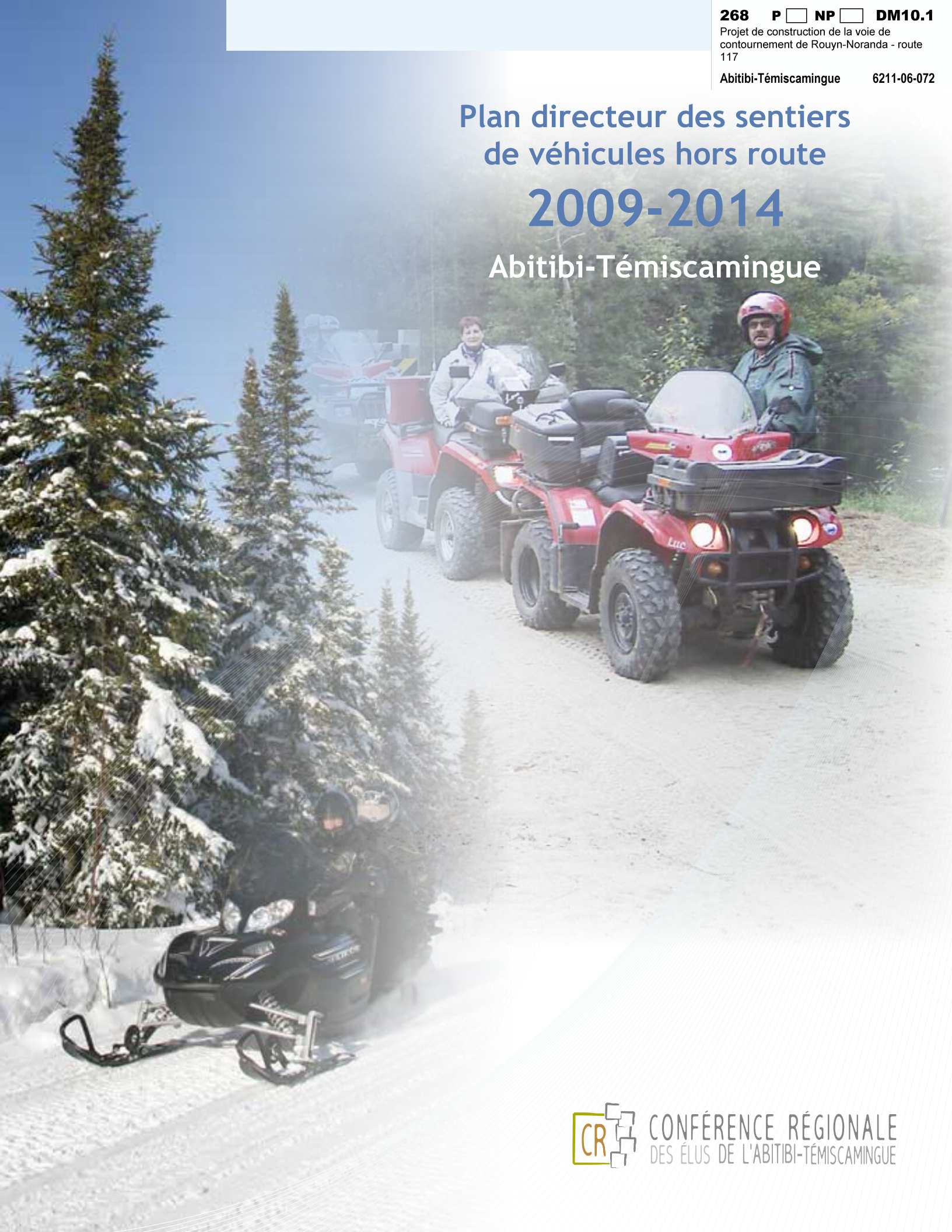


Plan directeur des sentiers de véhicules hors route

2009-2014

Abitibi-Témiscamingue



CONFÉRENCE RÉGIONALE
DES ÉLUS DE L'ABITIBI-TÉMISCAMINGUE

GRAPHISME

La Petite fleur, publicité et design

PHOTOGRAPHIES

Directeurs régionaux de la
Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (FQCM)
et de la Fédération Québécoise des Clubs Quads (FQCQ)

© Benoît Chalifour, photo page 45

REPRODUCTIONS ET ADDENDAS

La reproduction du Plan directeur est autorisée, mais seule
la version officielle disponible sur le site internet de la
Conférence régionale des élus de l'Abitibi-Témiscamingue prévaut.
Tous les addendas et toutes les mises à jour du document
doivent être transmises à cette organisation.

Conférence régionale des élus
de l'Abitibi-Témiscamingue
170, avenue Principale, bureau 102
Rouyn-Noranda (Québec) J9X 4P7
www.confereceregionale.ca

Version adoptée par le Caucus de la Conférence régionale
des élus de l'Abitibi-Témiscamingue (CRÉAT) le 26 novembre 2009.
Dernière mise à jour par la Table de concertation des VHR: 26 octobre 2009.

AIDE FINANCIÈRE

Nous reconnaissons l'aide financière du gouvernement
du Québec par l'entremise du mandat confié aux
conférences régionales pour établir les réseaux
interrégionaux de véhicules hors route en 2006.



Table des matières

RÉSUMÉ	6
REMERCIEMENTS	7
1. MISE EN CONTEXTE	8
2. SITUATION GÉNÉRALE DE LA RÉGION.....	9
2.1. Description de la région	9
2.2. Les VHR et la région.....	10
3. PLAN DE TRAVAIL POUR L'ÉLABORATION D'UN PLAN DIRECTEUR RÉGIONAL	12
3.1. Mandat	12
3.2. Démarche et stratégie retenue en région	12
4. PLANIFICATION GÉNÉRALE DES RÉSEAUX DE SENTIERS	13
4.1. Énoncé des objectifs généraux	13
4.2. Énoncé des objectifs spécifiques.....	14
4.3. Fonction du Plan directeur.....	16
4.4. Suivi du Plan directeur.....	16
4.5. Limites du Plan directeur	16
4.6. Enjeux régionaux des VHR.....	17
4.7. Préoccupations des partenaires régionaux	18
4.8. Opportunités de développement.....	22
5. PLANIFICATIONS SPÉCIFIQUES DES TERRITOIRES DE MRC.....	25
5.1. MRC d'Abitibi.....	26
5.2. MRC d'Abitibi-Ouest.....	28
5.3. Ville de Rouyn-Noranda.....	30
5.4. MRC du Témiscamingue.....	32
5.5. MRC de La Vallée-de-l'Or.....	34
6. FONCTIONNEMENT DE L'ÉVACUATION DES BLESSÉS EN SITUATION HORS ROUTE	36
6.1. Historique de concertation.....	36
6.2. Traîneau oui, mais pas n'importe lequel.....	37
6.3. Analyse des risques.....	38
6.4. Fonctionnement de l'évacuation des blessés en situation hors route dans les régions de l'Abitibi-Témiscamingue et du Nord-du-Québec.....	39
6.5. Protocole concernant l'utilisation du traîneau d'évacuation médicale	40
6.6. Loi sur les véhicules hors route.....	40
7. RECOMMANDATIONS	42
7.1. Plan directeur des sentiers de véhicules hors route	43
7.2. Plan d'évacuation des blessés	44
CARTES GÉNÉRALES ET THÉMATIQUES	45

Liste des figures

Figure 1: Carte de localisation de l'Abitibi-Témiscamingue.....	9
Figure 2: Organigramme des parties impliquées dans la démarche.....	12
Figure 3: Types de partages de sentiers discutés lors de l'élaboration des sentiers	14
Figure 4: Traîneau-secours « TS » développé en 1995 par Fibres de Verre Abitibi inc.	37
Figure 5: Schéma du fonctionnement de l'évacuation des blessés en situation hors route dans les régions de l'Abitibi-Témiscamingue et du Nord-du-Québec.	39

Liste des tableaux

Tableau 1: Températures moyennes hivernales dans la région administrative de l'Abitibi-Témiscamingue (1980-2000).....	9
Tableau 2: Profil des clubs de véhicules hors route dans la région administrative de l'Abitibi-Témiscamingue (2009).	10
Tableau 3: État de l'utilisation des emprises ferroviaires désaffectées en Abitibi-Témiscamingue (nov.2009)	11
Tableau 4: Portrait synthèses du développement des réseaux quad	23
Tableau 5: Portrait synthèses du développement des réseaux motoneiges.....	24

Liste des cartes

Carte 1: Carte du réseau de sentiers de quad	46
Carte 2: Carte du réseau de sentiers de motoneige	48
Carte 3: Carte de contraintes et d'opportunités.....	50
Carte 4: Carte des traîneaux-secours pour l'évacuation des blessés et de la couverture cellulaire de Télébec	52
Carte 5: Carte synthèse de la MRC d'Abitibi	54
Carte 6: Carte synthèse de la MRC d'Abitibi-Ouest.....	56
Carte 7: Carte synthèse de la Ville de Rouyn-Noranda	58
Carte 8: Carte synthèse de la MRC du Témiscamingue.....	60
Carte 9: Carte synthèse de la MRC de La Vallée-de-l'Or	62



RÉSUMÉ

Le Plan directeur des sentiers de véhicules hors route est le point de convergence concerté entre plusieurs organismes régionaux relativement aux sentiers récréatifs. Ce Plan consiste essentiellement à la réalisation d'une coordination du maintien et du développement des sentiers de véhicules hors route (VHR) en considérant les autres types d'utilisation multiressource déjà en place sur le territoire. En plus d'une volonté réelle du milieu régional, cette opération s'inscrit dans l'orientation du ministère des Transports du Québec de relier les régions entre elles par un réseau de 10 000 km pour le quad et de 10 000 km pour la motoneige.

Étant donné que le Plan est destiné davantage aux clubs de VHR, l'intention est que le Plan demeure simple et accessible. L'aspect cartographique dépasse donc volontairement les espaces textes.

Afin de guider le développement de cette industrie dans notre région, des orientations générales et spécifiques ont été établies en concertation avec l'ensemble des partenaires régionaux impliqués de près ou de loin dans l'aménagement de territoire. Il est important de souligner que de nombreux facteurs peuvent nous forcer à revoir les axes de développement énoncés dans ce Plan. Cet outil doit donc demeurer rassembleur, souple et connu du milieu pour éviter les conflits d'usages dans le futur. À cette fin, les sections propres à chacune des quatre MRC de la région et de la ville de Rouyn-Noranda doivent être mises à jour par les MRC par souci de mise en commun des informations dans le réseau des partenaires régionaux.

REMERCIEMENTS

Ce projet de Plan directeur des sentiers de véhicules hors route n'aurait été rendu possible sans la bonne collaboration des membres de la Table de concertation régionale des sentiers récréatifs et de ses collaborateurs qui ont formé différents sous-comités de travail. La Conférence régionale des élus de l'Abitibi-Témiscamingue tient donc à remercier ces partenaires et à leur signifier que cette collaboration a été très appréciée.

Il est important de souligner la participation et l'excellent travail des comités de travail qui ont analysé les cartes du territoire des MRC afin d'identifier les hypothèses de tracés de sentiers contenus dans ces plans directeurs. Merci à Nelson Laflamme et Serge Morin pour leur apport important au présent rapport.

Table de concertation régionale de sentiers récréatifs

Jacques Riopel, président de la Table de concertation sentiers récréatifs de l'Abitibi-Témiscamingue et membre du caucus de la Conférence régionale des élus de l'Abitibi-Témiscamingue
 Éric Audet, MRC d'Abitibi-Ouest
 Annie Bélanger, Regroupement des CLD de l'Abitibi-Témiscamingue
 Caroline Bettez, ministère de la Santé et des Services sociaux
 Chantale Carrier, ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire
 Jacinthe Châteauvert, Conseil régional de l'environnement de l'Abitibi-Témiscamingue
 Daniel Dufault, MRC du Témiscamingue
 Jean-Paul Lacombe, représentant régional des clubs quad
 Frédéric Gauthier, Ville de Rouyn-Noranda
 Normand Grenier, MRC d'Abitibi
 Christel Groux, Union des producteurs agricoles de l'Abitibi-Témiscamingue (UPA)
 Jean Iracà, ministère des Transports
 Nelson Laflamme, représentant régional de la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec
 Yvon Leclerc, représentant régional des clubs de motoneige
 Nicolas Martel, ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
 Daniel Massicotte, ministère des Transports
 Lisyane Morin, Loisir et Sport Abitibi-Témiscamingue
 Serge Morin, représentant régional de la Fédération Québécoise des Clubs Quads
 Randa Napky, Tourisme Abitibi-Témiscamingue
 Fernand Poirier, Sûreté du Québec, Bureau de la surveillance du territoire
 Mario Sylvain, MRC de La Vallée-de-l'Or
 Mychel Tremblay, Union des producteurs agricoles de l'Abitibi-Témiscamingue (UPA)
 Benoit Villeneuve, ministère des Ressources naturelles et de la Faune

Et aussi les personnes suivantes qui ont suivi la démarche, mais qui ont été remplacées par leurs collègues dans leurs organisations respectives...

Vanessa Connelly-Lamothe, ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire
 Ghyslaine Charron, ministère de la Santé et des Services sociaux
 Cynthia Claveau, ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
 Mario Cousineau, Syndicat des producteurs de bois de l'Abitibi-Témiscamingue
 Daniel Asselin, Loisir et Sport Abitibi-Témiscamingue
 Ian Cameron, MRC d'Abitibi-Ouest
 Denis Houle, Sûreté du Québec, Bureau de la surveillance du territoire
 André Rouleau, Regroupement des CLD de l'Abitibi-Témiscamingue

Comité directeur

Ian Cameron, MRC d'Abitibi-Ouest
 Daniel Dufault, MRC du Témiscamingue
 Frédéric Gauthier, Ville de Rouyn-Noranda
 Normand Grenier, MRC Abitibi
 Mario Sylvain, MRC de La Vallée-de-l'Or

Comité sécurité

Ghislain Blanchet, Sécurité publique
 Ghyslaine Charron, ministère de la Santé et des Services sociaux
 Jocelyn Côté, Sécurité publique
 Nelson Laflamme, représentant régional de la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec
 Daniel Massicotte, ministère des Transports
 Serge Morin, représentant régional de la Fédération Québécoise des Clubs Quads

Sous-comité des orientations régionales

Daniel Asselin, Loisir et Sport Abitibi-Témiscamingue
 Jacinthe Châteauvert, Conseil régional de l'environnement de l'Abitibi-Témiscamingue
 Jean-Paul Lacombe, représentant régional des clubs quads
 Nelson Laflamme, représentant régional de la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec
 Daniel Massicotte, ministère des Transports
 Randa Napky, Tourisme Abitibi-Témiscamingue

Comité de travail MRC d'Abitibi

Jacques Bérubé, Club de motoneige d'Amos inc.
 Pierrette Bousquet, Club de motoneige de Barraute inc.
 Mario Grenier, ministère des Transports
 Normand Grenier, MRC d'Abitibi
 Luc Parent, ministère des Ressources naturelles et de la Faune, secteur Territoire
 Maurice Prince, Club Quad Amos région
 Simon Simard, Union des producteurs agricoles
 Pierre Terrien, Club Quad Amos région

Comité de travail MRC d'Abitibi-Ouest

Ian Cameron, MRC Abitibi-Ouest
 Réjean Comeau, Union des producteurs agricoles (UPA)
 Gérard Labrecque, club quad
 Yvon Leclerc, club de motoneige
 Philippe Noël, club quad

Comité de travail Ville de Rouyn-Noranda

Jean-Paul Chabot, Club quad
 Frédéric Gauthier, Ville de Rouyn-Noranda
 Denis Gélinas, Club motoneige
 Jean-Paul Lacombe, Club quad
 Claude Laframboise, Club quad
 Roger Lévesque, Club motoneige
 Maurice Migneault, Union des producteurs agricoles (UPA)
 André Philippon, Conseiller, Ville de Rouyn-Noranda

Comité de travail MRC du Témiscamingue

Martin Champagne, club de motoneige
 Daniel Dufault, MRC du Témiscamingue
 Denis Lafrenière, Club VTT du Témiscamingue
 Denis Lampron, Club VTT du Témiscamingue
 Wallace Metcalfe, Union des producteurs agricoles

Comité de travail MRC de La Vallée-de-l'Or

Gilles Bérubé, Union des producteurs agricoles Jean-Léo Bérubé, Club motoneige Lions de Senneterre
 Stéphan Lacoste, club quad
 Paul Lévesque, Club Ski-Moteur Val-d'Or inc.
 Réal Marcotte, Club de motoneige de Malartic inc.
 Bertrand Thomassin, Club VTT Senneterre inc.
 Mario Sylvain, MRC de La Vallée-de-l'Or

1. MISE EN CONTEXTE

Sur le territoire de l'Abitibi-Témiscamingue, l'utilisation de véhicules motorisés hors route, soit les quads et les motoneiges, est fort répandue. Utilisés davantage à titre de véhicule utilitaire, les véhicules hors route (VHR) doivent aussi être reconnus comme une industrie touristique non négligeable pour une région. À tort ou à raison, des réseaux de sentiers ont été développés à la bonne franquette par des organisations amicales puis, éventuellement, par des organismes sans but lucratif. C'est ce qui s'est produit pour la motoneige dans les 40 dernières années, tandis que le quad connaît, depuis quelque temps, une expansion et une popularité grandissante. En parallèle, les activités de plein air deviennent de plus en plus populaires et les utilisateurs réclament aussi leur « zone de terrain de jeu » et les moyens financiers de réaliser leurs projets.

En région, les quatre MRC et la Ville de Rouyn-Noranda¹ sont au cœur du processus de développement de sentiers étant donné leur responsabilité à l'égard de l'aménagement de territoire et par la priorisation de projets dans le programme de mise en valeur des ressources du milieu forestier (volet II). Ce programme a été en partie décentralisé dans les MRC en 1995 par le Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue (CRDAT).

Souhaitant coordonner les différentes activités de loisir et harmoniser les usages sur le territoire, un regroupement d'intervenants concernés par la planification des sentiers récréatifs s'est formé au début de l'année 2005. Ce groupe précurseur était composé des aménagistes des MRC et de représentants de Tourisme Abitibi-Témiscamingue, de Loisir et Sport Abitibi-Témiscamingue, de la Conférence régionale des élus (CRÉ) de l'Abitibi-Témiscamingue, du ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF) - secteur Territoire, secteur Faune et secteur Forêt, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) ainsi que du ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport (MELS). Ce groupe a davantage travaillé sur les principes et valeurs qui doivent être considérés pour l'élaboration des sentiers.

En juin 2005, Mme Julie Boulet, ministre déléguée aux Transports, s'engageait dans une vaste consultation publique portant sur les VHR qui s'est tenue dans 16 régions de la province. Puis, un an après, elle annonçait la mise en œuvre d'une trentaine de mesures découlant de ces consultations, ces mesures convergeant vers la cohabitation plus harmonieuse entre les résidents riverains et les utilisateurs de VHR. Parmi ces mesures, se trouvait notamment le projet de loi numéro 9, visant à assurer un meilleur encadrement de la pratique des VHR de même que la création de tables de concertation régionales.

Au printemps 2006, le gouvernement du Québec annonçait 34 mesures, dont un resserrement des règles de pratique, dans la Loi sur les véhicules hors route, au terme d'une démarche qui a commencé par une vaste consultation publique. Les objectifs visés étaient d'améliorer la sécurité des utilisateurs et de rendre la pratique plus respectueuse des riverains et de l'environnement.

Plusieurs groupes, dont les élus locaux, municipaux et régionaux, ont demandé la mise en place d'une instance de concertation régionale coordonnée par le milieu. En conséquence, une table de concertation sous la responsabilité des conférences régionales des élus (CRÉ) ou d'une autre instance régionale mandatée par celle-ci, a été mise sur pied dans chacune des régions du Québec. Ces tables, auxquelles participent tous les intervenants régionaux interpellés par la circulation des VHR, doivent rendre compte de deux livrables importants, soit celui d'établir « un réseau interrégional de sentiers permanents ou semi-permanents pour la motoneige et un autre pour le quad, qui devra être praticable à l'année » et celui de « mettre en place un plan d'évacuation des blessés à l'occasion d'interventions d'urgence dans les sentiers éloignés ».

En 2007, la Conférence régionale des élus de l'Abitibi-Témiscamingue a alors opté pour la mise en place d'une Table de concertation plus élargie telle que proposée dans le mandat du ministère des Transports afin de fournir dans les termes du mandat les deux livrables demandés. Ces deux livrables sont regroupés dans le présent document sous la forme d'un Plan directeur.

À partir de la Table de concertation régionale des sentiers récréatifs, plusieurs sous-comités ont été mis en place et ceux-ci ont contribué à la démarche de façon significative.

2. SITUATION GÉNÉRALE DE LA RÉGION

2.1. Description de la région

L'Abitibi-Témiscamingue est non seulement l'une des plus vastes régions du Québec, avec ses 64 656 kilomètres carrés dont 85 % sont constitués de territoire public, mais elle est aussi l'une des plus grandes réserves de ressources naturelles. Éléments déclencheurs de la colonisation de la région au début du siècle, ses ressources naturelles en conditionnent encore aujourd'hui le développement économique.

Elle est bornée à l'est par la Mauricie, au nord par le Nord-du-Québec, à l'ouest par l'Ontario et au sud par la région de l'Outaouais. Composée de cinq territoires de MRC, dont un territoire fusionné en municipalité, elle comptait un total de 145 834 habitants en 2008. En 2008, 65,3 % de la population se regroupait dans les cinq principales villes et municipalités de la région : Rouyn-Noranda (40 675 hab.), Val-d'Or (31 900 hab.), Ville-Marie (2 631), La Sarre (7 359) et Amos (12 618 hab.).

Situé dans la zone tempérée nordique, le territoire de l'Abitibi-Témiscamingue est essentiellement recouvert par les terrains forestiers (pessières, sapinières et forêt mixte à tendance feuillue au sud), à hauteur de 95,5 %; les domaines agricoles (forêts comprises) ne couvrant que 3,4 % du sol en 2004².



Figure 1 : Carte de localisation de l'Abitibi-Témiscamingue

Tableau 1 : Températures moyennes hivernales dans la région administrative de l'Abitibi-Témiscamingue (1980-2000)

		Novembre	Décembre	Janvier	Février	Mars	Avril
Minimum	°C	-7,2	-18,4	-22,7	-21,7	-14,6	-4,9
	°F	19,4	-1,1	-8,9	-6,2	5,7	23,2
Maximum	°C	0,6	-8,1	-10,9	-8,6	-1,9	6,6
	°F	33,1	17,4	12,4	16,5	28,6	43,9

Source : Environnement Canada 1980-2000

¹ Afin d'alléger le texte, lorsque nous parlons des MRC de façon générale, cela comprend la Ville de Rouyn-Noranda.

² Bulletin statistique régional, Institut de la statistique du Québec Direction des statistiques économiques et sociales, 2007.

2.2. Les VHR et la région

Selon l'Observatoire de l'Abitibi-Témiscamingue, la région et une partie du Nord-du-Québec offrent aux motoneigistes quelque 3 700 km de sentiers dont 3 532 km sont des sentiers fédérés³, ce qui en fait le réseau le plus long au Québec. Il est d'ailleurs reconnu depuis 2003 comme étant l'un des plus beaux en Amérique du Nord par le magazine Supertrax International⁴. Il attire donc de nombreux touristes dont certains proviennent des États-Unis, de l'Ontario et du Québec. Selon une recherche⁵, quelque 7 900 touristes visitaient la région en motoneige en 1999 tandis que 6 150 résidents de la région pratiquaient des excursions d'une journée. Les retombées économiques annuelles pour la motoneige sont donc importantes. Elles sont estimées, selon cette recherche, à 50 M\$ pour l'année 2004, incluant la restauration, l'hébergement, l'essence, la vente de véhicules, etc. Selon Tourisme Abitibi-Témiscamingue, les recettes générées par la motoneige au cours des récentes saisons hivernales ont facilement doublé compte tenu des campagnes de promotion réalisées ces dernières années. En Abitibi-Témiscamingue et au Nord-du-Québec (secteur ouest), 11 clubs de motoneige sont actifs, et ensemble, ils regroupent quelque 5 100 membres en 2008.

Tableau 2: Profil des clubs de véhicules hors route dans la région administrative de l'Abitibi-Témiscamingue (2009).

MRC	Quad				Motoneige					
	Nombre membres	Nombre bénévoles	Nombre de kilomètres de sentiers			Nombre membres	Nombre bénévoles	Nombre de kilomètres de sentiers		
			Existant 2006	Existant 2009	À réaliser			Existant 2006	Existant 2009	À réaliser
Abitibi	46		137	0	291	404	35	314	314	0
Abitibi-Ouest	64		56	0	192	314	20	349	349	0
Vallée-de-l'Or	602		535	313	144	936	60	1059	1139	0
Rouyn-Noranda	220		55	5	306	373	30	283	290	0
Témiscamingue	386		343	222	234	370	25	689	708	0
	1318		1126	540	1167	2397	170	2702	2800	0

Toujours selon l'Observatoire de l'Abitibi-Témiscamingue, les activités de quad regrouperaient un peu plus de 1 000 membres⁶ répartis dans 8 clubs en Abitibi-Témiscamingue. Ceux-ci sont situés dans les municipalités suivantes: Val-d'Or, Senneterre, Rouyn-Noranda, La Sarre, Amos, Barraute et Ville-Marie (2). Les sentiers s'étendent sur près de 1 000 km l'été et sur une centaine de kilomètres en hiver. Le MRNF estime que les parcours de véhicules tout-terrains s'étendent sur plus de 600 km en territoire public en Abitibi-Témiscamingue. Dans la région, il y a davantage de quads immatriculés que de motoneiges, mais cette industrie génère des retombées économiques moins importantes, notamment parce qu'elle est moins structurée en ce qui concerne les sentiers. Elles sont estimées à 12,8 M\$⁷. Comme ce marché n'a pas encore atteint son plein potentiel, les retombées devraient aller en augmentant.

Les cartes des sentiers existants de motoneige et de quad présentées en annexe (cartes 1 et 2) donnent l'état des réseaux au début du mandat, en novembre 2006. Depuis, des mises à jour ont été réalisées, mais elles semblent très négligeables à cette échelle.

Quelques sentiers pédestres, pistes cyclables et sentiers de VHR ont pu profiter des emprises ferroviaires abandonnées il y a quelques années pour le bénéfice de leur activité. Notons à titre d'exemple, les sections locales du Canadian National (CN) soit les «Chemins de Fer d'Intérêt Local Nord du Québec» (CFILNQ) dans la MRC d'Abitibi-Ouest et dans la MRC Abitibi de même que du Canadian Pacific dans la MRC de Témiscamingue.

Tableau 3: État de l'utilisation des emprises ferroviaires désaffectées en Abitibi-Témiscamingue (nov.2009)

	Trans Québec	Régional	Local
Motoneige	149 km	28 km	0 km
Quad	140 km	0 km	9 km

Concertation régionale

À la suite de la consultation régionale concernant les véhicules hors route au printemps 2005, les intervenants régionaux ont pu faire valoir leur point de vue sur la question. La Conférence régionale des élus de l'Abitibi-Témiscamingue a déposé un mémoire qui aborde plusieurs aspects.

De façon plus particulière, on y insiste sur le manque de financement des clubs de motoneige pour l'entretien du réseau. On y dénonce le fait que les visiteurs qui achètent leur carte de membre dans une autre région ne paient pas de droits d'accès pour circuler en Abitibi-Témiscamingue et y utiliser les pistes. Pour le quad, la situation diffère, car les réseaux locaux ne communiquent pas entre eux; il n'y a donc pas de réseau à interconnecter. Comme les clubs de motoneige et de quad ont peu de moyens financiers et doivent compter sur l'apport de bénévoles, la permanence dans les clubs fait l'objet d'une requête spéciale dans le mémoire déposé au gouvernement. On y demande aussi une participation financière de ce dernier pour supporter l'entretien des réseaux et assurer une plus grande présence de la Sûreté du Québec dans les sentiers. Actuellement, le financement du développement et de l'entretien des sentiers passe par différentes sources: les droits d'accès annuels des membres, l'argent provenant des fédérations selon la longueur des sentiers de chaque club pour l'entretien des pistes, le Volet II du Programme de mise en valeur des ressources du milieu forestier (fonds octroyés aux clubs provenant de redevances des compagnies forestières versées au gouvernement du Québec) ainsi que la remise d'argent sur les plaques d'immatriculation des véhicules.

Le résultat qui découle de cette démarche de concertation régionale est sans contredit l'adoption du projet de loi 9 en juin 2006 qui a été suivie de nombreuses mesures concernant les véhicules hors route. Les mesures concernent notamment la sécurité, la concertation, la permanence des sentiers, l'âge de conduite, etc. C'est à partir de ce point que les conférences régionales des élus de la province ont reçu le mandat d'organiser le processus de concertation régionale pour établir deux réseaux de sentiers interrégionaux (quad et motoneige) par la création d'une table de concertation regroupant des représentants de citoyennes et de citoyens ainsi que des organismes régionaux interpellés par la problématique. La Table de concertation de l'Abitibi-Témiscamingue a été officiellement mise en place en novembre 2007 et s'est dotée d'un plan de travail pour mener à terme le mandat.

³ Sentiers sous la responsabilité d'un club qui reçoit des fonds de la fédération provinciale pour leur entretien.

⁴ Magazine spécialisé dont le tirage est de 250 000 exemplaires.

⁵ Analyse d'impact économique tourisme/produits d'appel, Tourisme Québec 2004.

⁶ Conférence régionale des élus de l'Abitibi-Témiscamingue. Mémoire présenté dans le cadre de la consultation publique sur les véhicules hors route. Juin 2005.

⁷ Étude comparative quad Motoneige de Tourisme Québec, 2006

3. PLAN DE TRAVAIL POUR L'ÉLABORATION D'UN PLAN DIRECTEUR RÉGIONAL

3.1. Mandat

Les objectifs poursuivis dans la démarche de concertation sont d'établir de manière concertée des réseaux inter-régionaux pour la motoneige et un autre pour le quad qui tiennent compte des préoccupations en matière de développement durable, de développement des régions et de régionalisation, de protection de la santé publique et de la protection de l'environnement, et surtout de la sécurité. Ces réseaux de sentiers doivent s'assurer d'une pratique sécuritaire par la réalisation d'un « Plan d'évacuation des blessés à l'occasion d'interventions d'urgence dans les sentiers éloignés ».

3.2. Démarche et stratégie retenue en région

Pour atteindre ce mandat, la Conférence régionale des élus de l'Abitibi-Témiscamingue a réuni l'ensemble des intervenants régionaux concernés par les VHR pour former la Table de concertation régionale des sentiers récréatifs. Cette structure a recommandé à la Conférence régionale ce Plan directeur qui tente d'assurer un développement cohérent des réseaux intra-régionaux et interrégionaux de véhicules motorisés en favorisant « leur stabilité dans le temps ».

C'est donc dans la continuité des travaux du Comité des sentiers récréatifs en Abitibi-Témiscamingue (2005) que la Table de concertation régionale des sentiers récréatifs a effectué la réalisation des mandats. La Table a préconisé une approche basée sur des corridors qui bâtissent l'interconnection entre les territoires de MRC et entre les régions limitrophes. L'intention est de faciliter une cohérence des réseaux de véhicules hors route en fonction des objectifs régionaux établis par la Table de concertation régionale. Des phases opérationnelles dirigées par les clubs locaux restent à être planifiées en fonction de ces possibilités qui ont été analysées à l'échelle régionale.

Ces travaux cadrent avec le Plan stratégique de développement de l'Abitibi-Témiscamingue 2007-2011, axe 6, priorité 9.1 : « Favoriser la cohabitation harmonieuse entre les différents utilisateurs et utilisatrices sur l'ensemble du territoire ».

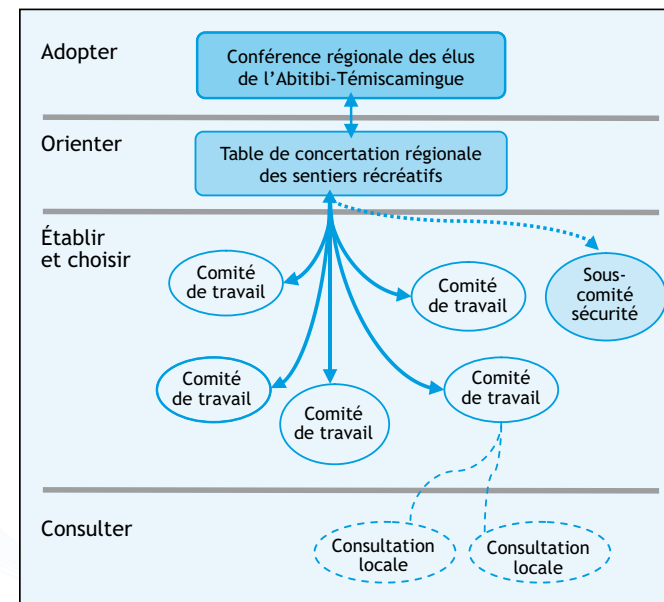


Figure 2: Organigramme des parties impliquées dans la démarche

La stratégie qui a été privilégiée par la Conférence régionale des élus de l'Abitibi-Témiscamingue et la Table de concertation régionale des sentiers récréatifs consiste à concerter des orientations à l'échelle régionale, élaborer et faire des choix à l'échelle territoriale (MRC) et consulter la population à l'échelle locale (municipalité).

Un sous-comité « sécurité » s'est réuni au début du mois de janvier 2008 pour discuter des éléments déjà en place en Abitibi-Témiscamingue et pour proposer le contenu du Plan d'évacuation des blessés en situation hors route. Puisque plusieurs outils sont déjà en place et sont reconnus par le milieu, le comité sécurité a proposé de ne pas entreprendre la rédaction d'un plan sous la forme attendue, mais bien de présenter un rapport faisant état de la situation où sont joints quelques éléments complémentaires d'information et recommandations pour de futures améliorations. D'ailleurs, ce Plan a servi de modèle de base pour les autres tables de concertation VHR régionales au Québec.

Il va sans dire que l'aménagement des réseaux de sentiers interrégionaux et intrarégionaux ne doivent pas se faire au détriment des lois, planifications et affectations existantes. Ce développement doit aussi correspondre à des projets réalistes, rassembleurs et poursuivant des objectifs communs.

4. PLANIFICATION GÉNÉRALE DES RÉSEAUX DE SENTIERS

4.1. Énoncé des objectifs généraux

Social

Le développement des sentiers de VHR doit permettre une certaine vitalisation des milieux ruraux en respectant les communautés locales, les intervenants et les organisations. Cela permettra une diversification des formes de loisir, une sécurité accrue et aidera à la cohabitation des usages. Ce développement doit contribuer à diriger la circulation délinquante hors sentiers vers ces infrastructures.

Environnemental

Le développement des sentiers de VHR et sa consolidation doivent réduire l'impact environnemental et éviter la fréquentation des milieux fragiles et la fragmentation des écosystèmes. Les activités de VHR doivent respecter la capacité de support de l'environnement (limite de précaution à ne pas dépasser).

Économique

Le développement des sentiers de VHR doit maximiser l'investissement pour l'implantation et l'entretien des réseaux en le rattachant à l'offre de service touristique. Cela aura pour effet d'optimiser l'implication bénévole et d'augmenter le niveau de sécurité pour la population en général, mais aussi des utilisateurs du réseau. Afin d'assurer la stabilité des activités pour un développement durable, les organisations devront pouvoir compter sur des emplois rémunérés pour accomplir le travail.

4.2. Énoncé des objectifs spécifiques

Des principes de base ont guidé les participants dans la démarche d'analyse et la détermination des hypothèses de tracés de sentiers de véhicules hors route. Dans une perspective de durabilité dans le temps, les participants ont dû considérer des objectifs sur les plans sociaux, de la sécurité, environnementaux et économiques.

Social

- Éviter l'implantation des tracés aux abords des différents types d'activités présents sur le territoire (tenter de créer des distances séparatrices minimales et limiter le plus possible la circulation des VHR à proximité des zones habitées, particulièrement entre 22 h et 6 h):
 - sur les terres privées et agricoles;
 - près des affectations résidentielles (urbain, villégiature, rangs municipaux, etc.) à moins de relier des services essentiels;
 - sur les espaces récréatifs (parcs régionaux, route verte, sentiers pédestres ou de ski, etc.).
- Considérer les planifications existantes telles que le Plan d'affectation des terres publiques (PATP), le Plan régional de développement des terres publiques (PRDTP), les schémas d'aménagement et de développement, les plans d'urbanisme (développement résidentiel futur), la réglementation municipale, etc.

Sécurité

- Minimiser le partage des sentiers, mais aux endroits plus sensibles aux impacts des VHR, favoriser des voies communes avec des espaces plus larges permettant des sentiers distincts dans un même corridor, comme des aménagements de sentiers parallèles ou de sentiers partagés avec signalisation adéquate. Voir figure 3.
- Porter une attention particulière aux aménagements qui sont potentiellement plus à risque pour l'ensemble des usagers (particulièrement pour ceux qui sont moins expérimentés) tel que : lorsque le sentier traverse des chemins publics, lorsqu'il y a présence de courbes raides, ou encore aux abords de falaises et dans les pentes abruptes, etc. Aussi, restreindre autant que possible la circulation partagée entre les VHR et les véhicules automobiles sur les chemins publics et forestiers.⁸
- Assurer l'accessibilité aux différents services essentiels (hébergement, restaurant, essence, vente de pièces mécaniques, etc.) pour les utilisateurs (en lien avec les villages relais).

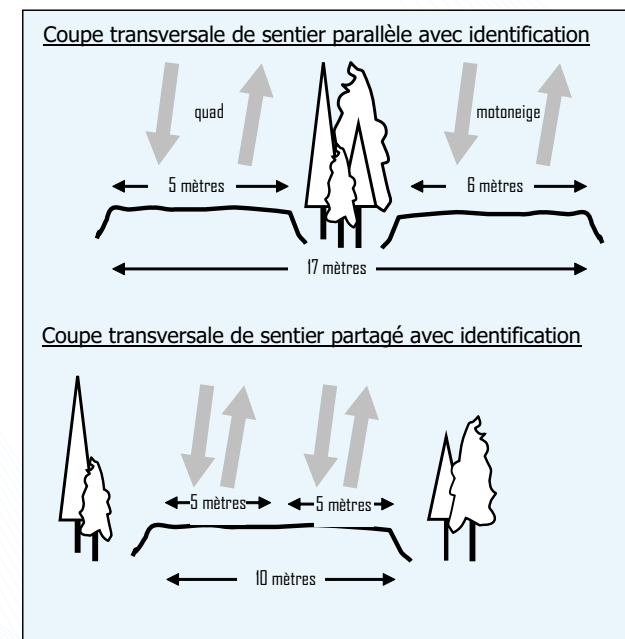


Figure 3: Types de partages de sentiers discutés lors de l'élaboration des sentiers

Environnemental

- Respecter les normes ministérielles.
- Favoriser les réseaux VHR déjà existants.
- Favoriser les utilisations linéaires existantes : emprises ferroviaires désaffectées, emprises de transport d'énergie, emprises routières.
- Favoriser les affectations ponctuelles déjà existantes : ponts, ponceaux, traverses fossés, traverses chemins.
- Éviter les milieux humides ou fragiles, les ceintures autour d'un lac ainsi que les traverses et les sentiers sur les plans d'eau.
- Éviter tout tracé dans ou à proximité des territoires à statut particulier tels que
 - les aires protégées (parcs nationaux, réserves aquatiques, réserves de biodiversité, réserves écologiques);
 - les sites sensibles (aires de concentration d'oiseaux aquatiques, aires de confinement du cerf de Virginie, aires de fréquentation du caribou au sud du 52e parallèle, habitats d'une espèce faunique menacée ou vulnérable, habitats du poisson, habitats du rat musqué, héronnières, îles ou presqu'îles habitées par une colonie d'oiseaux, vasières);
- Minimiser tout tracé dans les territoires fauniques (pourvoires à droits exclusifs, zones d'exploitation contrôlée, réserves fauniques) et procéder à des ententes de droits d'accès.
- Respecter les sites d'intérêts récréotouristiques, prévoir une bretelle d'accès avec impact minimale sur le site (ex. : sentier pédestre, sentier de ski de fond).

Économique

- Optimiser les retombées économiques du réseau en permettant les connexions vers des offres de service ou attractions touristiques.
- Favoriser l'accessibilité et le désenclavement des petites communautés éloignées par les sentiers récréatifs.
- Optimiser l'investissement à long terme en considérant par exemple les coûts de construction, d'entretien et de traverse conforme des obstacles, la machinerie et infrastructures nécessaires à investir et la main d'œuvre (jour/personne) pour la construction et surtout l'entretien futur.



⁸ Partage de compétence entre municipalités, MTQ et MRNF.

4.3. Fonction du Plan directeur

La principale fonction du Plan directeur est d'assurer un développement cohérent du réseau des sentiers de quad et de motoneige. Ce Plan directeur a aussi comme fonction d'établir une vision commune du développement des sentiers récréatifs en Abitibi-Témiscamingue dans le respect de la variété des utilisateurs et de la capacité de soutien des écosystèmes. L'intention est aussi de s'inscrire dans un réseau cohérent à l'échelle du Québec.

Afin que ce Plan directeur puisse servir d'outil à la prise de décision à l'intérieur des MRC, municipalités ou autres organismes, la Conférence régionale des élus de l'Abitibi-Témiscamingue a souhaité donner des orientations régionales tout en comparant le document pour chacun des territoires de MRC. Ces principes sont présentés à un niveau tactique dans le chapitre cinq pour chacune des cinq MRC de notre région.

Effets recherchés

- Appuyer les clubs sociaux (motoneige, quad, etc.) dans leurs démarches pour répondre aux normes, règles, etc. des différents ministères en assurant la pérennité des sentiers.
- Optimiser les ressources et moyens existants pour éviter le dédoublement, la surcharge du travail et des coûts ainsi que la coupe abusive sur les terres publiques.
- Doter les partenaires d'un outil de convergence afin d'harmoniser les usages.

4.4. Suivi du Plan directeur

Dans le cadre de la planification stratégique régionale, les partenaires du milieu ont fait référence à la réalisation d'un Plan directeur des sentiers de véhicules hors route. Le suivi et la mise à jour du document demeurent dans le suivi du Plan stratégique régional en complicité avec les partenaires régionaux.

4.5. Limites du Plan directeur

Dans un souci d'efficacité, la Table de concertation régionale des sentiers récréatifs a tenté de répondre au mandat de la ministre des Transports en y ajoutant les besoins spécifiques liés à la région. Si le besoin principal du mandat consistait à régulariser les tronçons conflictuels, source de poursuite devant les tribunaux, la situation était fort différente pour la région de l'Abitibi-Témiscamingue. Les enjeux prioritaires de la région sont davantage reliés à la précarité des clubs constitués de bénévoles, au développement coordonné des réseaux de sentiers de quad et aux particularités physiques de la région.



4.6. Enjeux régionaux des VHR

Le financement

Bien au-delà de l'exercice de planification et des orientations identifiées dans le Plan directeur, rien ne peut se concrétiser sans financement. Le réseau de sentiers de quad n'étant à peu près pas développé en région, un fort investissement est à prévoir pour la construction du réseau conformément aux lois et règlements en vigueur. De plus, ce réseau ne peut se développer sur les réseaux routiers forestiers et ruraux pour des raisons de sécurité. En raison de son caractère géographique, l'Abitibi-Témiscamingue doit considérer un investissement très important pour l'élaboration de ses sentiers Trans-Québec de quad, et ce, sans compter un second investissement non négligeable pour son entretien.

La ressource bénévole

Pour une industrie jugée aussi importante pour le développement touristique et fondée uniquement sur des bénévoles, la structure de base du VHR demeure fragile. Même si le mandat initial du MTQ n'avait pas la prétention de régler tous les problèmes vécus sur le dossier VHR, l'arrêt de poursuites au civil aurait pu assurer une plus grande stabilité des sentiers dans les régions. Car même fondée sur des droits de passage de cinq ou dix ans, la stabilité des réseaux Trans-Québec repose sur des engagements ponctuels.

Pourtant, la stabilité du réseau, aussi bien planifiée soit-elle, est toujours fondée sur les bonnes relations entre les clubs, les propriétaires fonciers, et les municipalités. Il faut être conscient qu'assurer la fluidité des utilisateurs dans les réseaux demande énormément d'énergie aux bénévoles des clubs. De plus, la gestion des projets de construction et de réfection de sentiers se complexifie avec le nombre grandissant de lois, règlements, normes, etc. à respecter. La gestion de l'entretien des sentiers et de la machinerie, la coordination de la signalisation et de la patrouille dans les sentiers, la gestion des avoirs du club, la gestion des cartes de membres et la présence aux comités externes sont des exemples des responsabilités assumées par le comité de direction du conseil d'administration des clubs. Comme on observe une baisse générale de l'implication bénévole au Québec ces dernières années, l'augmentation des responsabilités ne fait qu'accentuer le problème.

Les particularités physiques

L'Abitibi-Témiscamingue est une région où il peut paraître facile de développer un réseau de sentiers, mais les contraintes physiques telles que des traverses de grandes rivières et lacs de failles, les eskers, les escarpements, des affleurements rocheux et dénudés secs ou humides nécessitent des investissements importants parce qu'ils sont difficiles à contourner. De plus, en raison de l'étendue du territoire (plus de 64 656 km²) et des grandes zones isolées, il n'est pas simple, pour les responsables concernés d'assurer un bon niveau de sécurité lors de situations d'urgence.

Pour ces mêmes raisons, il est peu réaliste de relier aux autres régions les sentiers de quad ouverts à l'année dans un réseau permanent. Présentement, le réseau de motoneige tire bien son épingle du jeu de par sa pratique hivernale et sa plus grande facilité à se conformer aux principes environnementaux.

4.7. Préoccupations des partenaires régionaux

Les orientations générales et spécifiques regroupent une liste d'éléments qui a rassemblé les partenaires de la Table de concertation des VHR. Certains relèvent des préoccupations qui doivent être pris en compte en amont de la planification terrain.

• Union des producteurs agricoles (UPA)

L'idéal est d'éviter le plus possible les tracés de sentier en terres agricoles. Par expérience, accorder la possibilité aux quads et motoneiges de passer sur les terres agricoles engendre souvent d'autres problèmes, dont les exagérations des utilisateurs qui circulent hors sentier. L'approche pour l'obtention des droits de passage et l'harmonisation des secteurs plus problématiques doivent être réglées cas par cas. La circulation en terres privées est donc possible, mais il faut favoriser les endroits à faible potentiel agricole par les propriétaires. Idéalement, il est préférable d'aménager des passages communs (motoneige et quad).

Avec l'adoption du projet de loi 9, lorsqu'un propriétaire autorise un droit de passage, il ne peut être poursuivi en justice en cas d'accident qui survient à l'intérieur du sentier balisé. La responsabilité civile en cas d'accident à l'extérieur des sentiers balisés constitue un autre problème. Une signalisation adéquate permettrait d'atténuer le risque de poursuites (ex. : terrain privé, défense de passer).

L'UPA tient à rappeler son opposition à toute notion de permanence des sentiers de véhicules hors route (VHR) et leur inscription au schéma d'aménagement. Par contre, rappelons que les producteurs sont favorables en région à la signature d'ententes de droit de passage d'une durée de trois (3) à cinq (5) ans.

Finalement, le passage des VHR sur les terres agricoles peut entraîner des dommages notamment aux champs, aux clôtures, en bouchant des fossés ou autres. À cet égard, les producteurs et l'UPA souhaitent que les dommages réels et quantifiables soient compensés monétairement.

• Conseil régional de l'environnement de l'Abitibi-Témiscamingue (CREAT)

Le Conseil régional de l'environnement de l'Abitibi-Témiscamingue (CREAT) considère que les impacts environnementaux attribuables à l'utilisation des véhicules hors route (VHR) – protection du sol et de l'eau, protection des habitats et de la biodiversité, émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre ainsi que pollution sonore – doivent être pris en compte dans notre façon d'encadrer l'utilisation des VHR sur le territoire de l'Abitibi-Témiscamingue.

Le développement d'un réseau de sentiers de VHR est souhaitable dans la mesure où son tracé respecte les critères environnementaux des objectifs spécifiques du présent document. De plus, ce réseau devrait contribuer à réduire l'utilisation récréative des VHR hors sentier. Or, tous les intervenants s'accordent pour dire qu'il est très difficile de contrôler la circulation à l'extérieur des sentiers. Cette situation nous préoccupe dans la mesure où la circulation hors sentier est celle qui génère le plus d'impacts environnementaux.

En matière de financement des sentiers de VHR, nous sommes d'avis que l'ensemble des frais reliés à leur aménagement, à leur entretien et à leur surveillance, soit assumé par ceux qui pratiquent ces activités, respectant ainsi les principes d'utilisateur payeur et d'internalisation des coûts. Par contre, quelle est la capacité réelle des utilisateurs à supporter ces coûts? Cette question est d'autant plus préoccupante si l'on pense aux constructions à faire pour les sentiers de VHR qui vont nécessiter d'énormes investissements.

D'un point de vue environnemental, l'entretien des sentiers de véhicules hors route est particulièrement important pour prévenir la dégradation des écosystèmes. Or, les utilisateurs auront-ils les moyens de les entretenir? De manière plus générale, est-ce que les retombées économiques reliées à l'utilisation récréative des VHR sont suffisantes pour justifier un tel développement des sentiers Trans-Québec dans notre région?

Tout en développant les sentiers, le gouvernement du Québec doit, selon nous, limiter la puissance, la consommation de carburant, les émissions et le bruit des moteurs des VHR. Même s'il s'agit de compétences fédérales, le gouvernement du Québec doit être proactif à cet égard. Il doit convaincre le gouvernement fédéral d'exiger des fabricants de VHR l'installation de la technologie moderne déjà existante (injection électronique du carburant, convertisseur catalytique, système d'échappement perfectionné). Ces mesures permettraient d'assurer la viabilité de cette industrie tout en réduisant les impacts environnementaux, sociaux et économiques négatifs qu'elle génère.

• MRC et municipalités

Les MRC sont responsables de l'aménagement du territoire en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. La MRC doit planifier cet aménagement et consulter les intervenants afin de minimiser les conflits d'usages et respecter les objectifs de son schéma d'aménagement et de développement. Les sentiers devront être planifiés afin de préserver la quiétude de la propriété privée et de réduire les impacts sur les milieux sensibles (eskers, moraines, marais, milieux humides, alimentations de puits, superficies en culture, etc.).

Le Plan directeur doit demeurer un outil flexible qui minimise les conflits d'usages et dirige la gestion des développements sur le territoire en s'ajoutant et en respectant les plans d'urbanisme des municipalités. La consultation et l'implication des municipalités est assurée, principalement, par les MRC. Par contre, il ne faut pas minimiser l'importance du rôle des municipalités. Au final, ce sont ces dernières qui acceptent la mise en place des sentiers lorsqu'ils sont directement concernés.

Des inquiétudes persistent quant à la phase de réalisation des réseaux VHR, car le volet II du Programme de mise en valeur des ressources du milieu forestier ne sert pas qu'à financer les sentiers et est nettement insuffisant pour assurer un développement aussi important.

• Loisir et Sport Abitibi-Témiscamingue (LSAT)

Loisir et Sport Abitibi-Témiscamingue (LSAT) veut s'assurer de concilier les intérêts de tous les adeptes de plein air (motorisés ou non) pour ainsi éviter les conflits d'usage.

Les ministères qui ont participé à la Table de concertation ont un rôle et des responsabilités liés de près ou de loin à l'exercice de planification.

• Ministère des Transports (MTQ)

Le ministère des Transports du Québec (MTQ) a pour mission « d'assurer, sur tout le territoire, la mobilité des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement durable du Québec.

Le ministère se présente comme le chef de file en matière de transport au Québec. Il s'engage à gérer, de façon compétente et innovatrice, les réseaux dont il a la responsabilité directe. Il s'appuie sur l'étroite collaboration de ses partenaires publics et privés pour offrir à la population et aux entreprises des systèmes de transport appropriés et fonctionnels »⁹

Le ministère des Transports en territoire est responsable entre autres, d'assurer la sécurité de tous les usagers circulant sur les emprises routières sous sa gestion. Concernant les VHR, il doit procéder à l'analyse des demandes de circulation dans les emprises, des demandes de passages qui proviennent des clubs ou des municipalités. Il vérifie aussi l'aspect sécurité des règlements municipaux autorisant la circulation des VHR sur le réseau routier municipal.

• Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT)

En tant que responsable de l'organisation municipale et du développement régional, le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT) a pour mission d'appuyer l'administration et le développement des municipalités, des régions et de la métropole en favorisant une approche durable et intégrée pour le bénéfice des citoyens.

Il vise à être la référence en matière de politiques et de stratégies municipales et régionales axées sur la responsabilité et l'autonomie de ses partenaires.

Le MAMROT gère le Programme de soutien à la mise en place de réseaux de véhicules hors route (VHR).

⁹ Mission et vision du ministère des Transports du Québec (2007).

Adresse Web : <http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/ministere/ministere/organisation>

• Ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS)

La principale préoccupation de l'Agence de la santé et des services sociaux est qu'elle ne peut pas, à elle seule, couvrir la totalité des besoins en santé sans la contribution des partenaires et autres organismes, et ce, lors d'une intervention d'urgence dans des sentiers de la région.

L'Agence est interpellée par l'aspect sécurité et santé de l'ensemble des activités de la région de l'Abitibi-Témiscamingue. Le service préhospitalier d'urgence comprenant l'ensemble de la chaîne d'intervention préhospitalière (9-1-1, accès public à la défibrillation, premiers répondants, entre-prises ambulancières, techniciens ambulanciers paramédicaux, réseau de centres de santé jusqu'à la réadaptation) est un acteur de première ligne lorsque le citoyen se retrouve dans une situation difficile. Il devient alors extrêmement important de mettre en place une bonne planification régionale pour organiser et coordonner les actions pour prendre en charge le citoyen dans le besoin. Cela doit se faire en concertation avec plusieurs autres organismes.

Le citoyen doit savoir premièrement qu'il est de son devoir d'être préparé à toute situation d'urgence. S'il s'aventure dans un secteur isolé, il doit prévoir au minimum: avoir communiqué son trajet à une autre personne, avoir un minimum d'équipement de survie et connaître le trajet et les endroits stratégiques afin de donner un repère aux intervenants dans le cas d'une urgence. Il ne faut surtout pas penser que si un citoyen se rend dans un endroit isolé et qu'il arrive un accident, qu'il sera rapatrié rapidement par le réseau de la santé. Malgré la bonne organisation du réseau, il reste que d'organiser une recherche ou un sauvetage en milieu isolé demande un minimum d'organisation et doit se faire en concertation avec plusieurs intervenants selon la situation (ambulance, traîneau d'évacuation médicale, service d'incendie, corps policier, équipe de recherche et sauvetage, etc.).

Pour optimiser l'aspect «sécurité» des activités hors route autant pour les citoyens que les touristes qui fréquentent les sentiers en région, il est crucial que les partenaires régionaux contribuent tous à mettre des mesures en place pour faciliter les opérations de sauvetage, soit en informant la clientèle des consignes de sécurité, de la disposition des équipements d'urgence, des numéros de téléphone d'urgence et l'identification de repères géographique pour faciliter la localisation d'un accident. L'accessibilité à l'information devient donc un élément clef sur lequel les organismes doivent miser en région.

La concertation régionale et les rencontres mises de l'avant par la Conférence régionale des élus de l'Abitibi-Témiscamingue afin d'échanger et organiser les activités reliées aux sentiers VHR est la solution idéale qui représente bien le sens d'organisation et la volonté des citoyens de la région de se prendre en main et d'organiser efficacement les activités. Le Plan directeur doit être très bien élaboré, mais également souple pour permettre aux organisations de mieux fonctionner en partenariat sans être contraintes par des règles trop rigides.

• Ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF)

Le ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF) est le gestionnaire du territoire public et des ressources naturelles associées. À ce titre, il émet les droits de passages requis pour les sentiers et infrastructures sur le territoire public. Ses préoccupations lors de l'analyse des demandes sont de plusieurs ordres :

- La sécurité dans les chemins forestiers;
- L'accessibilité au territoire par les chemins forestiers pour les détenteurs de droits fonciers ou d'exploitation des ressources;
- L'intégrité des sites protégés ou sensibles comprenant, mais non limitativement, les aires protégées de toutes natures (réserves de biodiversité, habitats fauniques, etc.), les sites fauniques d'intérêts, les refuges biologiques, la protection de la qualité de l'eau potable, les cours d'eau, etc.;
- L'analyse des demandes et l'émission des droits avant la réalisation de tous travaux d'aménagement des sentiers;
- Le respect de la réglementation applicable et de la concertation établie dans l'aménagement des sentiers.

• Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP)

Le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) assure la protection de l'environnement et la conservation de la biodiversité pour améliorer la qualité des milieux de vie des citoyens. Le MDDEP s'engage à miser sur le respect de l'environnement et du patrimoine naturel pour contribuer à un développement durable avec la collaboration de ses partenaires.

Le MDDEP exerce son activité, entre autres, dans les domaines suivants :

- le développement et la mise en œuvre de politiques, de lois, de règlements et de programmes visant notamment la prévention ou la réduction de la contamination de l'eau, de l'atmosphère et du sol;
- la conservation de la biodiversité;
- la protection des écosystèmes et de la biodiversité du territoire par le développement d'un réseau d'aires protégées et la sauvegarde des espèces floristiques menacées ou vulnérables de même que de leurs habitats;
- le contrôle de l'application des lois et des règlements en matière de protection de l'environnement.

Parmi les services offerts par le MDDEP, on retrouve :

- la délivrance des autorisations environnementales, par exemple, les traverses de cours d'eau en terre privée, les projets touchant les milieux humides (étang, marais, marécage, tourbière);
- l'information et la documentation sur les questions relatives à l'environnement et au développement durable;
- l'accompagnement des ministères et des organismes dans leur démarche de développement durable;
- le traitement des urgences environnementales;
- le traitement des plaintes à caractère environnemental;
- les avis d'expertise professionnelle et technique en matière d'environnement.



4.8. Opportunités de développement

Au cours des échanges dans les comités de travail, des éléments ont été recensés afin de considérer les opportunités (sites d'intérêts touristiques, centres de services, pourvoies, etc.) et les contraintes (projets d'aire protégée, routes, plans d'eau, zones humides et aires protégées, etc.). La carte 3 en annexe localise ces éléments qui ont influencé les réflexions de développement des sentiers de VHR dans les comités.

Aux abords des traverses de cours d'eau, de route ou lors d'un passage dans une zone sensible (zone habitée), il s'avère important de planifier le développement du quad en partenariat avec les clubs de motoneige (partagé et parallèle), car cette dernière est déjà bien établie.

En ce qui a trait à la notion de droit de passage, elle demeure très théorique pour les partenaires. Sans nier l'importance de ce droit, il s'avère que la notion « stable dans le temps » rassure davantage les partenaires que le terme « permanent ». Il en est de même dans les emprises de chemins forestiers et de routes rurales moins fréquentées.

Le Plan directeur peut être en lien avec un plan de développement touristique qui combinera le service avec un autre produit d'appel pour éventuellement offrir des forfaits à une clientèle de l'extérieur de la région.

La coordination du développement quad

La démarche de concertation déployée pour élaborer les axes de développement du réseau quad est probablement le meilleur acquis en ce moment pour les organisations quad de l'Abitibi-Témiscamingue. La carte 1 synthétise ces axes de développement. Cet exercice de coordination n'oblige pas les utilisateurs à faire usage des sentiers balisés : ils peuvent se promener ailleurs sans avoir à payer de droits d'accès. Il est donc difficile de contrôler les impacts environnementaux et la mauvaise réputation qu'ont les quads auprès de la population, et ce, malgré les orientations du plan.

Il existe à l'heure actuelle une tendance marquée pour le récréotourisme et les « activités vertes » au Québec. Les sites d'intérêts pour les activités de VHR et pour les activités de plein air sont les mêmes (hôtels, auberges, restaurants, belvédères, stations-services, dépanneurs, pourvoies, etc.). Jusqu'à une certaine limite, les activités « vertes » et les activités de motoneige sont compatibles, mais il en va tout autrement pour une conciliation avec les activités quad. En cours de réalisation de mandat, nous avons remarqué un manque de volonté pour la mise en commun de l'ensemble des sites d'intérêts (petits ou grands) de la région en matière d'activités récréotouristiques (ex. : sites d'observation d'espèces rares d'oiseaux, parois utilisées par les amateurs d'escalades, points de vue, etc.). Dans ces situations, il faut prévoir une aire de stationnement afin que les usagers des sites d'intérêts puissent y accéder sans leur engin motorisé.

De plus, il est clair que les clubs quad de la région souhaitent stabiliser le service dans les circuits locaux existants. Cependant, certains clubs dont le développement local est assez avancé, ont de beaux projets d'interconnexion à court terme qui vont nécessiter des investissements importants. Le volet II du Programme de mise en valeur des ressources du milieu forestier est très intéressant, mais les partenaires régionaux constatent que cela ne suffira pas. À titre d'exemple, un montant de 30 \$ perçu sur la plaque d'immatriculation pourrait revenir à la Fédération. De ce montant, 10 \$ seraient réservés au développement.

Tableau 4 : Portrait synthèses du développement des réseaux quad

QUAD	2006			2009			en 2014, il est estimé...	
	Nombre de membres	Nombre km subventionnés	Nombre Km Trans Québec	Nombre de membres	Nombre km subventionnés	Nombre km Trans Québec	Tendance Nombre membres	% km réalisés
Association Quad Abitibi Ouest (La Sarre)	64	50	56	145	59	57	200	70
Club VTT du Témiscamingue	386	271	343	390	371	289	390	100
Club Quad du Cuivre (Rouyn-Noranda)	220	50	55	180	70	57	300	80
Club VTT de Senneterre	10	278	233	15	235	220	100	100
Amos	46	60	137	625*	477	452*	800	70
Val d'Or	592	329	302					100
	1 318	1 038	1 126	1 340	1 212	1 075	1 790	520

*Les clubs ont fusionné et portent le nom de Club Quad Vallée-de-l'Or-Abitibi

Le développement de la motoneige

Comme dans la carte 2 en annexe, la région bénéficie d'un réseau de motoneige bien déployé. En place depuis plus de 40 ans, le réseau de motoneige dessert une clientèle locale, mais attire une clientèle touristique importante. Il est même identifié comme l'un des principaux « produits d'appel » de l'Abitibi-Témiscamingue par l'Association touristique régionale (ATR). Cette activité économique estimée à plus de 50 M\$ annuellement par l'ATR.¹⁰

La démarche de concertation a pu être bénéfique pour la motoneige à plusieurs niveaux. Les discussions locales pour harmoniser certains détails dans les tracés de sentiers avec les représentants quad, ont été l'élément le plus bénéfique. Les bénévoles sont très actifs sur le territoire et maintiennent de bonnes relations avec les propriétaires fonciers. Même si le réseau de confiance est efficace, l'harmonisation ponctuelle et l'amélioration des éléments de sécurité demeurent nécessaires et monopolisent les bénévoles et ce année après année.

En ce qui a trait à l'aspect financier, les clubs soutenus par la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (FCMQ) ont entrepris des démarches requérant un 15 \$ supplémentaire sur la plaque d'immatriculation. Même si le réseau est bien en place, les coûts d'entretien (achat d'équipement, essences, main-d'œuvre, etc.) ne cessent d'augmenter. Les clubs locaux doivent fournir des sentiers de qualité et sécuritaires.

Tableau 5: Portrait synthèses du développement des réseaux motoneige

Motoneige	2006		2009			en 2014, il est estimé...		
	Nombre de membres	Nombre km subventionné	Nombre km Trans Québec	Nombre de membres	Nombre km subventionnés	Nombre km Trans Québec	Tendance nombre membres	% km réalisés
850 - Abitibi-Ouest	314	346	119	799	350	119	850	100
856 - Barraute	47	97	43	105	97	43	125	100
852 - Amos	357	217	111	707	216	111	720	100
860 - Témiscamingue	370	666	434	790	708	434	900	100
872 - Malartic	175	151	80	294	148	80	350	100
873 - Rouyn-Noranda	373	275	219	882	290	219	1 200	100
890 - Senneterre	127	404	321	163	355	321	200	100
897 - Val-d'Or	634	350	196	1 031	636	196	1 200	100
	2 350	2 506	1 525	4 771	2 800	1 525	5 545	100

Il est important de préciser que l'objectif de départ était de rationaliser le nombre de kilomètres de sentier : 300 km ont donc été supprimés par les clubs eux-mêmes. Depuis 2006, pour favoriser une bonne desserte touristique et des retombées socioéconomiques plus importantes, le statut du sentier dans la Réserve faunique La Vérendrye a été majoré afin qu'il devienne un sentier protégé de niveau régional. Il en est de même pour le sentier entre Amos et Matagami (niveau local) et pour le sentier entre Val-d'Or et La Corne (niveau régional). Cette façon d'assurer des sentiers de qualité et sécuritaires permettra aux clubs de motoneige de contribuer davantage à l'attractivité touristique de concert avec l'ensemble des partenaires impliqués.

5. PLANIFICATIONS SPÉCIFIQUES DES TERRITOIRES DE MRC

En lien avec la coordination régionale, une planification plus précise des sentiers VHR a été réalisée à l'échelle de chacune des MRC afin de rendre la mise en œuvre du développement plus opérationnelle. C'est donc dire que pour les cinq MRC de la région, cinq ouvrages de planification résument les intentions des partenaires pour les cinq prochaines années. Ces intentions sont appuyées par des cartes synthèses.

Concertation régionale et opérations terrain

Le caractère directeur du Plan prend son sens lors de l'application terrain, car il ne détermine pas les tracés exacts des sentiers, mais bien des axes de leur développement de même que les points de rencontre entre les MRC. Il est donc très important de souligner que les tracés de sentiers qui apparaissent sur les cartes se veulent le plus précis possible, mais sont sujets à être adaptés à la nature du terrain (voir section 4.5 - Limites du Plan directeur). Certaines situations, impossibles à contrôler, peuvent obliger le transfert de certains tronçons sans pour autant changer l'orientation souhaitée par les clubs. Une planification plus détaillée est souhaitable pour chacun des territoires de MRC et pour la Ville de Rouyn-Noranda, et ce, en fonction des orientations du Plan directeur. Ces tronçons décrivant la nature des travaux à entreprendre sont présentés dans des tableaux et apparaissent aussi sur les cartes détaillées en annexe pour chacune des MRC et pour la Ville de Rouyn-Noranda. À partir de ces tableaux, l'estimation des coûts en fonction des travaux à effectuer peut donner un ordre d'importance, mais les montants réels doivent être réévalués au moment de la phase opérationnelle.

Adoption et mise à jour

Dans le contexte où le Plan directeur déploie une vision sur un horizon de cinq ans, il est proposé aux MRC et à la Ville de Rouyn-Noranda d'effectuer des modifications au contenu du plan directeur sous la forme d'addenda et de faire entériner ces changements par le conseil des maires de manière ponctuelle ou au besoin. Les MRC sont donc responsables de la mise à jour et du suivi des plans spécifiques à leur territoire et doivent en informer la Conférence régionale des élus de l'Abitibi-Témiscamingue afin d'assurer la mise à jour régionale. Il va sans dire que les instances concernées, telles que les clubs locaux et les fédérations respectives de motoneigistes et de quad doivent être consultés d'office avant d'effectuer cette opération.

¹⁰Analyse d'impact économique tourisme/produits d'appel, Tourisme Québec 2004

5.1. MRC d'Abitibi

Description du territoire

- Superficie de la MRC : 7 947,66 km²
- 75 % territoire public
- 25,13 % territoire privé
- 16 municipalités, 1 ville et deux TNO
- Population totale dans la MRC : 24 362 habitants (incluant le territoire de Pikogan)
- ~ 125 km de sentiers de quad
- ~ 472 km de sentiers de motoneige (soit 197,86 km de Trans-Québec, 108,01 km niveau régional, 127,93 km niveau local et 38,4 km non subventionnés)



Préoccupations locales

- Le club de quad local n'existe plus aujourd'hui, faute de relève dans l'organisation. Le club a été officiellement fusionné avec le club de Val-d'Or, et porte maintenant le nom de Club Quad Vallée-de-l'Or-Abitibi. Puisque l'entretien se fait à partir de la ville de Val-d'Or, il faut à court terme prévoir une boucle entre Val-d'Or et Amos. Les bénévoles sont conscients que la mise en forme du sentier de quad est très coûteuse. Pour minimiser les coûts, il est donc préférable de penser à des routes partagées (rang, route secondaire) et à faire une bonne sensibilisation grâce à des affiches. Le ministère des Transports n'est pas favorable à cette pratique sur de longues distances, car elle met en péril la sécurité des quadistes et des automobilistes.
- Le développement des sentiers doit se faire par étape : la priorité est de relier les MRC entre elles. Enfin, à très long terme, il est possible d'envisager de relier les régions. Bien organiser le réseau et bien baliser les sentiers sont des gestes qui permettront d'améliorer l'opinion publique envers les quadistes.
- Les représentants du Club de motoneige d'Amos ont récemment terminé l'exercice de redéfinir des niveaux : les sentiers interrégionaux, les sentiers régionaux et locaux (liens aux services). Pour assurer la sécurité, des traîneaux de sécurité sont situés sur le territoire à des endroits stratégiques.
- La MRC s'implique beaucoup pour soutenir les clubs VHR dans leurs projets. En plus de la tournée d'information régionale, l'aménagiste a procédé à une consultation ponctuelle avec chacune des municipalités et des partenaires de la MRC. Les municipalités ne partagent pas toutes la même vision sur le développement de sentiers et il faut donc obtenir l'approbation du conseil des maires afin d'assurer un soutien du milieu municipal lors de la mise en œuvre. La MRC est consciente que les tracés de sentiers de motoneige et de quad sont portés à être modifiés dans le temps sans que les principaux partenaires (MRNF et MRC) en soient informés. La permanence des sentiers permet de faciliter la gestion. Pour cette raison, la MRC favorise la relocalisation de sentiers en terres publiques. Les propriétaires de terres privées n'ont pas avantage à autoriser un droit de passage puisqu'ils ne sont pas dédommagés pour les pertes encourues.
- Un représentant du ministère des Ressources naturelles et de la Faune a participé aux rencontres de concertation sur ce territoire. Le ministère constate aussi que les tracés de sentiers motoneiges sont sujets à être modifiés dans le temps sans que les clubs concernés informent les principaux partenaires (MRNF et MRC). Les effectifs ne peuvent pas suivre dans le temps tous ces changements. Une bonne stabilité des sentiers permettrait de faciliter les suivis et minimiser les espaces abandonnés.

Planification régionale

La carte 5 en annexe présente les principaux axes de développement dans la MRC Abitibi.

Planification territoriale du réseau motoneige

Axe	Description des travaux	Horizon de réalisation	Km	État situation
93-MRCA-7	Élagage, redresser des courbes	Court terme (0 à 2 ans)	545	Sans problème
93-MRCA-8	Réalisé	Complété	81	Sans problème
93-MRCA-9	Construction complète (relocalisation)	Présentement en cours	277	Problème avec solution (190) Sans problème (87)
93-MRCA-10	Redresser des courbes, ponceaux / ponts	Présentement en cours	389	Sans problème
83-MRCA-8	Élagage, redresser des courbes, ponceaux / ponts	Présentement en cours	349	Sans problème

Planification territoriale du réseau quad

Axe	Description des travaux	Horizon de réalisation	Km	État situation
90-MRCA-9	Construction complète	Long terme (5 ans ou +)	120	Problèmes avec solutions
90-MRCA-10	Construction complète	Long terme (5 ans ou +)	275	Problèmes avec solutions
90-MRCA-11	Construction complète	Long terme (5 ans ou +)	138	Problèmes avec solutions
90-MRCA-12	Construction complète	Long terme (5 ans ou +)	161	Problèmes avec solutions
90-MRCA-13	Construction complète	Long terme (5 ans ou +)	103	Problèmes avec solutions
90-MRCA-14	Construction complète	Long terme (5 ans ou +)	258	Problèmes avec solutions
90-MRCA-15	Construction complète	Long terme (5 ans ou +)	254	Problèmes avec solutions
90-MRCA-16	Construction complète	Long terme (5 ans ou +)	156	Problèmes avec solutions
90-MRCA-17	Construction complète	Long terme (5 ans ou +)	196	Problèmes avec solutions
90-MRCA-18	Construction complète	Long terme (5 ans ou +)	99	Problèmes avec solutions
90-MRCA-19	Construction complète	Long terme (5 ans ou +)	149	Problèmes avec solutions
90-MRCA-20	Construction complète	Long terme (5 ans ou +)	452	Problèmes avec solutions
02-MRCA-6	Panneaux signalisation	Court terme (0 à 2 ans)	179	Problèmes avec solutions
02-MRCA-7	Panneaux signalisation	Court terme (0 à 2 ans)	42	Problèmes avec solutions
02-MRCA-8	Construction complète	Présentement en cours	107	Problèmes avec solutions
02-MRCA-9	Construction complète	Présentement en cours	49	Problèmes avec solutions

5.2. MRC d'Abitibi-Ouest

Description du territoire

- Superficie de la MRC : 3 415,39 km²
- 45 % territoire public
- 55 % territoire privé
- 18 municipalités, 3 villes, 2 TNO
- Population totale dans la MRC : 20 792 habitants
- ~ 75 km de sentiers de quad
- ~375 km de sentiers de motoneige



Préoccupations locales

- Comme plusieurs autres clubs, le club quad de La Sarre tient à minimiser les coûts pour le déploiement du réseau. Ériger une mise en forme complète d'un sentier, investir dans les traverses de rivières est très coûteux. Donc, pour minimiser les coûts, les représentants du club sont d'avis qu'il est préférable d'utiliser les infrastructures existantes (chemins de fer désaffectés, rangs moins passants, chemins forestiers, etc.) et de partager avec la motoneige les traverses de cours d'eau. Avec une bonne signalisation et de la sensibilisation, tout peut être fait de façon sécuritaire. Le club a entrepris des démarches visant à connaître la réceptivité des citoyens à utiliser les routes et les rangs même si le ministère des Transports n'est pas favorable à cette pratique sur de longues distances. Le club entend développer le réseau dans ce sens. Les membres ont une bonne relation avec le Nord-du-Québec avec le secteur de Villebois/Val-Paradis/Beaucanton et se partagent les membres.
- Le représentant du club de motoneige de La Sarre entretient aussi de bonnes relations avec le secteur de Villebois/Val-Paradis/Beaucanton et évalue que les sentiers sont adéquats, sécuritaires et bien entretenus. Le club est conscient qu'il est essentiel de conserver un minimum de membres pour assurer financièrement un bon niveau d'entretien des sentiers. La clientèle touristique est très importante pour ce secteur. Afin d'augmenter l'efficacité des entretiens, le club a récemment rationalisé un nombre de sentiers et leur a attribué des niveaux : les sentiers interrégionaux, les sentiers régionaux et les locaux. Le club utilise aussi les chemins de fer désaffectés.

Planification régionale

La carte 6 en annexe présente les principaux axes de développement dans la MRC Abitibi-Ouest.

Planification territoriale du réseau motoneige

Axe	Description des travaux	Horizon de réalisation	Km	État situation
93-MRCAO-4	Élagage, redresser des courbes	Court terme (0 à 2 ans)	1 953	Sans problème
93-MRCAO-5	Élagage, redresser des courbes, ponceaux / ponts	Présentement en cours	1 796	Sans problème
93-MRCAO-6	Ponceaux / ponts	Court terme (0 à 2 ans)	139	Sans problème

Planification territoriale du réseau quad

Axe	Description des travaux	Horizon de réalisation	Km	État situation
90-MRCAO-1	Réalisé	Complété	232	Problèmes avec solutions
90-MRCAO-2	Construction complète	Court terme (0 à 2 ans)	79	Problèmes avec solutions
0190-MRCAO-23	Mise en forme surface roulement	Long terme (5 ans ou +)	86	Problèmes avec solutions
90-MRCAO-4	Panneaux signalisation	Long terme (5 ans ou +)	120	Problèmes avec solutions
90-MRCAO-5	Construction complète	Long terme (5 ans ou +)	147	Problèmes avec solutions
90-MRCAO-6	Panneaux signalisation	Long terme (5 ans ou +)	31	Problèmes avec solutions
90-MRCAO-7	Mise en forme surface roulement	Long terme (5 ans ou +)	116	Problèmes avec solutions
90-MRCAO-8	Panneaux signalisation	Long terme (5 ans ou +)	67	Problèmes avec solutions
01-MRCAO-15	Panneaux signalisation	Présentement en cours	163	Problèmes avec solutions
01-MRCAO-16	Mise en forme surface roulement	Présentement en cours	43	Problèmes avec solutions
01-MRCAO-17	Panneaux signalisation	Présentement en cours	50	Problèmes avec solutions
01-MRCAO-18	Panneaux signalisation	Court terme (0 à 2 ans)	72	Problèmes avec solutions
01-MRCAO-19	Mise en forme surface roulement	Long terme (5 ans ou +)	37	Problèmes avec solutions
01-MRCAO-20	Construction complète	Long terme (5 ans ou +)	23	Problèmes avec solutions
01-MRCAO-21	Panneaux signalisation	Long terme (5 ans ou +)	91	Problèmes avec solutions
01-MRCAO-22	Mise en forme surface roulement	Long terme (5 ans ou +)	49	Problèmes avec solutions
0190-MRCAO-23	Mise en forme surface roulement	Long terme (5 ans ou +)	86	Problèmes avec solutions
01-MRCAO-24	Construction complète	Long terme (5 ans ou +)	51	Problèmes avec solutions
01-MRCAO-25	Panneaux signalisation	Moyen terme (2 à 5 ans)	140	Problèmes avec solutions
01-MRCAO-26	Panneaux signalisation	Moyen terme (2 à 5 ans)	36	Problèmes avec solutions
01-MRCAO-27	Construction complète	Moyen terme (2 à 5 ans)	34	Problèmes avec solutions
01-MRCAO-28	Panneaux signalisation	Moyen terme (2 à 5 ans)	79	Problèmes avec solutions
01-MRCAO-29	Construction complète	Moyen terme (2 à 5 ans)	51	Problèmes avec solutions
01-MRCAO-30	Panneaux signalisation	Moyen terme (2 à 5 ans)	85	Problèmes avec solutions

5.3. Ville de Rouyn-Noranda

Description du territoire

- La Ville a aussi les responsabilités d'aménagement du territoire comme une MRC
- Superficie de la ville: 6 480 km²
- 85 % territoire public
- 15 % territoire privé
- 8 quartiers urbains et 13 quartiers ruraux
- 39 404 habitants dans la Ville en 2007, dont moins de 20 % dans les collectivités rurales
- ~ 50 km de sentiers de quad
- ~ 437 km de sentiers de motoneige (246 Trans-Québec, 61 régionaux et 130 locaux)



Préoccupations locales

- Les représentants du Club quad du cuivre - secteur Granada inc. constatent que la ressource bénévole est très précaire et que, contrairement au club de motoneige, ils n'ont pas de permanents. De plus, certains faits nuisent à la bonne réputation des clubs quad, ce qui mine l'implication: les dispositifs ajoutés aux quads pour faire plus de bruits, les non-membres délinquants dans les sentiers. Les gens hors sentiers restent à être canalisés dans des sentiers organisés. Pour ce qui est du développement des réseaux de sentiers, les représentants du club quad souhaitent réutiliser les rangs moins fréquentés et les chemins forestiers afin de sauver des coûts. Avec des critères de développement plus précis et une signalisation adéquate, les réseaux de sentiers peuvent cohabiter efficacement avec les riverains. Le club est aussi d'avis qu'une organisation bénévole dynamique et impliquée est la condition pour assurer un bon entretien et une bonne adéquation entre l'offre et la demande de sentiers.
- La préoccupation majeure du Club de motoneige de Rouyn-Noranda est d'avoir une meilleure reconnaissance de l'organisation et, par conséquent, d'être considéré lors de toute planification sur le territoire. Le problème fait partie d'un cycle perpétuel: le manque de cohésion dans le réseau entraîne un manque de membres, ce qui entraîne ensuite une fermeture de sentiers, ce qui entraîne un manque de membres, etc. L'impact est que, faute de membres, environ 30 % du réseau a dû être fermé récemment. En plus de l'étalement urbain, la nature du sol dans le secteur de Rouyn-Noranda limite les options de remplacements ou de déplacement de sentiers (présences d'affleurements rocheux, de lacs ou milieux humides). Dans l'ensemble, le club évalue que les sentiers sont adéquats, sécuritaires et bien entretenus. Toutefois, ils souhaitent conserver un minimum de membres pour assurer financièrement un bon niveau d'entretien des sentiers. Le Club a beaucoup de difficulté à maintenir les droits de passages aux abords de la voie ferrée de l'Ontario Northland Railway (ONR). Cet axe important relie l'Ontario avec le Québec.
- Récemment, les clubs de motoneige et de quad de Rouyn-Noranda se sont regroupés sous forme de corporation. Le Regroupement VHR Rouyn-Noranda ne remplace pas la charte respective des clubs, mais vise l'amélioration de la qualité de l'entretien du réseau en jumelant leurs équipements et leurs personnes ressources.
- La Ville a aussi poursuivi les activités de concertation à l'échelle locale et effectue des consultations locales dans chacun des quartiers de la ville sur les Trans-Québec et les réseaux de sentiers régionaux et locaux.

Planification régionale

La carte 7 en annexe présente les principaux axes de développement dans la Ville de Rouyn-Noranda.

Planification territoriale du réseau motoneige

Axe	Description des travaux	Horizon de réalisation	Km	État situation
93-VRN-1	Réalisé	Complété	210	Sans problème
93-VRN-3	Réalisé	Complété	299	Sans problème
83-VRN-4	Réalisé	Présentement en cours	564	Sans problème
83-VRN-5	Réalisé	Présentement en cours	222	Sans problème
83-VRN-6	Réalisé	Présentement en cours	315	Sans problème
83-VRN-7	Réalisé	Présentement en cours	391	Sans problème
83-VRN-9	Élagage, redresser des courbes	Présentement en cours	145	Sans problème

Planification du réseau quad

Axe	Description des travaux	Horizon de réalisation	Km	État situation
02-VRN-1	Construction complète	Moyen terme (2 à 5 ans)	217	Problème sans solution
0102-VRN-12	Construction complète	Moyen terme (2 à 5 ans)	198	Problèmes avec solutions
02-VRN-3	Construction complète	Présentement en cours	216	Problèmes avec solutions
02-VRN-4	Panneaux signalisation	Court terme (0 à 2 ans)	225	Problèmes avec solutions
02-VRN-5	Panneaux signalisation	Court terme (0 à 2 ans)	176	Problèmes avec solutions
02-VRN-10	Construction complète	Présentement en cours	125	Problèmes avec solutions
02-VRN-12	Construction complète	Long terme (5 ans ou +)	286	Problème sans solution
0270-VRN-13	Construction complète	Long terme (5 ans ou +)	155	Problèmes avec solutions
01-VRN-10	Construction complète	Moyen terme (2 à 5 ans)	74	Problèmes avec solutions
01-VRN-11	Construction complète	Moyen terme (2 à 5 ans)	319	Problèmes avec solutions
0102-VRN-12	Construction complète	Moyen terme (2 à 5 ans)	198	Problèmes avec solutions
01-VRN-13	Construction complète	Présentement en cours	153	Problèmes avec solutions
01-VRN-14	Construction complète	Présentement en cours	163	Problèmes avec solutions
70-VRN-7	Construction complète	Long terme (5 ans ou +)	52	Sans problème

5.4. MRC du Témiscamingue

Description du territoire

- Superficie de la MRC : 19 244,12 km²
- 93 % territoire public
- 7 % territoire privé
- 17 municipalités, 3 villes, 2 TNO
- Population totale dans la MRC : 19 610 habitants
- ~ 250 km de sentiers de quad
- ~ 600 km de sentiers de motoneige

Préoccupations locales

- Les représentants du Club VTT du Témiscamingue sont très conscients qu'il est impératif d'éviter les chemins municipaux, car ce n'est pas une bonne alternative à long terme et qu'il s'agit d'un dernier recours. L'exercice de lier les régions entre elles est intéressant, mais il engendre de grandes difficultés : entretien du réseau, sécurité des utilisateurs, point de services éloignés, aires de repos, etc. Les utilisateurs de l'extérieur qui viennent en région pour utiliser le réseau local ne contribuent en rien à financer l'entretien puisque leur carte de membre provient de leur club local. La ressource bénévole est très précaire, ils n'ont pas de permanence. De plus, les représentants sont conscients que certains faits nuisent à la bonne réputation des clubs quad, mais le problème provient des non-membres délinquants dans leurs sentiers. Il faut donc augmenter le nombre d'agents de surveillance de sentier.
- Par rapport au financement, le Club indique qu'un meilleur retour monétaire sur la plaque vers les clubs locaux serait apprécié d'autant plus qu'en comparaison avec les clubs de motoneige, les clubs quad doivent planifier une fréquentation des réseaux sur une plus longue période.
- Le Club de motoneige de Ville-Marie est très actif et a une proximité avec toute la population de son secteur. Un autre club privé dans le secteur de Témiscaming a participé aux rencontres de concertation, mais il ne fait toujours pas partie de la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec. Les représentants des deux clubs s'entendent par contre sur les mêmes enjeux territoriaux. Ils évaluent que leurs sentiers sont adéquats, sécuritaires et bien entretenus. Toutefois, il est important de conserver un minimum de membres pour assurer financièrement un bon niveau d'entretien des sentiers. Par contre, le réseau est précaire dans le sens où si un droit de passage est perdu, c'est tout un axe qui est compromis. Les droits de passage sur du long terme sont un vœu pieux et de plus, cela engendre des frustrations des propriétaires. De bonnes relations sont souvent plus gagnantes à long terme. En ce qui a trait aux traverses de cours d'eau, elles sont compliquées à mettre en place pour les clubs, car les exigences d'aujourd'hui dépassent la compétence des bénévoles (normes, règlements, vérifications des assurances, permis requis, etc.).



Planification régionale

La carte 8 en annexe présente les principaux axes de développement dans la MRC du Témiscamingue.

Planification territoriale du réseau motoneige

Axe	Description des travaux	Horizon de réalisation	Km	État situation
83-MRCT-1	Réalisé	Complété	461	Sans problème
83-MRCT-2	Construction complète (relocalisation)	Présentement en cours	123	Sans problème
83-MRCT-3	Élagage, redresser des courbes	Présentement en cours	114	Sans problème
63-MRCT-1	Redresser des courbes, drainage	Présentement en cours	935	Sans problème
63-MRCT-2	Redresser des courbes, drainage	Présentement en cours	307	Sans problème
63-MRCT-3	Redresser des courbes	Présentement en cours	269	Sans problème
63-MRCT-4	Redresser des courbes	Présentement en cours	351	Sans problème
63-MRCT-5	Redresser des courbes	Présentement en cours	304	Sans problème
63-MRCT-6	Mise en forme surface roulement	Court terme (0 à 2 ans)	258	Sans problème
63-MRCT-7	Ponceaux / ponts	Court terme (0 à 2 ans)	163	Sans problème
63-MRCT-8	Ponceaux / pont	Court terme (0 à 2 ans)	163	Sans problème
63-MRCT-9	Réalisé	Complété	516	Sans problème
63-MRCT-10	Réalisé	Complété	225	Sans problème

Planification territoriale du réseau quad

Axe	Description des travaux	Horizon de réalisation	Km	État situation
0270-MRCT-14	Panneaux signalisation	Court terme (0 à 2 ans)	317	Problèmes avec solutions
0270-MRCT-15	Panneaux signalisation	Court terme (0 à 2 ans)	86	Problèmes avec solutions
0270-MRCT-16	Construction complète	Court terme (0 à 2 ans)	100	Problèmes avec solutions
02-MRCT-17	Panneaux signalisation	Court terme (0 à 2 ans)	807	Problèmes avec solutions
01-MRCT-1	Réalisé (ancienne voie ferrée)	Complété	538	Sans problème
01-MRCT-2	Réalisé (ancienne voie ferrée)	Complété	203	Sans problème
01-MRCT-3	Réalisé (ancienne voie ferrée)	Complété	105	Sans problème
01-MRCT-4	Réalisé	Complété	93	Sans problème
01-MRCT-5	Réalisé	Complété	93	Sans problème
01-MRCT-6	Réalisé	Complété	266	Sans problème
01-MRCT-7	Construction complète	Moyen terme (2 à 5 ans)	74	Problèmes avec solutions
01-MRCT-8	Construction complète	Moyen terme (2 à 5 ans)	38	Problèmes avec solutions
01-MRCT-9	Construction complète	Moyen terme (2 à 5 ans)	506	Problèmes avec solutions
01-MRCT-10	Construction complète	Moyen terme (2 à 5 ans)	151	Problèmes avec solutions
70-MRCT-1	Réalisé	Complété	490	Sans problème
70-MRCT-2	Réalisé	Complété	174	Sans problème
70-MRCT-3	Réalisé	Complété	183	Sans problème
70-MRCT-4	Réalisé	Complété	210	Sans problème
70-MRCT-5	Réalisé	Complété	63	Sans problème
70-MRCT-6	Panneaux signalisation	Court terme (0 à 2 ans)	267	Problèmes avec solutions

5.5. MRC de La Vallée-de-l'Or

Description du territoire

- Superficie de la MRC : 27 632,10 km²
- 97 % territoire public
- 3 % territoire privé
- 3 municipalités, 3 villes, 4 TNO
- Population totale dans la MRC : 42 375 habitants
- ~ 345 km de sentiers de quad (attention les 180 km du Club de Senneterre se recoupent beaucoup avec motoneige)
- ~ 1 070 km de sentiers de motoneige



Préoccupations locales

- Une planification des tracés de sentiers récréatifs est présentement en vigueur sur le territoire de cette vaste MRC. Elle a été adoptée par le conseil des maires et fait office de référence pour les clubs et pour le comité qui priorise les projets déposés dans le cadre du Volet II du Programme de mise en valeur des ressources du milieu forestier. Un exercice de révision est effectué aux cinq ans. Cet ouvrage est connu des clubs locaux et présente, sous forme de cartes à l'échelle 1:60 000, les projets de sentiers VHR. Quatre cartes de grandes dimensions sont pliées et insérées en annexe.
- Les réseaux de sentiers quad locaux sont nombreux et bien structurés pour le club Sentiers des rendez-vous de Val-d'Or. Certains sentiers sont même praticables à l'année et cohabitent bien avec le réseau de motoneige. Éventuellement, le club souhaite améliorer l'accès à certains services en périphérie de la Ville de Val-d'Or. À court terme, l'interconnexion est importante entre les MRC, mais la majorité des tronçons demeurent à réaliser. Le tracé projeté dans la Trans-Québec 02 à la hauteur de Rapide-7, représente un défi de taille à réaliser en raison de la nature du terrain et des éléments sensibles à contourner (zone humide, aire protégée, rivière de grande envergure et projet minier à venir.) Le club de Senneterre a peu de membres pour le moment, mais un lien entre Val-d'Or et Senneterre augmentera la quantité de membres à coup sûr.
- Le Club Ski-Moteur Val-d'Or entretient de bonnes relations avec le club quad aux abords des secteurs sensibles (traverses communes de cours d'eau ou de route, accès aux services, etc.).
- L'accès par la Réserve faunique La Vérendrye était problématique en raison du nombre élevé de kilomètres de sentiers à entretenir. En automne 2008, le club de Maniwaki a transféré le sentier au club de Val-d'Or ce qui assure le financement pour l'entretien. Cette décision consolide le lien touristique entre les Laurentides, l'Outaouais et l'Abitibi-Témiscamingue.

Planification régionale

La carte 9 en annexe présente les principaux axes de développement dans la MRC de La Vallée-de-l'Or.

Planification territoriale du réseau motoneige

Axe	Description des travaux	Horizon de réalisation	Km	État situation
93-MRCVO-11	Élagage, redresser courbes, signalisation, ponceaux / ponts	Présentement en cours	271	Sans problème
93-MRCVO-12	Élagage, redresser courbes, signalisation, drainage, ponceaux	Court terme (0 à 2 ans)	905	Sans problème
83-MRCVO-10	Élagage, redresser des courbes, ponceaux / ponts	Présentement en cours	277	Sans problème
83-MRCVO-11	Réalisé	Présentement en cours	429	Sans problème
83-MRCVO-12	Redresser des courbes, ponceaux / ponts	Présentement en cours	125	Sans problème
83-MRCVO-13	Élagage	Présentement en cours	277	Sans problème
83-MRCVO-14	Élagage, ponceaux / ponts	Présentement en cours	455	Sans problème
83-MRCVO-15	Élagage, redresser des courbes	Présentement en cours	670	Sans problème
83-MRCVO-16	Élagage, redresser courbes, signalisation, ponceaux / ponts	Court terme (0 à 2 ans)	1 739	Sans problème

Planification territoriale du réseau quad

Axe	Description des travaux	Horizon de réalisation	Km	État situation
70-MRCVO-8	Réalisé	Complété	199	Sans problème
70-MRCVO-9	Construction complète	Moyen terme (2 à 5 ans)	155	Sans problème
70-MRCVO-10	Réalisé	Complété	175	Sans problème
70-MRCVO-11	Construction complète	Court terme (0 à 2 ans)	191	Problèmes avec solutions
70-MRCVO-12	Mise en forme surface roulement	Court terme (0 à 2 ans)	251	Problèmes avec solutions
70-MRCVO-13	Construction complète	Court terme (0 à 2 ans)	98	Problèmes avec solutions
70-MRCVO-14	Mise en forme surface roulement	Court terme (0 à 2 ans)	62	Problèmes avec solutions
70-MRCVO-15	Mise en forme surface roulement	Court terme (0 à 2 ans)	49	Problèmes avec solutions
70-MRCVO-16	Réalisé	Complété	239	Problèmes avec solutions
70-MRCVO-17	Réalisé	Complété	389	Sans problème
70-MRCVO-18	Réalisé	Complété	205	Sans problème
70-MRCVO-19	Réalisé	Complété	396	Sans problème
70-MRCVO-20	Réalisé	Complété	472	Sans problème
70-MRCVO-21	Réalisé	Complété	1083	Sans problème
02-MRCVO-11	Mise en forme surface roulement	Court terme (0 à 2 ans)	533	Problèmes avec solutions (272) Problème sans solution (261)

6. FONCTIONNEMENT DE L'ÉVACUATION DES BLESSÉS EN SITUATION HORS ROUTE

Plusieurs initiatives ont été prises dans le passé par des bénévoles des régions de l'Abitibi-Témiscamingue et du Nord-du-Québec quant à l'évacuation des blessés en situation hors route. Ce Plan découle d'une initiative de concertation qui s'est amorcée en 1995 entre l'Agence de la santé et des services sociaux de l'Abitibi-Témiscamingue et la Sûreté du Québec.

L'objectif de ce chapitre est essentiellement de synthétiser les divers éléments de coordination du processus d'évacuation des blessés dans les situations hors route, ce qui comprend les sentiers de véhicules hors route (VHR). Il constitue donc un bon outil de transfert d'information aux partenaires régionaux et aux membres des clubs de VHR. L'intention est que le plan demeure simple et accessible.

6.1. Historique de concertation

Depuis sa fondation en 1974, la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (FCMQ) a déployé ses forces pour offrir aux adeptes de la motoneige les meilleures conditions. Ainsi, chaque année, la présence dans les sentiers des agents de surveillance, longtemps désignés sous le nom « d'officiers de sécurité », contribue à garantir la sécurité de chacun tout comme le font la signalisation et les efforts de sensibilisation à la pratique sécuritaire de la motoneige.

Il faut cependant admettre que tout incident peut survenir même en prévoyant l'impossible. La randonnée hors-piste demeure une entreprise périlleuse et doit toujours être perçue comme la réalisation d'un sport extrême, car des incidents peuvent entraîner des blessures graves et nécessiter des secours immédiats. Dans de tels cas, une intervention rapide et efficace est nécessaire et les bénévoles actifs au sein des clubs de motoneigistes peuvent être des collaborateurs exceptionnels en raison de leurs connaissances du terrain. Bien que les structures demeurent fragiles, chacun des clubs devrait être en mesure de collaborer avec les intervenants médicaux et les services d'urgence.

C'est pour cette raison qu'en 1995, des initiatives ont été prises en région afin que les clubs de motoneige, les services publics et de santé soient prêts à intervenir en cas d'évacuation d'un blessé hors route. Dans une certaine mesure, pouvoir évacuer rapidement un blessé vers un centre de santé où il aura la possibilité de recevoir les soins nécessaires constitue également une garantie de conditions favorables pour les usagers de la motoneige.

La Sûreté du Québec a soigneusement étudié cette question et a formulé des recommandations à la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec. L'objectif était simple: en trois ans, faire en sorte que chacun des clubs de motoneigistes de la région ait son plan d'évacuation des blessés et son traîneau devant servir en de telles circonstances. Les premiers

traîneaux ont été positionnés à Rouyn-Noranda et à Matagami. Dans chacun des cas, la Régie régionale de la santé et des services sociaux (aujourd'hui connue sous le nom d'Agence de la santé et des services sociaux de l'Abitibi-Témiscamingue) a fourni l'équipement médical de base nécessaire dans les traîneaux et a orienté les clubs vers un programme de formation adéquat ou a effectué le lien avec les services ambulanciers. Enfin, les services des incendies ont accepté à la fois d'entreposer le traîneau et, de le livrer, le cas échéant, le plus près possible du lieu d'intervention. Des protocoles d'entente, signés par les différentes parties, définissent les responsabilités de chacun et la marche à suivre en cas d'intervention. C'est un modèle idéal, pouvant être implanté dans toutes les régions du Québec et dans tous les clubs de sentiers récréatifs.

En 2008, les mêmes organismes ont été invités à participer au mandat des conférences régionales des élus pour la mise en place de processus visant, entre autres, l'élaboration d'un plan d'évacuation des blessés. Compte tenu de la qualité du travail réalisé, nous avons mis à jour le programme et opté pour présenter la version qui a été améliorée depuis.

Plus de six clubs de motoneigistes ont fait l'acquisition de traîneaux pour une couverture totale de 34 traîneaux d'évacuation sur le territoire de l'Abitibi-Témiscamingue. Ces traîneaux sont localisés sur la carte 4 en annexe. La plupart sont logés dans les services des incendies et sont tous liés à des protocoles d'entente. Le service d'urgence 911 est maintenant lié au processus et fait partie intégrante de la logistique qui entoure l'évacuation de tout blessé en situation hors route.

Ce programme d'évacuation peut aisément être réalisé compte tenu du coût raisonnable de l'achat d'un traîneau et d'une volonté, bien sentie de la part des deux Agences de la santé et des services sociaux de l'Abitibi-Témiscamingue et du Nord-du-Québec, de collaborer.

D'ailleurs, un rapprochement entre les clubs et les autorités du milieu de la santé est tout à fait souhaitable. Dans le passé, l'exemple a souvent démontré qu'à mieux se connaître, on se comprend mieux. Avec ce programme, il ne s'agit pas de transformer les agents de surveillance bénévoles en ambulanciers (d'ailleurs, les protocoles d'entente reconnaissent que seul le personnel qualifié peut déplacer un patient), mais bien de faire en sorte que les bénévoles de clubs, une fois intégrés à un plan, puissent contribuer à réduire le temps des interventions.

6.2. Traîneau oui, mais pas n'importe lequel...

En plus de la concertation sur un programme, les organismes qui ont initié le dossier en 1995 se sont aussi penchés sur le développement d'un modèle de traîneau, l'article nécessaire à la mise en place d'un tel programme. Au cours des années, ils ont analysé toutes sortes de traîneaux pour choisir le modèle « TS » de la firme Fibres de Verre Abitibi inc.



Figure 4 : Traîneau-secours « TS » développé en 1995 par Fibres de Verre Abitibi inc.

Celui-ci a été conçu précisément pour le transport de patients et comprend plusieurs caractéristiques recherchées par le groupe afin de répondre adéquatement au contexte hors route. Fabriqué en fibre de verre, il est léger (62 kg [136 lb]), robuste, et son intérieur gélifié est de couleur blanc sanitaire.

À l'intérieur, un compartiment est prévu pour la trousse de secours, des ancrages permettent d'attacher la planche dorsale et un bouchon permet le drainage pour un nettoyage plus facile. Sa forme monocoque hydrofuge, ses larges lisses en polyéthylène et des patins stabilisateurs à l'arrière lui permettent de flotter sur toute surface. Il s'adapte à une remorque pour les véhicules tout-terrains. Il est aussi équipé d'un couvercle en trois parties, dont une est vitrée pour permettre une observation du patient et un siège pour accueillir un secouriste tout au long du trajet. À l'extérieur, il est identifié selon les normes de l'Agence de la santé et des services sociaux de l'Abitibi-Témiscamingue (croix de vie, inscriptions claires, réfléchissantes, lumières de frein arrière, etc.). Sa dimension est de 2,71 m de long (4,74 m avec barre de tire) x 0,94 m de largeur x 0,37 de hauteur et sa capacité portante est de 363 kg (800 lb).

6.3. Analyse des risques

Toute expédition hors route, aussi banale soit-elle doit être considérée comme un risque élevé. À défaut de prévoir la pire des situations, il est préférable de prévoir les équipements de sécurité nécessaires et de simplement informer une personne de votre entourage sur votre itinéraire de même que le moment prévu de votre retour.

Équipements de sécurité

- Trousse de premiers soins
- Sac d'outils (pinces, tournevis, clés, etc.) et pièces mécaniques (bougies)
- Ensemble de réparation pour pneus et pompe à air
- Eau en bouteille et provisions d'urgences (aliments énergétiques non périssables)
- Allumettes à l'épreuve de l'eau
- Vêtements secs et chauds
- Toile (bâche)
- Boussole et carte du secteur
- Câble de remorquage (corde ou broches)
- Pelle, hache, canif
- Lampe de poche et piles de rechange
- Bidon d'essence (2 gallons)
- Extincteur (2,3 kg, type A-B-C)



Couverture cellulaire

La possibilité d'utiliser un téléphone cellulaire est un élément important de la sécurité. La carte 4 en annexe permet de situer la couverture territoriale du téléphone cellulaire de Télébec. Toutefois, peu importe la destination, une expédition hors route ne signifie pas que les moyens de communication tels que le téléphone cellulaire sont utilisables en tout temps. Le lieu, le couvert nuageux et le vent peuvent par exemple affecter la réception des appareils cellulaires. Le téléphone satellite est un autre moyen de communication utilisé lors de certaines expéditions. Le numéro d'urgence à composer avec un téléphone satellite est toutefois le 1 819 764-5911 au lieu du 911 parce que le commutateur est à l'extérieur de la région.

6.4. Fonctionnement de l'évacuation des blessés en situation hors route dans les régions de l'Abitibi-Témiscamingue et du Nord-du-Québec

En cas d'incident ou d'accident, et ce indépendamment de sa localisation, les premiers secouristes doivent avoir le réflexe de contacter le service d'urgence 911 (ou le 1 819 764-5911 avec un téléphone satellite), celui-ci s'occupera de communiquer avec le responsable du traîneau. Si l'appel provient d'une autre source, le Service qui entepose le traîneau vérifiera auprès de l'appelant si un appel a été acheminé préalablement au service 911, ce qui engendrera des délais supplémentaires.

Une fois que le patient est localisé et que les différents services sont mis en fonction, c'est le « protocole d'évacuation des blessés » qui spécifie les détails relatifs à son évacuation et confirme le besoin d'utilisation du traîneau.

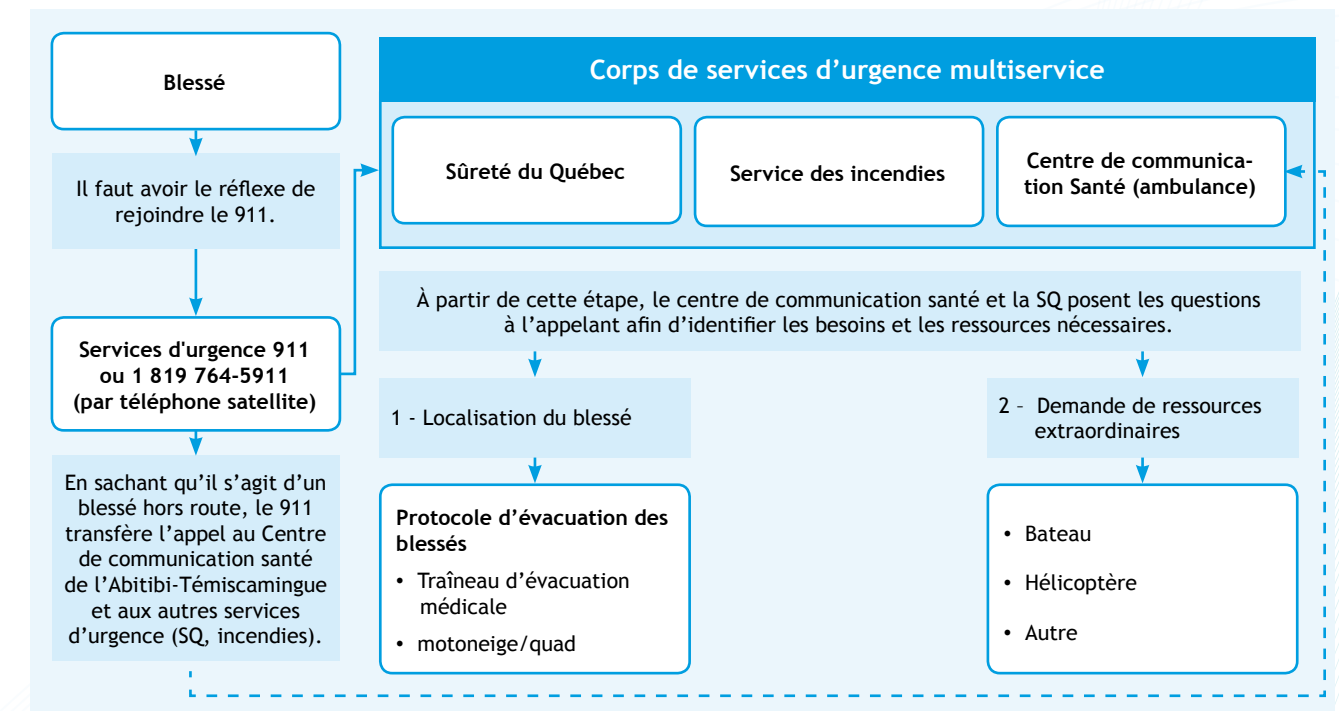


Figure 5 : Schéma du fonctionnement de l'évacuation des blessés en situation hors route dans les régions de l'Abitibi-Témiscamingue et du Nord-du-Québec.

Déplacement du patient

Les gens croient à tort que le service d'hélicoptère est la première façon d'évacuer un blessé, mais il s'agit en fait d'un moyen qui engendre trop de variables (entre autres les conditions climatiques), ce qui peut nuire considérablement au déplacement des blessés. Lors de l'évacuation d'un blessé, surtout en situation hors route, les secondes peuvent être déterminantes.

À moins que l'état du patient ne permette vraiment pas son déplacement et dans certaines situations exceptionnelles (lieux très isolés) où l'arrivée des secours peut être très longue, il est recommandé de sécuriser la victime dans un environnement adéquat (ex. : gîte, pourvoirie, abri sommaire, camp, etc.) et d'avoir ensuite recours au service d'urgence. Dans le cas contraire, il suffit de sécuriser la victime sur place et de rejoindre le service d'urgence, toujours dans les meilleurs délais.



6.5. Protocole concernant l'utilisation du traîneau d'évacuation médicale

En lien avec la procédure d'alerte, des protocoles d'entente très simples concernant l'utilisation du traîneau d'évacuation médicale permettent aux tierces parties de s'entendre sur une mécanique, ce qui évite tout malentendu et clarifie les principes de bases. Ces protocoles décrivent le partage des responsabilités, le fonctionnement lors d'intervention et déterminent les termes de l'entente.

Partage des responsabilités

Le protocole spécifie que le club de motoneige doit faire l'acquisition d'un traîneau d'évacuation médicale et, en contrepartie, le service des incendies l'entrepose. L'Agence de santé et des services sociaux de l'Abitibi-Témiscamingue prête les équipements suivants : une planche dorsale, six ceintures, un harnais d'épaule pour civière, quatre couvertures de laine, quatre couvertures d'aluminium, un sac imperméable et une trousse de premiers soins afin que le traîneau d'évacuation médicale soit fonctionnel.

Il est entendu que le Service des incendies qui s'engage à desservir le territoire déterminé gère l'utilisation du traîneau d'évacuation médicale, entrepose le traîneau, s'engage à faire l'entretien normal (nettoyage) du traîneau et voit à ce que l'endroit d'entreposage du traîneau soit sécuritaire et accessible rapidement.

Au début de chaque saison hivernale, une inspection du traîneau et des équipements doit être faite, au plus tard le 1^{er} novembre, par les signataires du protocole. Le club de motoneige s'engage à effectuer toutes les réparations, l'entretien, le nettoyage des équipements et à remplacer tout équipement endommagé ou perdu lors de l'utilisation, s'il y a lieu.

Fonctionnement lors d'intervention

Le service qui entrepose le traîneau (service des incendies) s'engage à transporter le traîneau d'évacuation médicale le plus près possible du lieu de l'accident. À l'arrivée, la responsabilité du traîneau est confiée à une personne ayant sa motoneige sur les lieux en lui précisant qu'elle doit attendre les ambulanciers pour déplacer et transporter le blessé. En effet, le traîneau devrait en principe se rendre sur les lieux de l'accident avant les ambulanciers, car le but de l'utilisation de celui-ci est d'empêcher que la victime ait des problèmes d'hypothermie. La personne qui a transporté le traîneau prend alors les coordonnées de la personne à qui il confie le traîneau d'évacuation médicale.

Après l'utilisation, le club de motoneige est responsable de s'assurer du retour du traîneau et de la remise en fonction de celui-ci. L'Agence de la santé et des services sociaux de l'Abitibi-Témiscamingue s'engage à remplacer les fournitures de la trousse de premiers soins utilisées.

Pour assurer un suivi efficace, les services ambulanciers et d'incendies doivent envoyer un rapport d'utilisation à l'Agence de santé et des services sociaux de l'Abitibi-Témiscamingue.

Termes du protocole d'entente

L'entente se renouvelle automatiquement, à moins que l'une des deux parties désire y mettre fin. Elle doit alors en aviser par écrit l'autre partie au moins un mois à l'avance. Il est prévu qu'une évaluation soit réalisée chaque année par les signataires du protocole.

6.6. Loi sur les véhicules hors route

Au Québec, la Loi sur les véhicules hors route encadre la circulation des motoneiges et des véhicules quad. Pour des détails relatifs à la sécurité, il est préférable de consulter la loi sur les véhicules hors route (http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?file=/V_1_2/V1_2.htm&type=3) et les règlements.



7. RECOMMANDATIONS

La concertation régionale sur le dossier VHR s'est étendue sur une période de trois ans. Plus d'une soixantaine de bénévoles et partenaires régionaux ont collaboré à cette démarche. La Table de concertation des véhicules hors route n'a pas la prétention d'avoir réglé tous les problèmes et identifié toutes les pistes de solution permettant un développement harmonieux. Par contre, les membres de la Table sont très préoccupés par le bon développement du VHR en Abitibi-Témiscamingue, notamment pour que les sentiers soient sécuritaires. C'est pour cette raison que, bien au-delà des projets de sentiers, les présentes recommandations doivent guider la réalisation de tous les projets de sentiers VHR en région.

Recommandation 1 : Avant d'entreprendre tout projet de construction de sentier VHR, se questionner sur le caractère structurant

Pour respecter les énoncés généraux (voir section 4.1), l'ampleur des tracés déposés et des coûts (financier, humain, environnemental) associés devrait être continuellement ou régulièrement questionnée pour s'assurer que ces sentiers répondent bien à un choix de développement durable et régional garant d'un investissement suffisant tant en entretien qu'en création.

7.1. Plan directeur des sentiers de véhicules hors route

Le développement des VHR doit se faire de manière coordonnée en Abitibi-Témiscamingue. Pourtant les particularités physiques de la région et la volonté des partenaires à maintenir les orientations générales et spécifiques pour tout développement futur, imposent une réflexion plus étoffée du développement à venir. Ces développements doivent assurément se faire selon les axes énumérés dans le chapitre 5 du Plan directeur.

Recommandation 2 : Fournir une ressource technique à chacune des régions du Québec afin d'assister techniquement les bénévoles des clubs locaux

Après la concertation entourant l'élaboration du Plan directeur, la région en est à la phase réalisation des travaux. La meilleure façon d'élaborer les réseaux de VHR est de fournir une assistance technique aux bénévoles des clubs locaux. Ce professionnel travaillera conformément aux besoins du club et coordonnera la mise en place concertée du réseau à la manière d'un gestionnaire de projets. Il remplira les demandes d'aide financière, effectuera la surveillance de chantiers tout en ayant une vision globale du développement puisqu'il travaillera à l'échelle régionale.

Recommandation 3 : Mettre en place des programmes d'aide financière adéquats pour aider la consolidation du réseau de motoneige et le développement du réseau de quad

L'élaboration et l'entretien du réseau de VHR ne peuvent se faire sans levier financier. Le réseau quad constitue le réseau majeur à développer. Une piste de solution qui semble faire consensus en région est qu'un montant de 30 \$ perçu sur la plaque d'immatriculation pourrait revenir à la Fédération. De ce montant, 10 \$ à 15 \$ seraient réservés au développement du VHR.

Recommandation 4 : Reconnaître le travail de concertation régional réalisé sur les sentiers Trans-Québec et sensibiliser les utilisateurs de VHR à l'utilisation de ces sentiers

Les intervenants régionaux et gouvernementaux sont invités à considérer le travail qui a été réalisé pour produire ce Plan directeur. Afin que l'attrait des utilisateurs de VHR pour une pratique sur ces sentiers puisse croître, les efforts déployés pour le développement des réseaux se feront de manière plus coordonnée et plus sécuritaire. Ceci devrait permettre de réduire la pratique hors route, de consolider les clubs en augmentant leur nombre de membres et faciliter le travail de contrôle de la circulation hors sentier par la Sureté du Québec.



CARTES GÉNÉRALES ET THÉMATIQUES

7.2. Plan d'évacuation des blessés

Depuis ses premières ébauches en 1995, le Programme d'évacuation des blessés a été grandement amélioré. Tel que schématisé dans la figure 5, le fonctionnement a été récemment greffé au service 911, ce qui réduit passablement les délais d'intervention. Il n'en demeure pas moins que quelques changements majeurs peuvent facilement être apportés dans le futur afin d'optimiser le fonctionnement général de l'évacuation des blessés.

Recommandation 5: Effectuer une tournée d'information auprès des principaux partenaires afin d'améliorer l'efficacité de l'évacuation des blessés en situation hors route

La meilleure façon d'améliorer le programme actuel est sans aucun doute de mieux faire connaître le fonctionnement du service d'urgence aux utilisateurs de sentiers récréatifs. Il n'est pas nécessaire de connaître l'emplacement des traîneaux d'évacuation, mais de connaître la marche à suivre permettant l'évacuation la plus efficace.

Recommandation 6: Effectuer une campagne de sensibilisation auprès de la clientèle touristique afin de souligner l'importance d'une préparation adéquate pour la pratique de VHR en région éloignée

Faire prendre conscience aux touristes que la randonnée en zone éloignée comporte des risques importants. Une préparation adéquate est nécessaire relativement aux équipements, à la pratique sécuritaire des engins motorisés, mais aussi sur le fonctionnement du Programme d'évacuation des blessés.

Recommandation 7: Identifier les points de desserte stratégiques de la région et s'assurer d'y maintenir des équipements et des infrastructures adéquates permettant l'évacuation des blessés en situation hors route

Il est possible d'équiper à peu de frais l'ensemble des traîneaux afin qu'il soit possible de les utiliser en période estivale remorqués par des véhicules tout-terrains. Les clubs de quad pourraient donc investir à peu de frais dans des remorques adaptées pour améliorer la couverture et se joindre à la desserte de service d'urgence régionale. Des gîtes ou des refuges pourraient être plus nombreux aux abords des sentiers en zone éloignée.

Recommandation 8: Mettre en place une signalisation permettant de localiser rapidement un blessé en situation hors route

Il est toujours possible d'améliorer la signalisation afin que les utilisateurs puissent en tout temps se localiser précisément sur le terrain. Parce que la couverture cellulaire ne permet pas une communication constante en forêt, il faut être en mesure de repérer les blessés à partir d'un point de localisation facile à situer sur le terrain.

Les bornes numériques ne semblent pas être un moyen privilégié par les clubs pour se localiser. Le nom des cours d'eau, les numéros de route ou d'embranchements et les infrastructures permanentes semblent être des moyens plus efficaces de se repérer et nécessitent moins d'entretien. Ces repères doivent être géoréférencés à court terme pour faciliter le repérage.

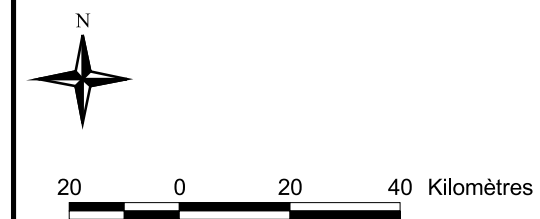




CARTE 1: CARTE DU RÉSEAU DE SENTIERS DE QUAD

LÉGENDE

- Sentier Trans-Québec
- existant 2009
- projeté 2009-2014
- selon le décret de 2006
- Secteur des clubs locaux
- Limite de MRC
- Réseau routier

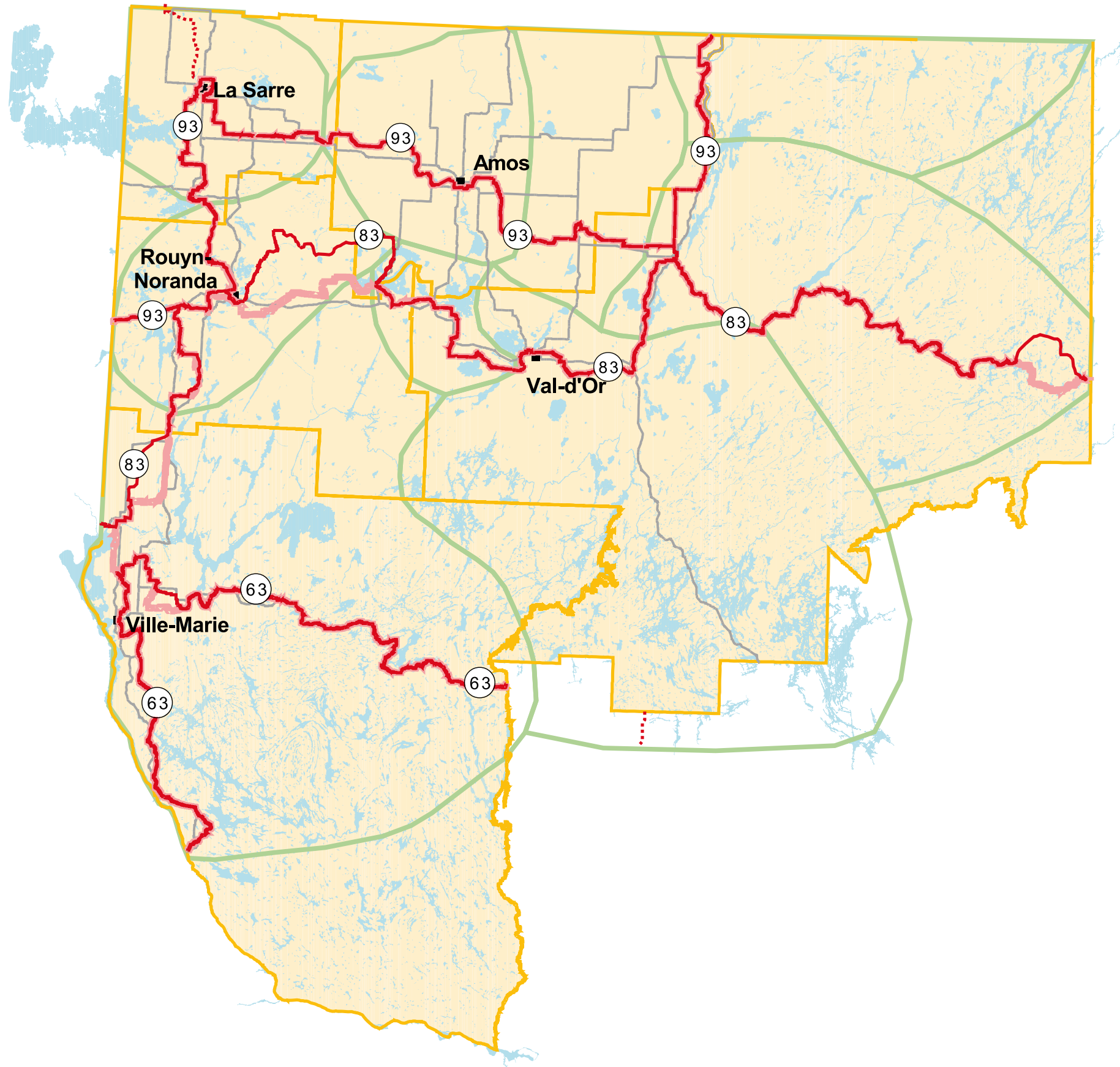


Projection cartographique: UTM Zone 18 Nad83
Cartographie: Progigraph

Source des sentiers de quad et de motoneige (2009):

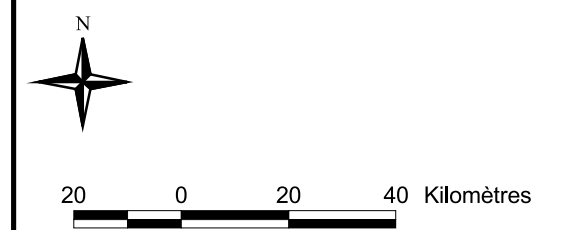


CARTE 2: CARTE DU RÉSEAU DE SENTIERS DE MOTONEIGE



LÉGENDE

- Sentier Trans-Québec
 - existant 2009
 - projeté 2009-2014
 - selon le décret de 2006
- Secteur des clubs locaux
- Limite de MRC
- Réseau routier



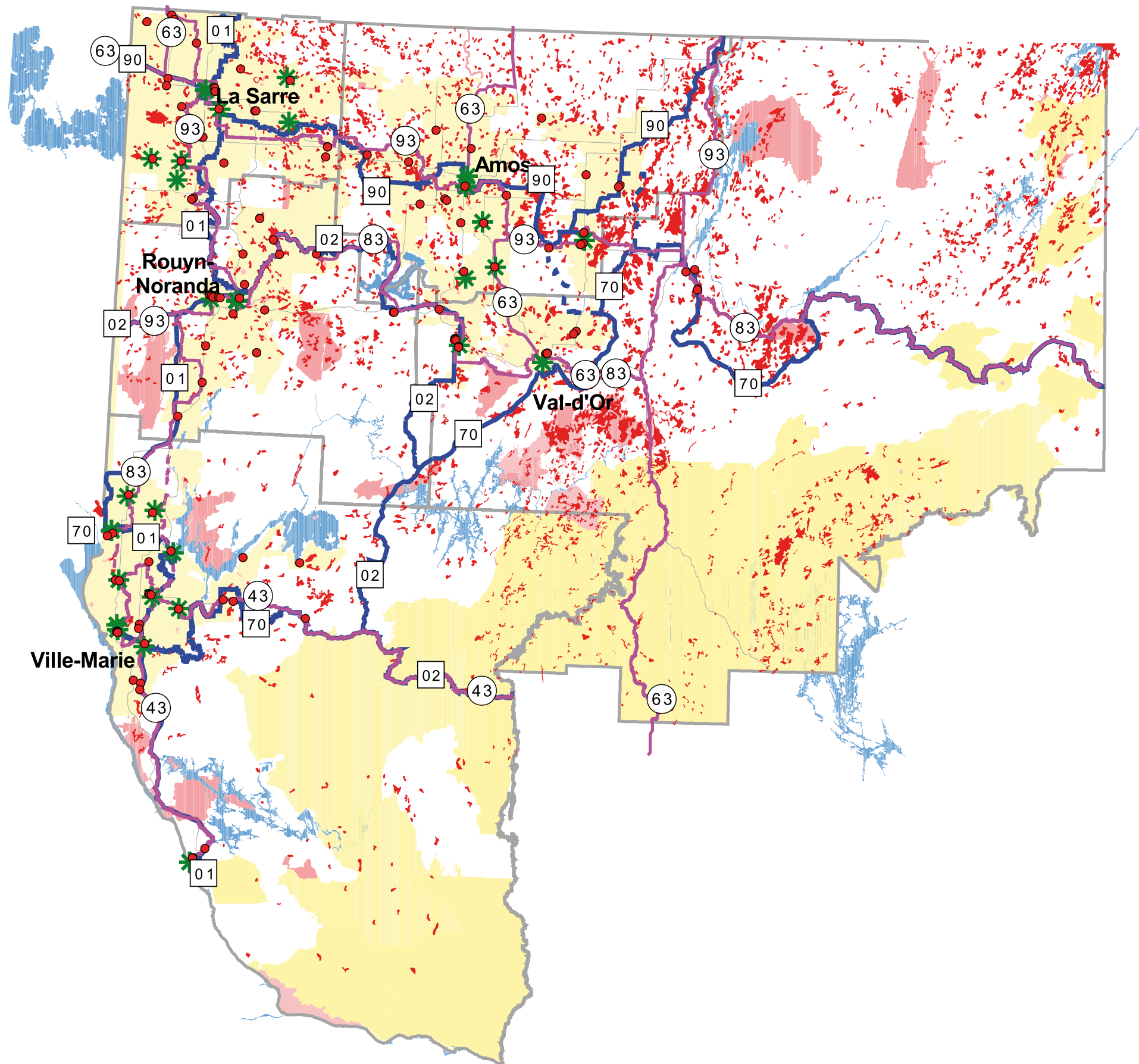
Projection cartographique: UTM Zone 18 Nad83
Cartographie: Progigraph

Source des sentiers de quad et de motoneige (2009):



Source des sentiers de motoneige (2006):
Fédération des clubs de motoneigistes du Québec

CARTE 3: CARTE DE CONTRAINTES ET D'OPPORTUNITÉS



LÉGENDE

- Motoneige
 - Trans-Québec 2009
 - Régional 2009
- Quad
 - Trans-Québec 2009
 - Régional 2009
- Site touristique
- Terre privée
- Territoire faunique
- Prise d'eau potable
- Sites sensibles
- Aire protégée
- Milieu humide
- Limite de MRC
- Réseau routier

N

20 0 20 40 Kilomètres

Projection cartographique: UTM Zone 18 Nad83
Cartographie: Prograph

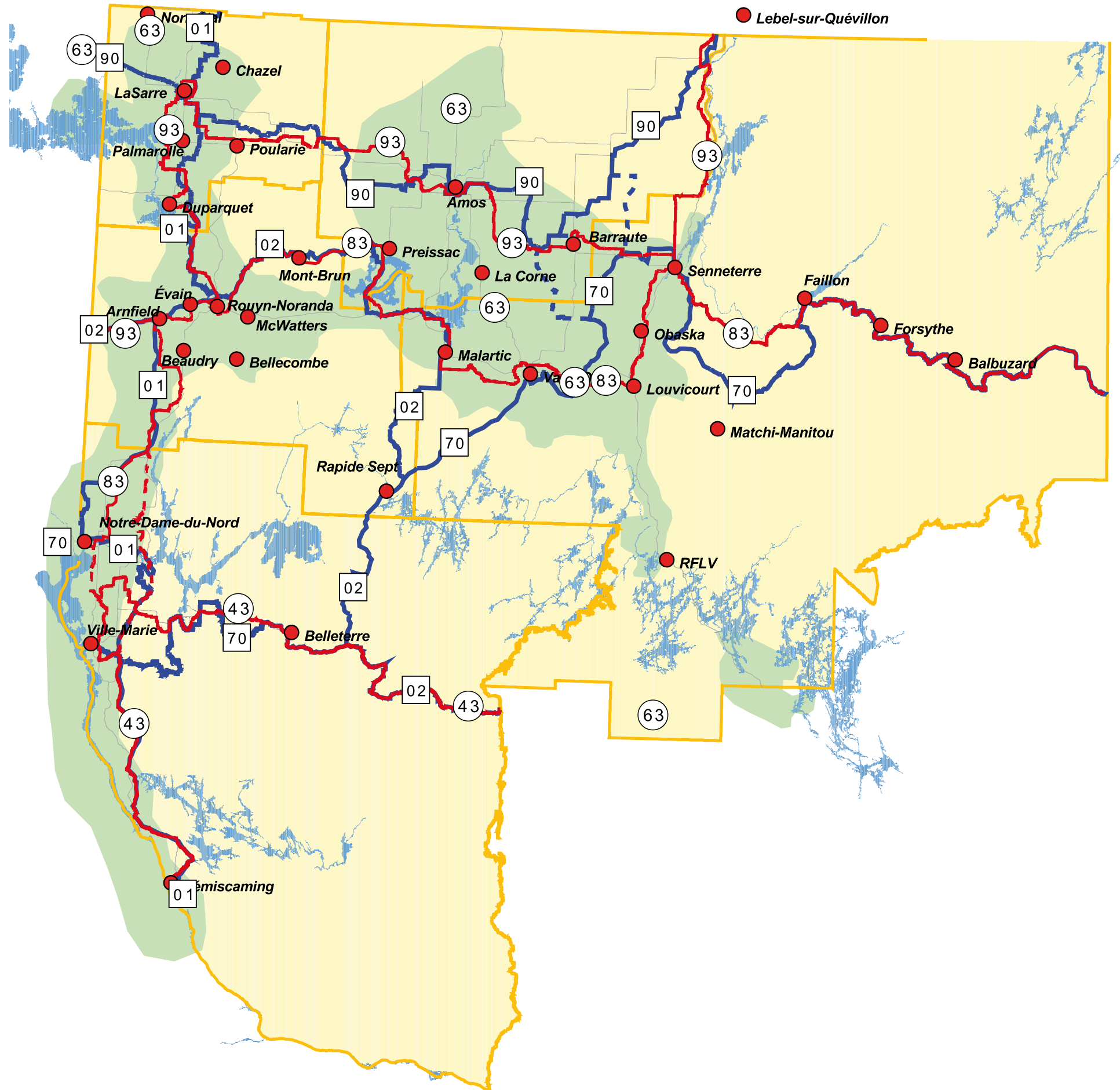
Source des sentiers de quad et de motoneige (2009):

CONFERENCE REGIONALE
DES E.L.U.S. DE L'ABITIBI-TEMISCAMINGUE
Table de concertation VHR

Sources des sites touristiques :
Atlas de l'Abitibi-Témiscamingue

Source des aires protégées:
MDDEP

Source des milieux humides:
BDNT



CARTE 4:
CARTE DES TRAÎNEAUX-SECOURS
ET DE LA COUVERTURE DE
TÉLÉPHONE CELLULAIRE DE TÉLÉBEC

LÉGENDE

Motoneige
 Trans-Québec 2009 (Red solid line)
 Régional 2009 (Red dashed line)

Quad
 Trans-Québec 2009 (Blue solid line)
 Régional 2009 (Blue dashed line)

● Traîneau-secours

■ Couverture de téléphone cellulaire (Télébec)

■ Limite de MRC

— Réseau routier

N

20 0 20 40 Kilomètres

Projection cartographique: UTM Zone 18 Nad83
 Cartographie: Progigraph

Source des sentiers de quad et de motoneige (2009):
 CONFÉRENCE RÉGIONALE
 DES ÉLUS DE L'ABITIBI-TÉMISCAMINGUE
 Table de concertation VHR

Source de la localisation des traîneaux:
 Agence de santé et de services sociaux de l'A-T

Source de la couverture cellulaire:
www.telebec.com

CARTE 5: CARTE SYNTHÈSE DE LA MRC ABITIBI

LÉGENDE

Motoneige

-  Trans-Québec 2009
-  Régional 2009
-  2006

Quad

-  Trans-Québec 2009
-  Régional 2009
-  2006

 Limite de MRC

 Réseau routier

 Voie ferrée



10 0 10 Kilometers

Projection cartographique: UTM Zone 18 Nad83

Cartographie: Progigraph

Source des sentiers de quad et de motoneige (2009):

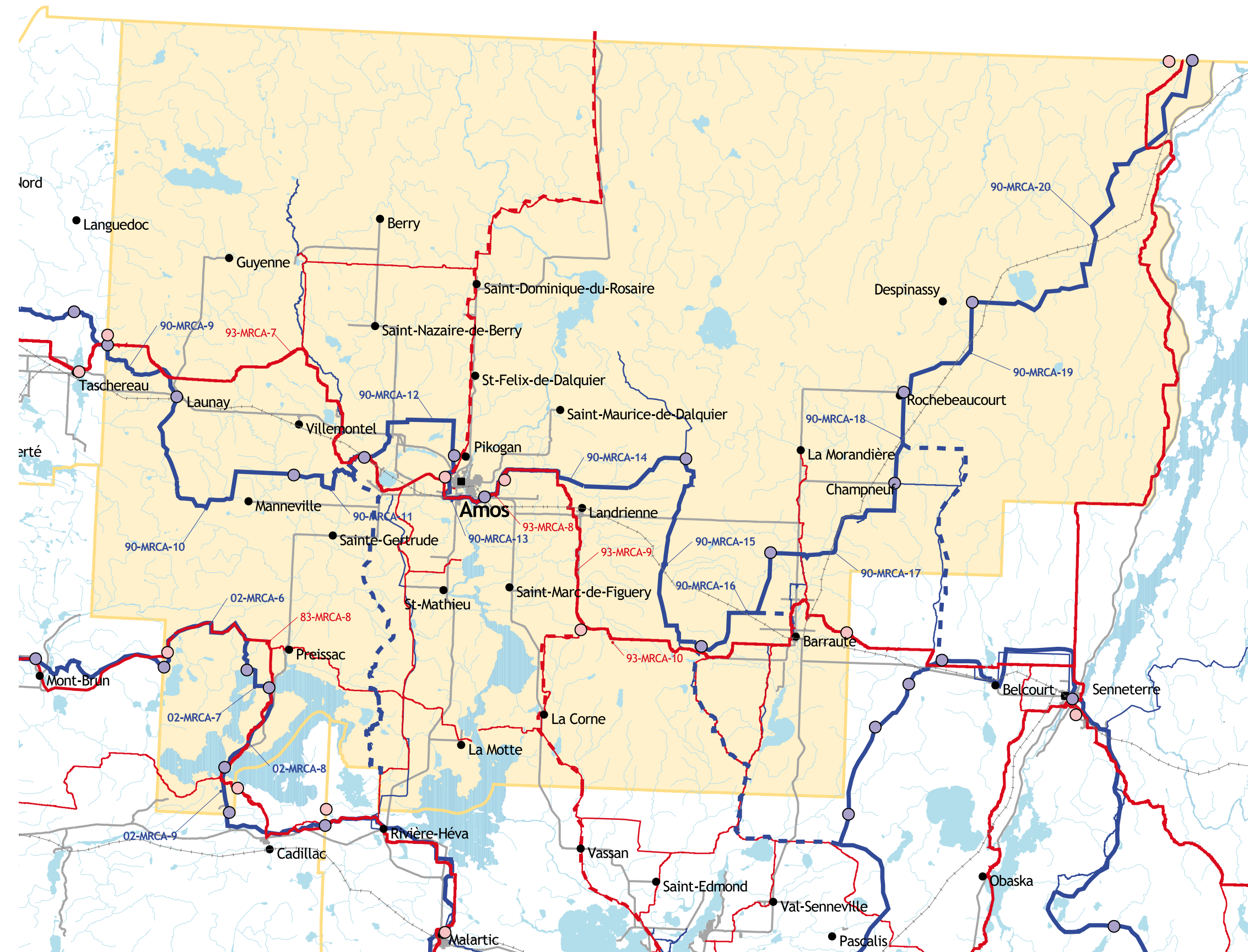


Source des sentiers de quad (2006):

Fédération québécoise des clubs de quad

Source des sentiers de motoneige (2006):

Fédération des clubs de motoneigistes du Québec






CARTE 6: CARTE SYNTHÈSE DE LA MRC ABITIBI-OUEST




LÉGENDE

Motoneige

-  Trans-Québec 2009
-  Régional 2009
-  2006

Quad

-  Trans-Québec 2009
-  Régional 2009
-  2006

-  Limite de MRC
-  Réseau routier
-  Voie ferrée



10 0 10 Kilometers

Projection cartographique: UTM Zone 18 Nad83
Cartographie: Prograph

Source des sentiers de quad et de motoneige (2009):

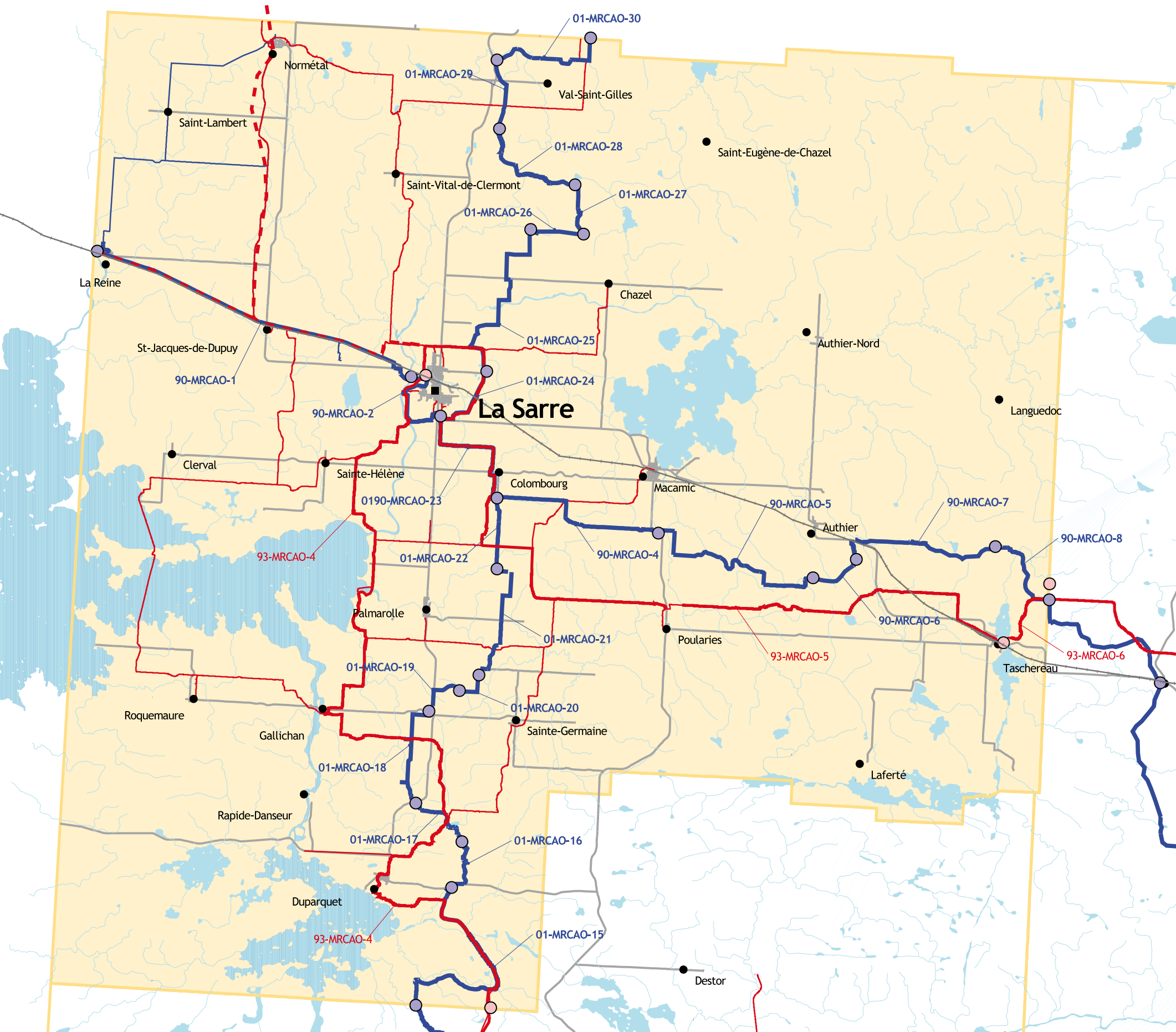


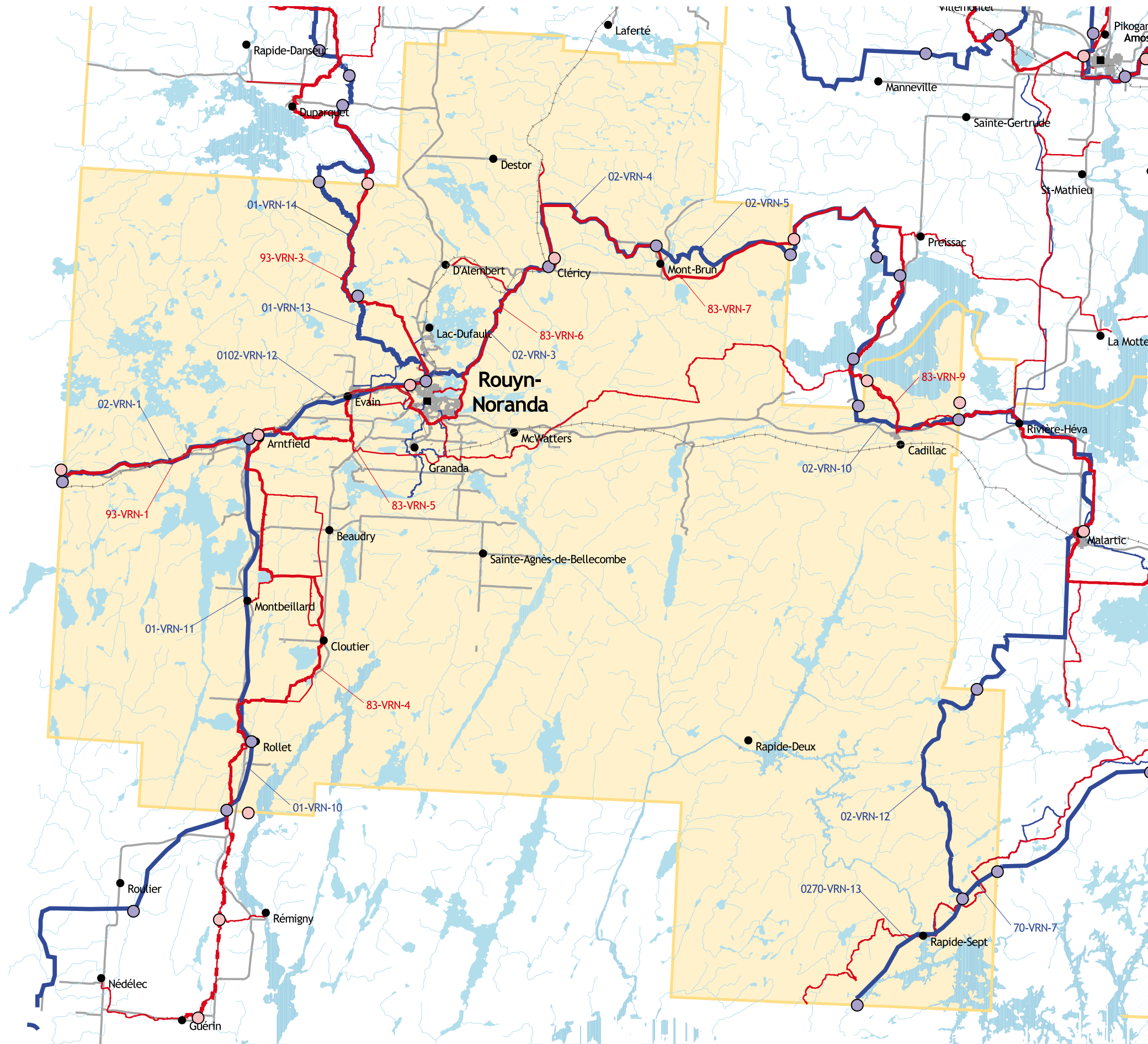
Source des sentiers de quad (2006):

Fédération québécoise des clubs de quad

Source des sentiers de motoneige (2006):

Fédération des clubs de motoneigistes du Québec





CARTE 7: CARTE SYNTHÈSE DE LA VILLE DE ROUYN-NORANDA

LÉGENDE

Motoneige

- Trans-Québec 2009
- Régional 2009
- 2006

Quad

- Trans-Québec 2009
- Régional 2009
- 2006

- Limite de MRC
- Réseau routier
- Voie ferrée

10 0 10 Kilomètres

Projection cartographique: UTM Zone 18 Nad83
Cartographie: Progigraph

Source des sentiers de quad et de motoneige (2009):

CONFÉRENCE RÉGIONALE
DES ÉLUS DE L'ABITIBI-TÉMISCAMINGUE
Table de concertation VHR

Source des sentiers de quad (2006):
Fédération québécoise des clubs de quad

Source des sentiers de motoneige (2006):
Fédération des clubs de motoneigistes du Québec

CARTE 8: CARTE SYNTHÈSE DE LA MRC DE TÉMISCAMINGUE



LÉGENDE

Motoneige

- Trans-Québec 2009
- Régional 2009
- 2006

Quad

- Trans-Québec 2009
- Régional 2009
- 2006

Limite de MRC

Réseau routier

Voie ferrée



10 0 10 Kilometers

Projection cartographique: UTM Zone 18 Nad83

Cartographie: Prograph

Source des sentiers de quad et de motoneige (2009):

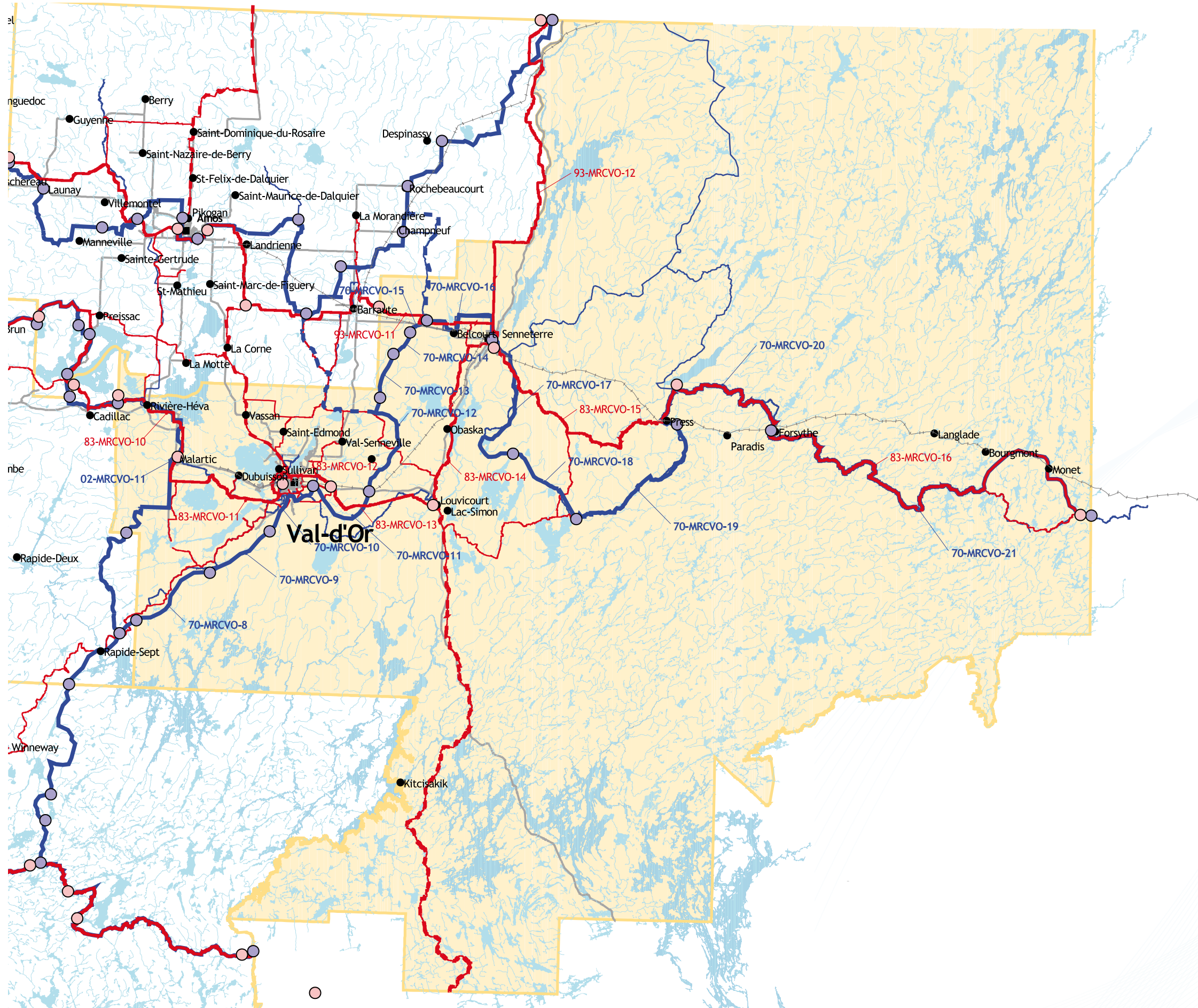


Source des sentiers de quad (2006):

Fédération québécoise des clubs de quad

Source des sentiers de motoneige (2006):

Fédération des clubs de motoneigistes du Québec



CARTE 9: CARTE SYNTHÈSE DE LA MRC DE LA VALLÉE-DE-L'OR

LÉGENDE

Motoneige

- Trans-Québec 2009
- Régional 2009
- 2006

Quad

- Trans-Québec 2009
- Régional 2009
- 2006

- Limite de MRC
- Réseau routier
- Voie ferrée

10 0 10 Kilometers

Projection cartographique: UTM Zone 18 Nad83
Cartographie: Prograph

Source des sentiers de quad et de motoneige (2009):

CONFÉRENCE RÉGIONALE
DES ÉLUS DE L'ABITIBI-TÉMISCAMINGUE
Table de concertation VHR

Source des sentiers de quad (2006):
Fédération québécoise des clubs de quad

Source des sentiers de motoneige (2006):
Fédération des clubs de motoneigistes du Québec



170, avenue Principale, bureau 102
Rouyn-Noranda (Québec) J9X 4P7
Tél. : 819 762-0774
Sans frais: 1 866 762-0774
Télééc. : 819 797-0960
www.conferenceregionale.ca