

Vers un plan de transport



Vélo et véhicules hors route

Étude réalisée dans le cadre
de l'élaboration du plan de transport
du Bas-Saint-Laurent

Ministère des Transports
Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine
Service des inventaires et du Plan

Octobre 2001

Pour obtenir d'autres copies de ce document, communiquez avec :

Janine Banville, agente d'information
Ministère des Transports du Québec
92, 2^e Rue Ouest, bureau 101
Rimouski (Québec)
G5L 8E6
Téléphone : (418) 727-3674
Télécopieur : (418) 727-3673

Vous pouvez aussi consulter le site du plan de transport régional :
<http://www.mtq.gouv.qc.ca/regions/bas/index.htm>.

Tout commentaire ou toute recommandation portant sur le diagnostic devront être transmis à l'adresse précitée ou par courriel : planbsl@mtq.gouv.qc.ca, **avant le 4 décembre 2001.**

Dépôt légal – Bibliothèque nationale du Québec, 2001
ISBN 2-550-38388-5

SOMMAIRE

1. RÉSEAU CYCLABLE

Le MTQ et la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) ont adopté, en 1995, la *Politique sur le vélo* qui a comme objectifs la pleine reconnaissance du vélo comme mode de transport et la sécurité accrue des cyclistes basée sur le respect mutuel entre les usagers de la route.

Les MRC de la région travaillent à la mise en place d'un réseau de voies cyclables sur leur territoire. Le plus important est certes celui de la Route verte. D'une longueur de 617 kilomètres, il traverse la région d'ouest en est et du nord vers le sud.

À ce jour, c'est près de 163 kilomètres (26 %) de la Route verte qui ont été balisés par Vélo Québec. À cette valeur s'ajoutent près de 274 kilomètres (44 %) de voies cyclables réalisés ou en voie de l'être (accotements asphaltés ou chaussées désignées) mais non encore balisés en raison de la discontinuité des tronçons. Des analyses supplémentaires sur le tracé sont nécessaires sur près de 77 kilomètres du parcours (12 %) en raison de la présence de rivières, de propriétés privées ou de secteurs urbains. Afin d'améliorer la qualité du parcours, certains comités locaux proposent la construction de pistes au lieu des aménagements cyclables sur route.

2. RÉSEAUX DE MOTONEIGE ET DE VÉHICULES TOUT-TERRAIN

Par définition, le véhicule hors route (VHR) circule en dehors des chemins publics. Pour le ministère des Transports (MTQ), seuls la motoneige et le véhicule tout-terrain (VTT) de moins de 600 kilogrammes sont considérés comme des véhicules hors route.

La popularité des VHR, particulièrement des VTT, augmente considérablement depuis plusieurs années, dans des proportions similaires au Québec et dans le Bas-Saint-Laurent. Des retombées économiques importantes, provenant de la pratique de ce loisir, profitent également aux régions hôtes, au Bas-Saint-Laurent entre autres.

Cependant, l'usage de ces véhicules peut causer des dommages importants aux propriétés privées et publiques de même qu'à l'environnement. La sécurité des personnes peut aussi être compromise lorsque les amateurs de VHR circulent illégalement dans les emprises routières, traversent les routes à des endroits non autorisés ou pratiquent des vitesses excessives. D'ailleurs, la vitesse et la conduite imprudente constituent les principales causes d'accident dans le Bas-Saint-Laurent, autant pour les motoneiges que pour les VTT. C'est donc pour assurer la sécurité

des personnes, le respect de la propriété privée et le respect du patrimoine et de l'environnement que le gouvernement du Québec a adopté une politique qui a conduit à la *Loi sur les véhicules hors route*. Le MTQ est responsable de son application.

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE	I
TABLE DES MATIÈRES	III
LISTE DES CARTES	IV
LISTE DES TABLEAUX	IV
LISTES DES FIGURES	IV
LISTE DES ABRÉVIATIONS	V
INTRODUCTION	1
1. RÉSEAU CYCLABLE	3
1.1 Route verte du Bas-Saint-Laurent	4
1.2 Programmes d'aide financière au développement et à l'entretien de la Route verte	6
2. RÉSEAUX DE MOTONEIGE ET DE VÉHICULES TOUT-TERRAIN	11
BIBLIOGRAPHIE	19

LISTE DES CARTES

- Carte 1 – Réseau cyclable (présentée dans un fichier à part 504 Ko)

LISTE DES TABLEAUX

Tableau I –	Importance de la motoneige et du VTT (1995-1999).....	12
Tableau II –	Organisation territoriale de la motoneige (2000-2001)	13
Tableau III –	Organisation territoriale du VTT (2000-2001).....	14

LISTES DES FIGURES

Figure 1 –	Évolution du nombre de victimes cyclistes au Québec et dans la région du Bas-Saint-Laurent (1991-1999)	4
Figure 2 –	Évolution du nombre de motoneiges et de VTT immatriculés (1990-1999).....	11

LISTE DES ABRÉVIATIONS

DOR :	Document sur les objets de la révision du schéma d'aménagement
FQCQ :	Fédération québécoise des clubs quads
FCMQ :	Fédération des clubs de motoneigistes du Québec
LAU :	Loi sur l'aménagement et l'urbanisme
MRC :	Municipalité régionale de comté
MTQ :	Ministère des Transports du Québec
PSAR :	Projet de schéma d'aménagement révisé
RTSC :	Système de référence route, tronçon, section, chaînage du ministère des Transports
SAAQ :	Société de l'assurance automobile du Québec
SAR :	Schéma d'aménagement révisé
VHR :	Véhicule hors route
VTT :	Véhicule tout-terrain

INTRODUCTION

Le vélo et les VHR représentent un excellent potentiel de développement récréotouristique pour la région. Leur popularité grandissante a incité le MTQ à collaborer avec les divers acteurs du milieu afin de permettre la pratique sécuritaire de ces activités tout en respectant l'environnement. L'encadrement et l'appui gouvernemental au regard de la mise en place de réseaux de sentiers sécuritaires permettent-ils d'assurer le développement et la pérennité de ces activités?

Le document dresse le bilan du projet de la Route verte ainsi que la situation de la pratique de la motoneige et du VTT dans la région du Bas-Saint-Laurent.

1. RÉSEAU CYCLABLE

Le MTQ et la SAAQ ont adopté, en 1995, la *Politique sur le vélo*¹ qui a comme objectifs la pleine reconnaissance du vélo comme mode de transport et la sécurité accrue des cyclistes basée sur le respect mutuel entre les usagers de la route.

Cette politique reconnaît la compétence des MRC en matière de planification des réseaux cyclables par l'entremise des schémas d'aménagement. En conséquence, leur contenu servira de base aux échanges entre le MTQ et le milieu et constituera une condition première à l'aménagement de voies cyclables sur les routes du réseau supérieur. À cet effet, dans les documents préparés dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement, les MRC ont identifié la Route verte ainsi qu'un réseau cyclable régional (Matane–Les Méchins, route 195) et local (Amqui–Saint-Zénon-du-Lac-Humqui). Toutefois, pour ce qui est du tracé cyclable projeté le long de la route 195, le MTQ n'a reçu aucune étude sur le sujet.

À cet égard, le MTQ soutiendra les MRC dans la planification des réseaux cyclables comme il le fait pour la planification des transports en général lors de la révision des schémas d'aménagement. Il entend également uniformiser les normes d'aménagement et de signalisation en plus d'assurer un partage équitable du financement de ces aménagements cyclables avec les intervenants du milieu.

En ce qui concerne la sécurité, les cyclistes sont soumis aux mêmes règles que les conducteurs de véhicules motorisés pour ce qui est de la circulation ainsi que du respect de la signalisation et des feux de circulation².

À l'instar de l'ensemble du Québec, le nombre de victimes³ cyclistes au Bas-Saint-Laurent ne cesse de diminuer depuis 1991. De 79 victimes en 1991, il est passé à 50 en 1996 pour ensuite légèrement augmenter. Il s'établit à 68 en 1999, soit une diminution de 1,7 % par rapport à la moyenne de la période 1991-1995. Toutefois, le nombre de victimes a augmenté de 24 % entre 1998 et 1999 (figure 1).

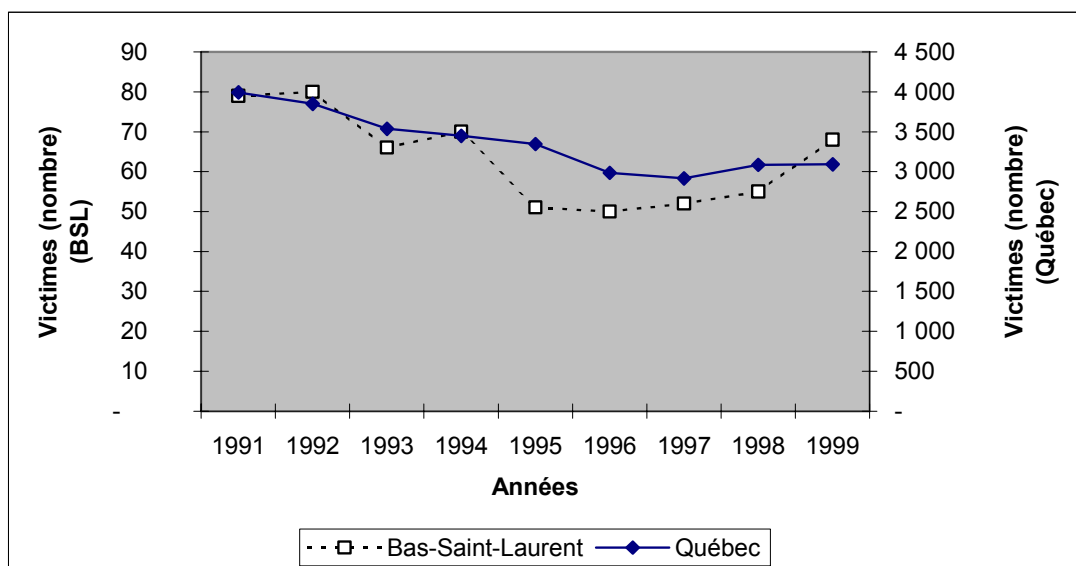
Les jeunes de 15 ans et moins comptent pour près de 19 % de la population de 1996, alors qu'ils représentent 48 % des victimes cyclistes entre 1995 et 1999. À l'inverse, les 25 ans et plus comptent pour 67 % de la population et seulement 25 % des victimes.

¹ Ministère des Transports du Québec et Société de l'assurance automobile. 1995. *Politique sur le vélo*. Québec : Ministère des Transports du Québec, Direction des communications. 22 pages.

² le *Code de la sécurité routière* reconnaît les cyclistes comme des usagers de la route depuis 1987.

³ Le nombre de victimes correspond au nombre de morts, de blessés graves ou légers.

Figure 1 – Évolution du nombre de victimes cyclistes au Québec et dans la région du Bas-Saint-Laurent (1991-1999)



Sources : SAAQ (Bilans 1999, 1997, 1996, 1995)

1.1 ROUTE VERTE DU BAS-SAINT-LAURENT

La Route verte est un itinéraire cyclable de plus de 4 000 kilomètres reliant les différentes régions du Québec du nord au sud et de l'est à l'ouest. Bien qu'au départ le Secrétariat à la jeunesse était le coordonnateur de ce projet pour le gouvernement, le MTQ y était associé en raison de son expertise dans le développement des voies cyclables et de son rôle dans la réalisation d'une partie de cet itinéraire sur les routes à son entretien. Dès 1996, le MTQ s'est vu confier l'entière responsabilité de la coordination gouvernementale de ce projet par le Conseil des ministres.

La construction de la Route verte est sous la responsabilité de Vélo Québec et des comités régionaux et locaux. Pour le Bas-Saint-Laurent, le comité régional a déterminé, en collaboration avec les comités locaux, un tracé préliminaire de la Route verte en 1996⁴. L'année suivante, il a effectué une étude de faisabilité technique⁵ afin de valider, d'analyser et de trouver des solutions aux problématiques soulevées dans le tracé préliminaire. Ce travail, réalisé en collaboration avec les comités locaux établis dans chacune des huit MRC de la

⁴ Comité régional de la Route verte du Bas-Saint-Laurent. 1996. La Route verte du Bas-Saint-Laurent. Proposition préliminaire de tracé. Rimouski : Comité régional de la Route verte. Document déposé à Vélo Québec le 13 novembre 1996. Pagination multiple.

⁵ Comité régional de la Route verte du Bas-Saint-Laurent. 1998. Étude de faisabilité technique. Rapport principal. MRC Kamouraska, MRC Rivière-du-Loup, MRC Les Basques, MRC Rimouski-Neigette, MRC La Mitis, MRC Matane, MRC La Matapédia. Rimouski : Comité régional de la Route verte. Document déposé à Vélo Québec en mai 1998. Pagination multiple.

région, décrit en détail le tracé qu'empruntera la Route verte du Bas-Saint-Laurent en plus d'indiquer les coûts des aménagements. En mai 1998, l'*Étude de faisabilité technique de la Route verte du Bas-Saint-Laurent* était présentée officiellement au monde municipal, au MTQ ainsi qu'aux organismes qui ont soutenu financièrement l'étude⁶.

D'une longueur évaluée à 617 kilomètres, la Route verte du Bas-Saint-Laurent comprend trois axes principaux (carte 1) :

- ✓ **Petit-Témis** (axe 8 de la Route verte), une piste cyclable qui emprunte une ancienne emprise ferroviaire désaffectée de Rivière-du-Loup à Edmundston au Nouveau-Brunswick, d'une longueur approximative de 112 kilomètres;
- ✓ **Littoral** (axe 1 de la Route verte), de Sainte-Anne-de-la-Pocatière à Matane, d'une longueur de 331 kilomètres;
- ✓ **Route du saumon** (axe 1 de la Route verte), de Sainte-Flavie à la limite ouest de Saint-André-de-Restigouche dans la vallée de la Matapédia, d'une longueur de 174 kilomètres.

À l'est de la ville de Matane, l'axe 1 de la Route verte (Littoral) se poursuit en circuit cyclable régional jusqu'à Sainte-Madeleine-de-la-Rivière-Madeleine dans la région de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine.

L'étude de faisabilité technique évalue à 172 kilomètres la portion de la Route verte empruntant les routes sous la responsabilité du MTQ, dont 99,5 kilomètres sur l'axe du Littoral et 73 kilomètres sur l'axe de la Route du saumon. Le coût global du projet était estimé à 21 100 000 \$, dont 11 200 000 \$ sur le réseau routier supérieur et 9 900 000 \$ ailleurs.

Depuis 1998, plusieurs tronçons de voies cyclables ont été réalisés. Certains tracés projetés ont dû ou devront être modifiés à cause de problèmes techniques ou du refus des propriétaires.

À ce jour, près de 100 kilomètres⁷ de voies cyclables ont été réalisés dans le cadre du Programme d'aide financière au développement de la Route verte pour des investissements globaux de 4 000 000 \$. Les autres partenaires financiers sont le Fonds de lutte contre la pauvreté, Emploi Québec, le CRCD, le Centre local d'emploi et le milieu. De plus, le MTQ a procédé à l'asphaltage des accotements sur 40 kilomètres de routes faisant partie de la Route verte. Le coût de ces travaux est évalué à 2 000 000 \$.

⁶ Le Bureau fédéral de développement régional (Québec), le Conseil régional de concertation et de développement, la Régie régionale de la santé et des services sociaux, Kino-Québec, l'Association touristique régionale, Emploi-Québec, Vélo Québec et Développement des ressources humaines Canada.

⁷ Dont 3 kilomètres sur le Petit-Témis pour un projet de 295 000 \$ (Saint-Antonin à Rivière-du-Loup)

En incluant le Petit-Témis, c'est près de 163 kilomètres (26 %) de la Route verte qui ont été balisés par Vélo Québec. Ces aménagements cyclables se retrouvent dans les MRC de Rivière-du-Loup (31,1 kilomètres), de Témiscouata (80,9 kilomètres), des Basques (28,8 kilomètres), de Rimouski-Neigette (17,3 kilomètres) et de Matane (4,3 kilomètres). À cette valeur s'ajoutent près de 274 kilomètres (44 %) de voies cyclables réalisés ou en voie de l'être (accotements asphaltés ou chaussées désignées) mais non encore balisés en raison de la discontinuité des tronçons.

Des analyses supplémentaires sur le tracé sont nécessaires sur près de 77 kilomètres du parcours (12 %) en raison de la présence de rivières (Verte, Trois-Pistoles, Mitis), de propriétés privées (Rivière-Ouelle, Saint-Fabien, Le Bic, Rimouski, Saint-Joseph-de-Lepage, Baie-des-Sables à Matane) ou de secteurs urbains (Saint-Georges-de-Cacouna, Rivière-du-Loup, Amqui, Causapscal). Afin d'améliorer la qualité du parcours, les MRC de Kamouraska et de La Mitis privilégient la construction d'une piste cyclable sur les aboiteaux à La Pocatière et dans les Jardins de Métis et le rang des Écossais à Grand-Mitis et à Saint-Octave-de-Métis.

En excluant le parcours dont le tracé n'est pas encore déterminé officiellement, il resterait à asphalté quelque 93 kilomètres (15 %) de routes sous la responsabilité du MTQ et à aménager 10 kilomètres (2 %) de pistes cyclables en milieu municipal.

1.2 PROGRAMMES D'AIDE FINANCIÈRE AU DÉVELOPPEMENT ET À L'ENTRETIEN DE LA ROUTE VERTE

En 1999, le MTQ a mis en place le Programme d'aide financière au développement de la Route verte afin de soutenir financièrement le milieu et de compléter la Route verte d'ici 2005. Ce programme de subvention dispose d'un budget global de 21 000 000 \$, dont une enveloppe de 2 000 000 \$ pour l'année 1999-2000 et une enveloppe de 4 000 000 \$ pour les quatre années financières suivantes. De plus, un montant additionnel de 3 000 000 \$ a été ajouté en 2001-2002 à l'enveloppe régulière afin de répondre à la demande.

Les subventions versées couvrent jusqu'à un maximum de 25 % des coûts admissibles des projets présentés, le reste devant être assumé par les sources complémentaires de financement des partenaires (fonds municipaux, fonds de développement régional, programme d'emploi, *Politique sur le vélo* du MTQ, etc.).

Pour les trois premières années du programme, une aide de 1 000 000 \$ a été accordée pour soutenir 16 projets dans le Bas-Saint-Laurent évalués à près de 4 000 000 \$.

Le Programme d'aide financière à l'entretien de la Route verte, mis en place en 2001, a pour but de soutenir les partenaires municipaux dans la prise en charge de l'entretien de la Route verte. Il vise les pistes cyclables hors route et les voies cyclables aménagées sur le réseau routier local, pourvu que ces aménagements soient situés sur l'itinéraire de la Route verte. L'aide financière accordée représente 50 % des coûts d'entretien maximaux admissibles, coûts qui varient selon le type d'aménagement cyclable faisant l'objet du programme.

Ce programme contribuera à l'entretien des 163 kilomètres de la Route verte balisés par Vélo Québec. Une aide totale de 133 400 \$ sera accordée en 2001-2002.

Carte 1 – Réseau cyclable (présentée dans un fichier à part 504 Ko)

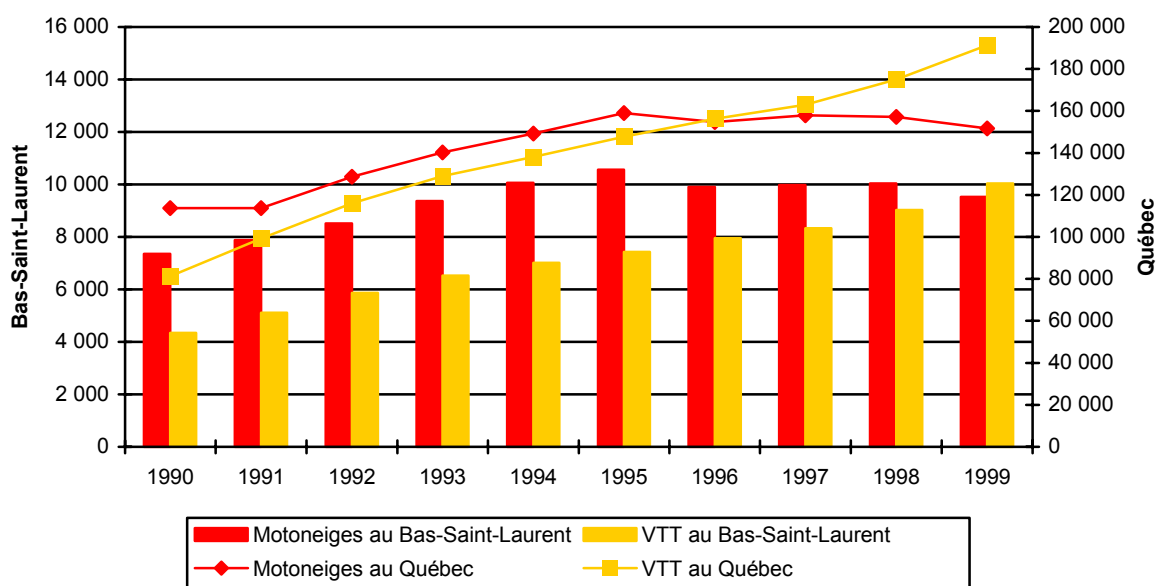
2. RÉSEAUX DE MOTONEIGE ET DE VÉHICULES TOUT-TERRAIN

Par définition, le VHR circule en dehors des chemins publics. Bien que cette catégorie comprenne plusieurs types de véhicules, seuls la motoneige et le VTT de moins de 600 kilogrammes pouvant être enfourchés sont considérés comme des VHR.

Le Bas-Saint-Laurent, une région propice à la pratique du VHR

Depuis les années 1960, la motoneige a connu un essor considérable au Québec. De nos jours, les VTT connaissent à leur tour une croissance phénoménale. Au Québec, de 1990 à 1999, le nombre de motoneiges immatriculées a augmenté de 33 %, alors que le nombre de VTT a plus que doublé (81 230 à 191 311, soit 136 %).

Figure 2 – Évolution du nombre de motoneiges et de VTT immatriculés (1990-1999)



Les amateurs de motoneige bénéficient d'une saison d'enneigement propice à la pratique allant du début décembre à la fin mars approximativement.

De 1990 à 1999, le nombre de motoneiges immatriculées à la SAAQ est en progression dans le Bas-Saint-Laurent (29 %) tout comme dans l'ensemble du Québec (33 %). Toutefois, de 1995 à 1999, on remarque une légère diminution. En 1995, on en comptait 10 565 dans la région, comparativement à 9 521 en 1999, soit une diminution de 10 % (- 4,6% pour le Québec). La plus forte baisse a été enregistrée dans la MRC de Kamouraska (- 27 %), tandis que le nombre de

motoneiges immatriculées dans la MRC de Rimouski-Neigette demeurerait sensiblement le même.

La région compte plus de 47 motoneiges par tranche de 1 000 habitants, soit plus de deux fois la moyenne québécoise (20). C'est dans la MRC de La Matapédia que l'on retrouve le plus de motoneiges par tranche de 1 000 habitants (72), alors que dans la MRC de Kamouraska, on n'en compte que 31 par 1 000 habitants.

Tableau I – Importance de la motoneige et du VTT (1995-1999)

MRC	Motoneiges				VTT			
	Immatriculées			Nombre par personne	Immatriculés			Nombre par personne
	1995	1999	Δ %		1995	1999	Δ %	
Kamouraska	938	681	-27,4	0,031	605	969	60,2	0,044
La Matapédia	1 619	1 413	-12,7	0,072	1 043	1 282	22,9	0,065
La Mitis	1 182	1 103	-6,7	0,060	678	895	32,0	0,049
Les Basques	644	578	-10,2	0,062	527	622	18,0	0,066
Matane	1 594	1 428	-10,4	0,061	1 055	1 358	28,7	0,058
Rimouski-Neigette	1 917	1 922	0,3	0,036	1 157	1 610	39,2	0,030
Rivière-du-Loup	1 314	1 165	-11,3	0,036	1 056	1 505	42,5	0,047
Témiscouata	1 357	1 231	-9,3	0,057	1 300	1 801	38,5	0,083
Bas-Saint-Laurent	10 565	9 521	-9,9	0,047	7 421	10 042	35,3	0,050
Québec	158 982	151 608	-4,6	0,020	147 647	191 311	29,6	0,025
Pourcentage région-Québec	6,6	6,3			5	5,2		

Source : Données 1999, SAAQ et FCMQ

Du côté des VTT, on en comptait 7 421 en 1995, comparativement à 10 042 en 1999, ce qui représente une augmentation de 35 % (Québec 30 %). La plus forte hausse fut enregistrée dans la MRC de Kamouraska (60 %), alors que la MRC des Basques connaissait la plus faible augmentation (18 %).

La région compte 50 VTT par tranche de 1 000 habitants, soit le double de la moyenne québécoise (25). C'est dans la MRC de Témiscouata que l'on en retrouve le plus par tranche de 1 000 habitants (83), alors que dans la MRC de Rimouski-Neigette, on n'en compte que 30.

Motoneige : activités mieux encadrées et organisées que celles du VTT

Afin de se doter de conditions plus sécuritaires pour la pratique de leur sport, les motoneigistes se sont regroupés, en 1974, au sein de la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (FCMQ), tandis que les utilisateurs de VTT se regroupaient sous la Fédération québécoise des clubs quads (FQCQ) en 1982. L'encadrement des activités était nécessaire, puisque ces véhicules eurent tôt fait d'envahir les terres privées, causant souvent des dommages à la propriété privée et à l'environnement.

En 2000-2001, la région compte 18 clubs de motoneige avec 4 964 membres qui entretiennent 2 875 kilomètres de sentiers⁸. Les MRC de Rimouski-Neigette (1 400) et de Témiscouata (757) sont celles qui comptent le plus de motoneigistes membres de la FCMQ, alors que la MRC des Basques en compte le moins (192). En 2000, on compte en moyenne 1,7 membre par kilomètre de sentiers entretenus. Ce sont les clubs des MRC de Kamouraska (594), de Témiscouata (563) et de Rimouski-Neigette (532) qui entretiennent le plus de kilomètres de sentiers, alors que le club de la MRC des Basques entretient 73 kilomètres de sentiers.

Tableau II – Organisation territoriale de la motoneige (2000-2001)

MRC	Clubs	Villes	Membres	Km	Membres par kilomètre
Kamouraska	Club Belles Pistes du Rocher Blanc inc.	Saint-Pascal	120	111	1,1
	Club Moto-neige Hiboux de Kamouraska inc.	La Pocatière	165	148	1,1
	Club de Motos-neige Mont-Bleu inc.	Saint-Alexandre	65	39	1,7
	Club Les Explorateurs Pohénégamook inc.	Pohénégamook	54	95	0,6
	Les Chevaliers des Frontières	Pohénégamook	165	150	1,1
	Club de motos-neige Les Loups de Sainte-Hélène inc.	Sainte-Hélène-de-Kamouraska	45	51	0,9
			614	594	1,0
La Matapédia	Club de moto-neige La Coulée Verte	Albertville	210	167	1,3
	Club de motoneige Vallée Matapédia ltée	Amqui	450	237	1,9
La Mitis			660	404	1,6
Les Basques	Club de moto-neige Les Pistolets inc.	Trois-Pistoles	192	73	2,6
Matane	Club Les Amoureux de la motoneige inc.	Matane	665	325	2,0
Rimouski-Neigette	Club sportif populaire du Bas St-Laurent inc.	Rimouski	1 100	341	3,2
	Club de moto-neige L'Étang du Moulin inc.	Saint-Eugène-de-Ladrière	200	140	1,4
	Club La Coulée de Saint-Fabien inc.	Saint-Fabien	100	51	2,0
			1 400	532	2,6
Rivière-du-Loup	Club de moto-neige Les Aventuriers inc.	Rivière-du-Loup	355	168	2,1
	Club de moto-neige Les Déserteurs inc.	Saint-Georges-de-Cacouna	110	78	1,4
	Club Les Amis de la Forêt	Saint-Antonin	165	78	2,1
	Club de motoneige et de ski de fond Les Verlois	L'Isle-Verte	46	60	0,8
			676	384	1,8
Témiscouata	Association des moto-neigistes du Témiscouata inc.	Saint-Louis du Ha! Ha!	757	563	1,3
Total			4 964	2 875	1,7

Source : Fédération des clubs motoneigistes du Québec et les clubs de la région.

⁸ Ces données proviennent d'un sondage téléphonique réalisé auprès de chaque club de motoneige de la région administrative.

Quant au VTT, on remarque, en 1999-2000, un taux de membres et une pénétration assez faibles de la FQCQ. Seulement 15 % des propriétaires de VTT immatriculés seraient membres de la FQCQ, alors qu'environ 52 % des propriétaires de motoneiges immatriculées seraient membres de la FCMQ. Pour sa part, la FQCQ associe cette lacune à un problème de rodage (jeunesse de la fédération) et de réticence de certains utilisateurs à accepter un encadrement.

En 1999-2000, les MRC de La Mitis et des Basques n'ont aucun club de VTT. Cependant, la région compte tout de même 1 455 membres répartis dans les sept clubs présents sur son territoire. La MRC de La Matapédia compte le plus de membres (343) et entretient le plus de kilomètres de sentiers (400). Malgré la jeunesse de la FQCQ, on compte tout de même 840 kilomètres de sentiers d'été entretenus dans la région, dont 95 % se retrouvent dans les MRC de La Matapédia, de Matane et de Témiscouata.

Les utilisateurs de VTT ont donc avantage à se regrouper au sein de la FQCQ afin d'être admissibles à la redistribution d'une partie des frais d'immatriculation (10 042 VTT immatriculés au Bas-Saint-Laurent). Ceci leur permettrait d'avoir accès à un financement qui les aiderait à aménager un réseau exclusif de sentiers.

Tableau III – Organisation territoriale du VTT (2000-2001)

MRC	Clubs	Villes	Membres ⁹	Km ¹⁰	
				Hiver	Été
Kamouraska	Club Les Avant-Gardistes 3 & 4 roues inc	La Pocatière	61		
	Club VTT Les Maniaques de Woodbridge	Saint-Pascal	148	55	38
	Total		209	55	38
La Matapédia	Club VTT de la Matapédia inc.	Amqui	343		400
La Mitis					
Les Basques					
Matane	Club VTT Coyote inc.	Matane	265	25	252
Rimouski-Neigette	Club VTT Bas-Saint-Laurent inc.	Rimouski	189		
Rivière-du-Loup	Club Quad Cacouna inc.	Saint-Georges-Cacouna	252	102	
Témiscouata	Club Trans-Témis	Rivière Bleue	197		150
Grand total			1455	182	840

Dans certains cas, des clubs utilisent des sentiers qu'ils partagent avec les entreprises forestières ou les sentiers de motoneige. Cette pratique peu coûteuse comporte toutefois certains risques quant à la sécurité. C'est pourquoi, la FQCQ préconise plutôt le développement d'un réseau exclusif de sentiers balisés, entretenus et sécuritaires avec contrôle des activités. Cependant, un tel réseau de sentiers peut être difficile à concevoir en raison des importantes ressources financières et humaines nécessaires à l'aménagement et à l'entretien de tels

⁹ Nombre de membres actifs par région le 30 novembre 2000

¹⁰ Nombre de kilomètres certifiés et reconnus par la Fédération québécoise des clubs quads, 2000-2001.

sentiers, mais aussi en raison des nombreux lacs et cours d'eau à traverser et des droits de passage à négocier.

Circulation des VHR : problématique des sentiers

Selon le sondage réalisé auprès des municipalités de la région, il arrive que la présence des véhicules récréatifs perturbe la qualité de vie des citoyens et cause des dommages à la propriété privée et à l'environnement. De ce fait, la pérennité des sentiers demeure toujours problématique pour bon nombre de clubs de motoneige et de VTT, puisque certains propriétaires se plaignent de leur présence sur les terrains privés ou près des résidences.

Le bruit, la vitesse, la circulation sur les routes publiques et la sécurité constituent les principaux problèmes liés à la motoneige. Du côté des VTT, les problèmes sont plus nombreux, mais similaires à ceux de la motoneige. Ainsi, la circulation dans les emprises et sur les routes publiques, le bruit, les odeurs et la poussière dans les milieux bâtis, la vitesse ainsi que les dommages à la propriété privée et à l'environnement (vandalisme) sont les principaux problèmes rencontrés de même que la circulation sur les plages à Saint-Simon, Les Boules et Sainte-Flavie.

Bien qu'elle soit nécessaire pour assurer le ravitaillement des motoneigistes, la pénétration des sentiers à l'intérieur des agglomérations et la circulation des VHR à l'intérieur des milieux bâtis dérangent les résidents et entraînent certains risques à divers endroits. D'un autre côté, les amateurs de VHR représentent une clientèle appréciable pour les commerçants qu'on ne peut pas négliger.

En ce qui concerne les VHR, l'article 11 de la *Loi sur les véhicules hors route* définit les conditions de circulation des VHR à l'intérieur du milieu urbain. De plus, un projet de règlement sur les véhicules hors route est présentement en cours.

Vitesse et conduite imprudente : principales causes des accidents de VHR

Au cours des dernières années, les clubs de motoneige ont réalisé plusieurs interventions afin d'améliorer la sécurité sur les sentiers (élargissement et dégagement des abords de pistes, amélioration de la signalisation, etc.).

De 1990 à 1999, le Bas-Saint-Laurent a compté 357 accidents de motoneige (36 par année). L'année 1995 est celle où la région a enregistré le plus grand nombre d'accidents (63), ce qui coïncide avec l'année où l'on compte le plus de motoneiges immatriculées à la SAAQ. Des 403 accidentés de la motoneige, on compte 19 décès (4,7 %), 100 blessés graves (24,8 %) et 125 blessés légers (31 %). Les collisions avec un autre véhicule représentent 55 % des accidents et ont été la cause de 7 des 19 décès. La vitesse et la conduite imprudente ont causé 30 % des accidents, dont 9 décès et 33 accidents avec blessés graves. Quant à l'alcool, il était en cause dans 2 décès et 8 accidents avec blessés graves. Finalement, la

MRC de La Matapédia compte 21 % des décès avec 15 % des motoneiges immatriculées dans la région et 23 % des blessés graves.

Pour le VTT, de 1997 à 1999, 48 accidents ont été dénombrés (16 par année) : 2 décès, 11 blessés graves, 34 blessés légers (58,6 %). L'année 1999 est celle où la région a enregistré le plus grand nombre d'accidents, soit 21. Les collisions avec un autre véhicule représentent 40 % des accidents, comparativement à 44 % pour les capotages (58 % des accidents graves). La vitesse et la conduite imprudente sont les principales causes d'accident dans 34 % des cas (17 % des accidents avec décès ou blessés graves). Ces facteurs sont associés à 1 décès, 1 blessé grave et 12 blessés légers. Quant à l'alcool, il est la principale cause d'accident dans 6 % des cas (3 accidents dont 1 grave).

VHR : apport économique important

En 1996, les retombées économiques totales de la motoneige atteignaient environ 566 000 000 \$ au Québec, dont 327 000 000 \$ de sources touristiques¹¹. En 1996-1997, le Bas-Saint-Laurent se classait parmi les huit régions de destination des Québécois membres de la FCMQ (excursionnistes et touristes) et au septième rang des destinations de la clientèle nord-américaine.¹² Localement, selon l'Office du tourisme et des congrès, le tourisme en motoneige entraîne des retombées économiques annuelles de 200 000 \$ à Rimouski.¹³

En ce qui a trait aux dépenses directes associées à la pratique du quad, elles représentaient environ 163 000 000\$ au Québec¹⁴. En 1995-1996, la région touristique du Bas-Saint-Laurent ne figurait pas parmi les régions les plus populaires du Québec, puisque le nombre de clubs quad, de membres et de kilomètres de sentiers entretenus y était peu élevé.¹⁵ Cependant, en considérant les attraits déterminés pour la motoneige et les différents points d'intérêt susceptibles de répondre aux attentes des quadistes, le Bas-Saint-Laurent se classe parmi les cinq régions ayant un bon potentiel d'attraction pour la clientèle adepte du quad tant excursionniste que touristique. Ainsi, les sentiers existants de même que ceux à aménager devraient emprunter les corridors d'intérêt et permettre l'accès aux sites les plus recherchés ainsi qu'à ceux permettant la pratique d'activités par les adeptes du quad (pêche, cabane à sucre, observation et interprétation de la nature).

¹¹ Zins, Beauchesne et associés, *Étude des retombées économiques de l'activité motoneige au Québec, 1996-1997*, 6 tomes.

¹² Zins, Beauchesne et associés, *Étude des retombées économiques de l'activité motoneige au Québec, 1996-1997*, 6 tomes.

¹³ Morin, Michel, « *Tourisme en motoneige : Retombées de 200 000 \$ à Rimouski* », *Progrès-Écho*, dimanche 21 janvier 2001, p. 2

¹⁴ Pluram, *Étude sur le développement et la commercialisation touristique du quad au Québec, 1997*, 11 chapitres et annexes.

¹⁵ Pluram, *Étude sur le développement et la commercialisation touristique du quad au Québec, 1997*.

Dans le Bas-Saint-Laurent, le développement touristique du quad passe par la création de nouveaux clubs et la mise en place d'un réseau de sentiers aménagés selon les normes de sécurité afin de constituer un véritable réseau régional, rattaché éventuellement au réseau provincial. Dans une région comme le Bas-Saint-Laurent où le nombre de véhicules par habitant est important, c'est toute la région qui bénéficierait du développement de cette activité.

BIBLIOGRAPHIE

- Comité régional de la Route verte du Bas-Saint-Laurent. 1996. La Route verte du Bas-Saint-Laurent. Proposition préliminaire de tracé. Rimouski : Comité régional de la Route verte. Document déposé à Vélo Québec le 13 novembre 1996. Pagination multiple.
- Comité régional de la Route verte du Bas-Saint-Laurent. 1998. Étude de faisabilité technique. Rapport principal. MRC Kamouraska, MRC Rivière-du-Loup, MRC Les Basques, MRC Rimouski-Neigette, MRC La Mitis, MRC Matane, MRC La Matapédia. Rimouski : Comité régional de la Route verte. Document déposé à Vélo Québec en mai 1998. Pagination multiple.
- Ministère des Transports du Québec et Société de l'assurance automobile. 1995. Politique sur le vélo. Québec: Ministère des Transports du Québec, Direction des communications. 22 pages.
- Ministère des Transports. 2001. Politique de sécurité dans les transports 2001-2005. Volet routier. Québec, MTQ, Direction des communications, 112 pages.
- Morin, Michel, « *Tourisme en motoneige : Retombées de 200 000 \$ à Rimouski* », Progrès-Écho, dimanche 21 janvier 2001.
- Pluram, Étude sur le développement et la commercialisation touristique du quad au Québec, 1997, 11 chapitres et annexes.
- Zins, Beauchesne et associés, Étude des retombées économiques de l'activité motoneige au Québec, 1996-1997, 6 tomes.
- Zins, Beauchesne et associés, Étude des retombées économiques de l'activité motoneige au Québec, 1996-1997, 6 tomes.