéressant à la fois pour les usagers des sentiers et les propriétaires. Voici la liste des différentes conditions de réussite qui a été établie par les différents partenaires afin d'obtenir des sentiers interrégionaux durables.

- **Travailler à la consolidation des droits de passage et non sur une perspective de permanence stricte**

Avec une tenure des terres à 93 % privée et un coût estimé de 30 à 40 millions de dollars pour l'obtention de droits de passage notariés pour 20 ans sur les sentiers interrégionaux, il est irréaliste de considérer la permanence stricte des sentiers interrégionaux en Estrie (comme entendu par le MTQ actuellement). Il faut donc adopter d'autres approches qui permettront une meilleure pérennité à cette activité et un développement des sentiers en harmonie avec les autres usages du territoire. Des droits de passage à plus court terme avec des clauses qui définissent les possibilités de résiliation pourraient faire partie des possibilités. Une première approche avec des termes de 1 à 5 ans et des compensations en fonction de la durée acceptée permettrait une bonne évaluation des possibilités de pérennisations des sentiers.

- **Avoir une entente type qui définit les balises pour la négociation des droits de passage pour les sentiers durables**

Cette entente type devrait permettre de définir la cible réaliste à atteindre en durée pour un droit de passage, les compensations financières qui peuvent être offertes et les modalités reliées à ces compensations. Un fonds dédié pour les compensations aux propriétaires devrait être mis en place par le MTQ ou les fédérations des clubs quads et de motoneiges afin de s'assurer de la disponibilité des montants nécessaires. Il est important que les règles de compensation soient claires pour tous afin d'éviter des abus ou des incompréhensions. De plus, les responsabilités des deux parties, ainsi que les protections accordées, devraient être bien définies dans l'entente. Une fois cette entente type établie, il sera important de valider auprès des principaux intéressés l'option retenue afin de voir si elle est applicable et si elle permet effectivement de consolider les droits de passage.

- **Mettre en place un programme financier pour la réalisation des nouveaux sentiers et la mise à niveau des sentiers existants**

Le coût de l'aménagement des nouveaux sentiers qui permettront une meilleure pérennité des sentiers interrégionaux en Estrie dépasse de loin la capacité de payer des clubs locaux. Il est donc primordial qu'un programme soit mis en place par le MTQ ou les fédérations des clubs de quads et de motoneiges afin de financer les aménagements sur les sentiers interrégionaux. Il est cependant important que les programmes actuels soient maintenus, car ils permettent le maintien des sentiers régionaux et locaux, sentiers qui sont souvent essentiels, puisqu'ils assurent l'accès aux services. Un financement adéquat est important afin de permettre l'aménagement d'infrastructures respectant les normes et les bonnes pratiques en vigueur et ainsi assurer un développement durable des sentiers.

Ce financement devrait s'étendre sur plusieurs années, car plusieurs projets d'aménagement de sentiers ne pourront pas débiter en 2012. De plus, considérant les capacités limitées des clubs à aménager de nouveaux sentiers, il est préférable d'étaler dans le temps les différents projets. Les coûts d'aménagement des nouveaux sentiers devraient être entièrement assumés par le MTQ ou les fédérations, car aucune instance en Estrie ne possède les ressources humaines et financières pour un tel projet. Finalement, aucune instance à elle seule ne bénéficie de retombées économiques des VHR justifiant des investissements de plusieurs millions.

- **Fournir aux clubs de véhicules hors route un support professionnel pour les aider dans la gestion des sentiers interrégionaux**

Avec l'accroissement des utilisateurs, la complexité grandissante des demandes d'autorisation et l'ajout d'infrastructures de plus en plus importantes, il devient évident que cette activité ne peut plus reposer uniquement sur des bénévoles. Dans le cas des sentiers interrégionaux, plus de 2000 droits de passage seront à renégocier. Il s'agit d'une très lourde tâche pour des bénévoles et nous risquons de les voir s'épuiser rapidement et, par le fait même, le projet serait sérieusement compromis.

La création d'un poste professionnel par les fédérations de clubs de quads et de motoneige par régions administratives du Québec offrirait la possibilité de mieux supporter les clubs et de répondre en partie au cri d'alarme lancé par les clubs de VHR concernant l'épuisement des bénévoles. Ce professionnel permettrait aussi de développer de meilleurs liens avec les différents acteurs régionaux et ainsi améliorer l'efficacité du travail effectué par les clubs. Les bénévoles doivent cependant rester un élément incontournable du développement de ce loisir.

- **Accroître la surveillance dans les sentiers et mettre en place des dispositifs ralentissant la circulation afin d'assurer le respect des normes de circulation**

Le bruit est l'un des irritants les plus importants associés à la pratique du quad et de la motoneige. Le respect des limites de vitesse est un facteur important dans la diminution du bruit à proximité des habitations. Il est donc primordial de faire respecter les limites de vitesse, afin de diminuer les irritants et éviter ainsi des conflits avec les riverains du sentier. Des dispositifs de réduction de vitesse, tels que la mise en place de chicanes, peuvent contribuer à diminuer la vitesse dans les sentiers. Cependant, pour obtenir un effet optimal, il est important de combiner ces dispositifs à une surveillance accrue dans les sentiers. Le partage de cette responsabilité de même que le choix et l'implantation des dispositifs d'atténuation devront faire l'objet d'ententes claires entre les divers intervenants impliqués.

- **Améliorer la surveillance hors sentier**

La circulation hors sentier est l'une des principales causes d'accidents impliquant des véhicules hors route. De plus, elle contribue à la mauvaise réputation des véhicules hors route et rend difficile l'obtention des droits de passage.

- **Obtenir une entente avec Hydro-Québec**

Dans plusieurs situations, l'utilisation des emprises d'Hydro-Québec s'avère le meilleur choix pour les propriétaires qui acceptent de laisser passer des véhicules hors route sur leur terre. Une collaboration avec Hydro-Québec devient donc plus que souhaitable dans une perspective de consolidation des réseaux de sentiers de véhicules hors route. Les négociations doivent compter sur une démarche officielle et structurée entre le gouvernement du Québec et Hydro-Québec afin de faciliter le travail en région.

- **Aménager les sentiers selon des principes de développement durable**

L'aménagement des sentiers doit être conçu de façon à diminuer les impacts négatifs, tant sur l'environnement que sur les riverains et les communautés. Il est donc important de construire des infrastructures selon les normes en vigueur (ponts, ponceaux, sentiers, etc.) et d'étudier les mesures d'atténuation possibles.

- **Assurer un financement adéquat et permanent des sentiers**

Compte tenu du bouleversement important que l'établissement de sentiers durables peut représenter dans une région, il est essentiel que le gouvernement du Québec s'assure de dégager les sommes nécessaires à l'établissement et au maintien du réseau de sentiers, et ce, de manière permanente. Bien les sentiers interrégionaux stables devraient être plus durables que le réseau existant, il est clair que des frais annuels importants seront occasionnés pour le maintien de ce réseau. Un financement adéquat et permanent est donc plus que nécessaire afin de sécuriser les investissements importants nécessaires à l'établissement des sentiers interrégionaux.

7. Conclusion

La région administrative de l'Estrie est située géographiquement dans une zone stratégique de par sa proximité avec les États-Unis. Il s'agit d'une région où l'économie liée aux véhicules hors route reste importante et où l'industrie touristique mise sur le développement durable et l'Art de vivre.

Dans ce contexte, il est essentiel que le développement des sentiers interrégionaux stables se fasse dans le respect des citoyens et citoyennes de l'Estrie et de façon harmonieuse. Bien que la permanence des sentiers soit la solution idéale, il est utopique de penser assurer la permanence de l'ensemble des sentiers interrégionaux de l'Estrie durant les 20 prochaines années.

En effet, compte tenu de la forte prédominance des terres de tenure privée en Estrie et malgré les efforts déployés pour les contourner, il demeure que la proposition de sentiers interrégionaux montre qu'ils seront à 80 % encore tributaires des droits de passage accordés par les propriétaires terriens. Selon nos estimations, il en coûterait un minimum de 20 millions de dollars pour acquérir des servitudes de passage pour une durée de 20 ans. Ce chiffre atteindrait même de 40 à 50 millions de dollars dans le scénario le plus pessimiste.

Devant l'importance de ces coûts et son impact sur l'ensemble du Québec, il semble irréaliste de continuer dans cette voie. La consolidation des droits de passage actuels avec des durées de 1 à 5 ans comparativement à 30 jours actuellement semble l'approche la plus réaliste à ce jour. Les mesures et les moyens que le gouvernement du Québec mettra en place devront respecter la dynamique propre à chaque région. Il en va de la pérennité de ces activités de loisir qui engendrent des impacts importants tant au niveau économique que social et environnemental.

ANNEXES

ANNEXE 1

Document identification de projets à réaliser – évaluation des coûts septembre 2009

Motoneige

Secteur	Problématique	Solution	Évaluation des coûts
Secteur Magog/Omerville	Tout le secteur est en développement domiciliaire autour des sentiers existants.	À court terme, il faudra déplacer tout le sentier pour contourner la municipalité. Il serait souhaitable de garder un accès style « cul-de-sac » pour conserver l'accès aux services.	75 000 \$
Secteur Racine	Partie de tronçon conjoint avec les quads.	Aménager des sentiers parallèles.	25 000 \$
Secteur entre Danville et Asbestos	Aménagement d'un pont nécessaire d'environ 25 à 30 pieds.	Réaliser les aménagements.	75 000 \$
Secteur Coaticook	Pont à refaire traversant la rivière Coaticook (160 pieds).	Effectuer la réparation.	500 000 \$
Secteur Lambton	Déplacement du sentier pour contourner un développement résidentiel sur 9 km.	Changer le tracé sur la carte.	25 000 \$
Secteur Lac-Mégantic	Pont sur la rivière Chaudière de 130 pieds âgé de 40 ans. On s'interroge sur sa capacité à supporter une surfaceuse.	Réparer le pont.	500 000 \$

Document identification de projets à réaliser – évaluation des coûts septembre 2009

Quad

Secteur	Problématique	Solution	Évaluation des coûts
Secteur Martinville et Sainte-Edwidge	Des travaux d'assèchement du sentier sont nécessaires.	Effectuer les travaux.	15 000 \$
Secteur au nord de Dudswell	Pont à réparer. Problème au niveau d'un aménagement dans une emprise de voie ferrée sur environ 2 km.	Effectuer les aménagements nécessaires.	35 000 \$
Secteur entre Dudswell et Weedon	Pente de plus de 17 %.	Effectuer les aménagements.	15 000 \$
Secteur au nord-est de Weedon (Rivière au Rat)	Pont à réparer.	Effectuer les réparations.	15 000 \$
Secteur au sud de Saint-Gérard	Pont à réparer en milieu humide.	Effectuer les réparations.	75 000 \$

ANNEXE 2

Tableau synthèse pour les sentiers interrégionaux

1. Réseau actuel de sentiers interrégionaux

Motoneige :

Tenure des terres	Longueur	Pourcentage
Publique	50,7 km	9,5 %
Privée	444,3	90,5 %

Longueur totale : 495 km.

Quad :

Tenure des terres	Longueur	Pourcentage
Publique	132 km *	23 % *
Privée	445 km	77 %

* Inclus les 126 km sur route soit 21 %.

Longueur totale : 577 km.

2. Réseau projeté de sentiers interrégionaux

Motoneige :

Tenure des terres	Longueur	Pourcentage
Publique	144 km	22 %
Privée	497 km	78 %

Longueur totale : 641 km.

Quad :

Tenure des terres	Longueur	Pourcentage
Publique	163 km *	29 % *
Privée	383 km	71 %

* Inclus les 92 km sur route soit 16 %.

Longueur totale : 546 km.

3. Nombre de droits de passage pour les sentiers interrégionaux projetés

Motoneige :

Tenure des terres	Nombre de droits de passage	Durée actuelle des droits de passage
Publique	S. O.	S. O.
Privée	1470 *	1 an

* Données approximatives.

Quad :

Tenure des terres	Nombre de droits de passage	Durée actuelle des droits de passage
Publique	S. O.	S. O.
Privée	1160 *	1 an

* Données approximatives.

4. Nombre de traverses de routes

Motoneige :

Type	Nombre
MTQ	54
Municipale	142

Quad:

Type	Nombre
MTQ	41
Municipale	103

5. Nombre de km dans les emprises d'Hydro-Québec

Type de sentiers	Nombre	Pourcentage
Motoneige	101,5 km	5 %
Quad	101,5 km	S. O.

6. Nombre de km sur routes ou dans les emprises de route

Motoneige :

Type	Nombre	Pourcentage
MTQ	35 km	5 %
Municipale	S. O.	S. O.

Quad :

Type	Nombre	Pourcentage
MTQ	19 km *	3 %
Municipale	87 km	15 %

* 4 km sur route et 15 km dans les emprises.