

Sommaire exécutif : Tourisme 4 saisons : le VHR en Gaspésie

Ce projet pilote vise à répondre à des enjeux structurels et conjoncturels qui sont nécessaires pour garantir l'économie du VHR en Gaspésie. L'économie du VHR en Gaspésie a un fort potentiel de développement pour du tourisme quatre saisons. Ce projet s'inscrit dans les projets de relance économique en Gaspésie dans le cadre de la démarche de priorisation commandée par l'ancienne ministre déléguée au Développement économique régional, Mme Proulx. Cette proposition de projet est menée par le Regroupement des MRC de la Gaspésie qui a mis sur pied une concertation VHR régionale. Cette concertation a défini l'objectif principal suivant :

*Assurer la **pérennisation du VHR en Gaspésie administrative** par une **démarche concertée** et en respect des **principes du développement durable**.*

Cette proposition est composée de trois objectifs spécifiques, divisé en deux volets réalisables sur un échéancier de trois ans et qui auront des retombées dépassant les frontières régionales, en voici un bref résumé :

- **La mise à niveau des infrastructures** : C'est un volet de 11,3 millions pour mettre à niveau les infrastructures sur les réseaux de sentiers VHR.
- **La consolidation des sentiers** : C'est une partie intégrante du 11,3 million, de 1,5 million, qui vient consolider les droits de passage par des actes notariés et ainsi garantir les investissements dans les infrastructures pour du long terme.
- **La structuration du produit VHR** : C'est un volet, de 0,8 million, qui comporte 8 projets structurants et innovateurs pour le milieu VHR. Ces projets se déclinent de plusieurs façons, on y retrouve entre autres des projets comme la mise en place d'un nouvel indicateur pour la gestion du VHR ; l'acquisition de connaissance sur les clientèles touristiques VHR ; une étude sur l'encadrement de la motoneige hors-piste ; et un projet pilote d'aide à la surveillance en sentier Quad.

Ces trois objectifs sont liés sur plusieurs aspects et sont complémentaires. Le premier objectif vient corriger des enjeux conjoncturels, tandis que les deux autres viennent répondre à des enjeux d'ordre structurel.

En plus de la volonté de la table des préfets de mener de front ce dossier via le Regroupement des MRC de la Gaspésie. La démarche est menée en partenariat avec les acteurs du milieu qui sont directement impliqués dans les démarches d'élaboration et de mise en application des projets. On y retrouve, entre autres, les fédérations et clubs VHR (par l'engagement des agents de liaison) et l'ATR de la Gaspésie (par la participation active du directeur du Créneau d'excellence récréotourisme). Ainsi, cette proposition, qui s'inscrit dans une démarche concertée, est déjà un succès de développement régional. Elle saura aussi être un succès de développement durable considérant ces nombreuses retombées sociales, économiques et écologiques pour la région, retombées qui auront écho dans les autres régions du Québec.

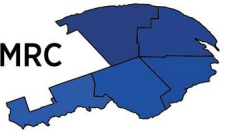
Voici une brève présentation des éléments importants du VHR en région

Indicateurs	Valeur régionale (adm)
Retombées économiques (touristiques) motoneige	41,8 millions (2019)
Retombées économiques (dépenses centrées touristiques) quad	52,8 millions (2014) 17,6 millions (2004)
Pourcentage sur le PIB des retombées touristiques de la motoneige en 2019	1,29% du PIB de 2019
Pourcentage sur le PIB des retombées touristiques du quad en 2014	1,83% du PIB de 2014
Nombre de kilomètres de sentiers motoneiges	1851,4 km
Nombre de kilomètres de sentiers quads	2257 km
Nombre de droits de passage motoneiges	Environ 3300
Nombre de droits de passage quads	Environ 2000

Liste de constats et des principales retombées en lien avec le projet

- Il est évalué que dans **un scénario optimiste**, pour répondre à l'accumulation actuelle des problématiques en infrastructure, **cela prendrait 10 ans** avec les programmes actuels et les restructurations des fédérations pour rattraper et corriger les problématiques accumulées dans le passé et garantir un produit touristique d'appel touristique.
 - Venir répondre rapidement à l'accumulation des dernières années pour garantir un **produit de calibre touristique** et ainsi renforcer les retombées économiques
- L'absence de promoteur pour la promotion de l'activité touristique occasionne une sous-exploitation des fonds touristiques pour des projets VHR.
 - La concertation mise de l'avant par le « comité VHR » a un impact certain sur la promotion, entre autres, par l'identification des projets structurants qui viendront **inscrire la Gaspésie dans les nouvelles tendances touristiques**.
- **L'absence de connaissance sur les offres et services** reliés aux VHR dans la région est un frein qui empêche l'ATR de la Gaspésie (Tourisme Gaspésie) de pouvoir s'investir davantage dans la promotion touristique. Tourisme Gaspésie a investi depuis 2018 plus de 500k\$ en promotion touristique pour la motoneige et le quad.
 - Des projets sont prêts à aller de l'avant et sont expliqués dans le volet projets structurants. Ces projets viendront fortement **solidifier le produit VHR**.
- **La fragilité des droits de passage**, qui sont renouvelés sur une base annuelle, est un enjeu de taille qui a un impact sur la capacité à garantir un circuit touristique qui fait le tour de la Gaspésie. Aucune initiative d'envergure n'a été menée en ce sens au Québec.
 - La consolidation des sentiers aura pour effet de venir **sécuriser les infrastructures importantes**, qui représentent des investissements majeurs, et de mettre en place des projets pilotes visant à documenter différents mécanismes qui feront écho dans le reste du Québec.

	Infrastructures et consolidation des sentiers		Projets structurants
<i>Valeur du projet</i>	11 305 866,00 \$		800 000,00 \$
<i>Financement recherché</i>	10 000 555,00 \$		410 000,00 \$
<i>Enjeux</i>	✓ L'accumulation des infrastructures vieillissantes met en péril les circuits touristiques.	✓ Sécuriser les droits de passage et les infrastructures sentiers du premier volet. ✓ Les droits de passage sont au cœur de l'enjeu de pérennisation de l'économie du VHR.	✓ Aider aux développements et à la structuration de l'activité VHR ; ✓ Favoriser l'acquisition de connaissance ; ✓ Développer des outils de travail et d'aide à la décision ✓ Assurer un développement touristique qui répond aux besoins de la clientèle
<i>Objectifs spécifiques et projets</i>	❖ Corriger les problématiques conjoncturelles sur le terrain : ❖ 16 infrastructures motoneige ❖ 62 infrastructures Quad	❖ Officialiser les droits de passage par, entre autres, des actes notariés. ❖ Protéger les investissements en infrastructure	❖ Étude pour l'électrification des réseaux VHR ❖ Étude sur l'encadrement de la motoneige hors-piste ❖ Projet pilote pour la surveillance en sentier Quad ❖ Développement d'un indicateur de la fréquentation en sentier (de type Meshlium – Ville intelligente) ❖ Projet de route découverte pour la moto hors-route ❖ Sondage et étude diagnostic sur les 3 segments des clientèles VHR ❖ Étude de faisabilité pour des événements/festivals quad et MHR au printemps ❖ Développement de la banque de photos et de séquences en vue de soutenir la promotion
<i>Retombées</i>	➤ Des infrastructures conformes aux normes les plus strictes en matière de durabilité et de réduction des impacts sur l'environnement. ➤ Un réseau de sentiers de calibre touristique ➤ Optimiser le déploiement des infrastructures ➤ Alléger la charge de travail des bénévoles	➤ Protéger les investissements dans les endroits stratégiques. ➤ Garantir des tronçons névralgiques de réseau en terres privées ➤ Documenter les différentes approches (acquisition de connaissance)	➤ Répondre à des problématiques d'ordre structurel ➤ S'inscrire dans les nouvelles tendances touristiques ➤ Amorcer la transition énergétique des réseaux VHR ➤ Développer des outils d'aide à la décision ➤ Assurer une veille sur l'état et la qualité des sentiers ➤ Diminuer la délinquance en sentier ➤ Centraliser et uniformiser la surveillance de sentiers à l'échelle régionale ➤ Augmentation des données ouvertes ➤ Développer un outil d'évaluation des retombées économiques ➤ Permettre d'établir des cibles de promotions ➤ Fournir l'information nécessaire pour renforcer les applications numériques de promotion touristique. ➤ Développer une image de marque renouvelée du VHR



Document explicatif des projets pour la démarche de priorisation régionale du VHR



Crédit dessin : Victor Landry

Équipe de réalisation

Rédaction :

Guillaume Berger-Richard, Chargé de projets VHR au Regroupement des MRC de la Gaspésie

Révision et collaboration :

Jean-Michel Landry, Coordonnateur du Regroupement des MRC de la Gaspésie

Jean-Philippe Chartrand, directeur créneau d'excellence récréotourisme

Mathieu Vallières, Agent de liaison FQCQ

Michel Desrosiers, Agent de liaison FCMQ

Table des matières

Équipe de réalisation.....	I
Table des matières.....	II
Liste des figures.....	IV
Liste des figures.....	IV
Glossaire.....	V
Liste des abréviations.....	VI
1. Mise en contexte.....	1
1.1 Démarche de priorisation.....	1
2. Portrait socio-écologique du VHR en Gaspésie.....	2
2.1 Portrait global : Les réalités VHR en Gaspésie.....	2
2.1.1 Les sentiers VHR.....	2
2.1.2 L'immatriculation.....	2
2.2 Description écologique du territoire.....	3
2.2.1 Usage et aménagement.....	3
2.2.2 Le réseau hydrique – Les ponts et ponceaux.....	5
2.3 Description sociale.....	6
2.3.1 Les clubs.....	6
2.3.2 Le réseau bénévole et l'évolution rapide du cadre légal.....	6
2.4 Description économique.....	8
2.4.1 Les fonds pour le VHR : le principe utilisateur-payeur.....	8
2.4.2 Une économie VHR.....	13
3. Objectifs généraux et vision du promoteur.....	16
3.1 Le promoteur.....	16
3.2 Objectif du projet.....	17
3.2.1 Vision.....	17
3.3 Les retombées générales anticipées.....	18
4. Les objectifs spécifiques.....	19
4.1 Volet 1 – Projets d'infrastructure (Pour répondre aux besoins d'infrastructures identifiés par les agents de liaison).....	19

4.2	Volet 2 – Projets de consolidation des sentiers existants	22
4.3	Volet 3 – Projets de structuration du produit VHR	27
4.3.1	Les projets	28
	Bibliographie.....	34
	Annexes	i
	Annexe A	i
	Annexe B	ii
	Annexe C	iv
	Annexe D	vi
	Annexes complémentaires.....	viii
	Annexe I	ix
	Annexe J	xi
	Annexe K	xii

Liste des figures

Figure 2-1 – Nombre d'immatriculations en Gaspésie.....	3
Figure 2-2 – Immatriculation VHR au Québec.....	3
Figure 2-3 – Réseau Hydrique	5
Figure 0-1 - Sentiers Quad de la Gaspésie.....	ix
Figure 0-2 - Sentiers motoneiges de la Gaspésie	x
Figure 0-3 - Contraintes d'aménagement sur terre publique	xi
Figure 0-4 - Chemin sous gestion MTQ	xi
Figure 0-5 - Secteurs des clubs VHR	xii

Liste des figures

Tableau 1 - Immatriculation VHR en Gaspésie.....	2
Tableau 2 - Immatriculation VHR au Québec	3
Tableau 3 - Liste non exhaustive des contraintes à l'aménagement	4
Tableau 4 - Répartition des coûts des infrastructures motoneiges (Avant augmentation du bois)	10
Tableau 5 - Retombées économiques.....	13
Tableau 6 - Projets d'infrastructures.....	20
Tableau 7 - Les droits de passage par MRC.....	23
Tableau 8 - Projets de consolidation des sentiers.....	24
Tableau 9 - Modalité des projets structurants.....	27
Tableau 10 - Éléments de statistiques.....	i
Tableau 11 - Données par clubs motoneiges	ii
Tableau 12 - Données par clubs Quad.....	iii
Tableau 13 - Projets d'infrastructures nécessaires à la pérennisation du circuit de motoneige.....	iv
Tableau 14 - Projets d'infrastructures nécessaires à la pérennisation du circuit Quad.....	v
Tableau 15 - Tableau récapitulatif des principaux enjeux.....	vi
Tableau 16 - Liste des clubs VHR par MRC	xii

Glossaire

Voici une définition de termes telle que nous les entendons dans ce document et dont les nuances sont importantes :

Les sentiers VHR (aussi parfois, les réseaux VHR) : il est question des sentiers qui sont sous la gestion des fédérations (FCMQ et FQCQ) ; il est aussi question d'un produit qui se veut de qualité et sécuritaire.

L'activité VHR : l'activité VHR correspond à toutes les formes d'activités de loisir ou récréotouristiques qui découlent de l'utilisation de VHR. Il inclut donc les activités de guidage, mais n'inclut pas les activités menées par les autres industries touristiques qui profitent des retombées économiques des adeptes du VHR.

Le produit VHR : le produit VHR correspond aux réseaux de sentiers en tant qu'outil d'attraction de la clientèle touristique.

L'industrie touristique VHR : Lorsqu'on fait référence à l'industrie touristique VHR, il est question majoritairement des services et des hébergements qui profitent des retombées économiques de l'activité VHR et du produit VHR. Il est aussi question des compagnies de guidage et de location d'équipement.

Liste des abréviations

ATRG : Association touristique régionale de la Gaspésie (Tourisme Gaspésie – TG)

DEC : Développement économique Canada

FCMQ : Fédération des clubs motoneiges du Québec

FQCQ : Fédération québécoise des clubs quad

FQMHR : Fédération québécoise de la moto hors-route

MEI : Ministère de l'Économie et de l'innovation

MERN : Ministère de l'Énergie, et des Ressources naturelles

MFFP : Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs

MHR : Moto hors-route

MRC : Municipalité régionale de comté

MTQ : Ministère des Transports du Québec

OBV : Organisme de bassin versant

TNO : Territoire non-organisé

VHR : Véhicule hors-route

1. Mise en contexte

1.1 Démarche de priorisation

À l'été 2020, la région de la Gaspésie, par le biais de la Table des Préfets, a décidé d'identifier, entre autres, la pérennisation du VHR dans le cadre du mandat de priorisation régionale commandé par la ministre déléguée au Développement économique régional, Mme Proulx.

Cette priorisation a pour but de venir répondre aux besoins de la région à sécuriser le développement du produit VHR. Ainsi, plusieurs infrastructures ont été ciblées au début du projet pour démontrer les besoins de la région (**Annexe C**). Au-delà des infrastructures, une analyse plus exhaustive démontre une nécessité à venir sécuriser les droits de passage, à s'attaquer à des problèmes conjoncturels et structurels et à saisir les opportunités et les nouvelles tendances pour garantir un développement du produit VHR sur le long terme qui répond aux besoins de l'industrie touristique et de la clientèle.

Plusieurs éléments que nous verrons dans ce document viennent conforter la position et la nécessité d'avoir des investissements importants dans le réseau de sentiers VHR et ce par un nouveau canal de financement pour s'assurer que l'argent soit investi dans les cibles régionales et répondent aux enjeux.

D'abord, nous ferons un portrait du VHR et de l'état des lieux (section 2). Ensuite, nous aborderons les objectifs généraux et la vision mit de l'avant par la concertation régionale VHR (section 3). Finalement, nous verrons comment les objectifs spécifiques viendront répondre à différents enjeux régionaux afin d'assurer un développement durable du VHR (section 4).

Pour consulter directement les projets, allez directement à la section 4.

2. Portrait socio-écologique du VHR en Gaspésie¹

2.1 Portrait global : Les réalités VHR en Gaspésie

Le VHR représente beaucoup pour la Gaspésie. Il est connu que le VHR est une activité culturelle qui s'inscrit dans la relation de la population avec son territoire. Il est aussi un produit récréotouristique et de loisir qui a des retombées économiques importantes pour la région.

Il n'est pas sans dire qu'il existe plusieurs réalités VHR en Gaspésie. Il est possible de diviser l'activité VHR en Gaspésie en trois sous-groupes, soit la motoneige, le quad (ou vtt) et la moto hors-route (MHR). Les réalités de ces trois types d'activités diffèrent sur plusieurs points dont en termes de structure. Par exemple, il faut rappeler que la structuration de la fédération de la moto hors-route (FQMHR) n'est pas au même niveau que celle de la FQCQ et de la FCMQ qui ont un réseau d'agents de liaison pour chacune des régions.

Il est important aussi de rappeler que les enjeux vécus par les différentes fédérations sont parfois similaires, parfois différents, parfois en fonction de leur mode de gouvernance, mais aussi en fonction de la nature de leur activité. Les enjeux qui y sont vécus demandent des solutions conjointes, mais aussi des solutions spécifiques.

D'un autre côté, il est aussi possible de diviser l'activité VHR selon l'axe de la provenance des utilisateurs. Selon cet axe, il est possible de différencier les utilisateurs locaux et la clientèle touristique. Cette dernière est habituellement définie selon la distance minimale de provenance de 80 km pour l'industrie touristique.

2.1.1 Les sentiers VHR

Les sentiers VHR sont divisés en deux types de circuits en Gaspésie. Il y a d'abord les sentiers Quads qui sont partagés avec la moto hors-route (**figure 0-1 à l'annexe I**) et il y a les sentiers motoneiges (**figure 0-2 à l'annexe I**). La moto hors-route ne possède aucun sentier dans la région en ce moment, elle les emprunte à la FQCQ et contribue parfois pour aider à l'entretien, la construction et la réfection de certaines structures.

2.1.2 L'immatriculation

Les données sur l'immatriculation sont de bons indicateurs pour connaître et évaluer la popularité du VHR au Québec. Ces données nous montrent que l'activité VHR est en constante augmentation que ce soit en Gaspésie ou au Québec en général.

Il y a eu une augmentation de 10,8% entre 2014 et 2019 de motoneige immatriculée en Gaspésie (**figure 2-1 et tableau 1**). Cette augmentation fut de 5,8% du côté du quad pour la même période.

Tableau 1 - Immatriculation VHR en Gaspésie

Nombre d'immatriculations	Motoneige	Quad
2019	7 721	14 736
2018	7 484	14 469
2017	7 294	14 227
2016	6 893	13 937
2015	6 584	13 701
2014	6 577	13 274

¹ Extrait du Diagnostic de l'activité VHR en Gaspésie (RMRCG, 2021-2022) – en cours d'élaboration

Immatriculation VHR au Québec

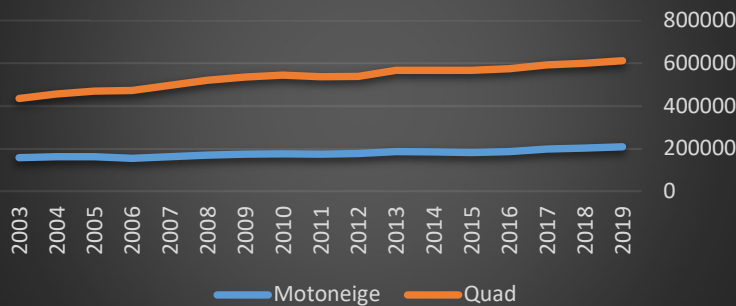


Figure 2-2 – Immatriculation VHR au Québec

Nombre d'immatriculations en Gaspésie

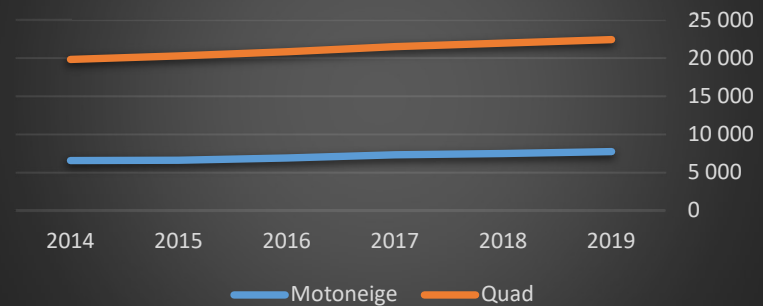


Figure 2-1 – Nombre d'immatriculations en Gaspésie

Tableau 2 - Immatriculation VHR au Québec

Données sur l'immatriculation	2019	2018	2017
Motoneige	207991	201732	197575
Quad	404669	399066	394753

Au Québec, l'augmentation de l'immatriculation des motoneiges est constante, mais moins prononcée que du côté du quad (**figure 2-2 et tableau 2**).

La pratique de la moto hors-route ne peut pas être suivie avec les statistiques sur l'immatriculation, car celles-ci sont majoritairement immatriculées comme les autres motos et elles peuvent circuler en chemin

2.2 Description écologique du territoire

2.2.1 Usage et aménagement

Le territoire de la Gaspésie est un territoire à vocation multiple. Le territoire, en plus du fort développement touristique, est aussi marqué par son fort potentiel forestier et par son développement dans la filière de l'énergie éolienne. Ces deux dernières activités économiques occasionnent un développement de la voirie forestière assez important. Cette voirie contribue au développement du VHR dans la région par le partage des coûts concernant les infrastructures multi-usages. De plus, des mesures d'harmonisation sont mises de l'avant pour éviter les conflits d'usages avec les activités susmentionnées. Cette collaboration assure la pérennisation de l'activité VHR et garantit le partage des sentiers multi-usages dans une vision d'optimisation des ressources et du territoire.

Plusieurs éléments sont pris en compte lorsqu'il s'agit de déployer des activités VHR sur le territoire de la Gaspésie. Il y a d'abord le type de tenure qui est identifié : municipale, MRC, provinciale, fédérale, privée ou multipartites. Dans tous les cas, des autorisations sont demandées et les projets se conforment aux contraintes anthropiques et écologiques du territoire. Ceci signifie que les sentiers ont dû être tracés et doivent toujours l'être en fonction des différents usages qui sont déterminés sur les territoires, le tout en respect des réglementations qui

s'appliquent. Voici une liste non exhaustive de contraintes d'aménagement pour le territoire de la Gaspésie administrative (**tableau 3 ci-bas et figure 0-3 à l'annexe J**).

En plus des contraintes d'aménagement, voici quelques éléments complémentaires concernant la subsidiarité institutionnelle des organismes publics qui sont pris en compte dans la mise en place des sentiers VHR :

- Les plans d'affectation du territoire public qui viennent cadrer l'attribution des zones d'exclusivité pour le droit de tarifier le passage sur les sentiers VHR.
- Les chemins multi-usages sont régis par les services du MFFP. Le MTQ s'occupe : d'encadrer la signalisation ; et d'encadrer les traverses et l'utilisation des chemins publics qui sont sous sa juridiction (**Figure 0-4 à Annexe J**).
- Le MTQ a un droit de regard sur les règlements adoptés par le milieu municipal concernant la voirie municipale.
- Pour ce qui est des territoires municipaux, ce sont les usages prescrits dans les schémas d'aménagements et les règlements intérimaires qui viennent cadrer la pratique sur leurs territoires et sur leurs routes.

Tableau 3 - Liste non exhaustive des contraintes à l'aménagement

Contrainte d'aménagement	Type de tenure concerné	Type de mesure à prendre
Refuge biodiversité	TNO Terres publiques	
Milieu humide et hydrique	Tous	RADF en terre public PRMHH terres privées et municipales PPRLPI en Terrains Municipaux
Habitat floristique	TNO et terres publiques	
Aires protégées	TNO et terres publiques SÉPAQ ; Parc Canada	
Zone de protection du caribou	TNO et terres publiques	MFFP – projet pilote
Proximité des habitations	Terres privées majoritairement Terrains municipaux	30 m pour droits acquis et les relocalisations peu significatives et 100 m pour tous nouveaux sentiers (LRQ, c. V-1.2, a. 12)
Traverse MTQ	Route sous la gestion du MTQ	Demande d'autorisation MTQ
Circulation municipale	Les routes municipales	Réglementation par les municipalités

2.2.2 Le réseau hydrique – Les ponts et ponceaux

Le réseau hydrique de la Gaspésie est très important, le nombre de rivières et d'affluents est important (**figure 2.3**). De plus, plusieurs des grandes rivières sont des rivières à salmonidés, ce qui leur confère un statut spécial.

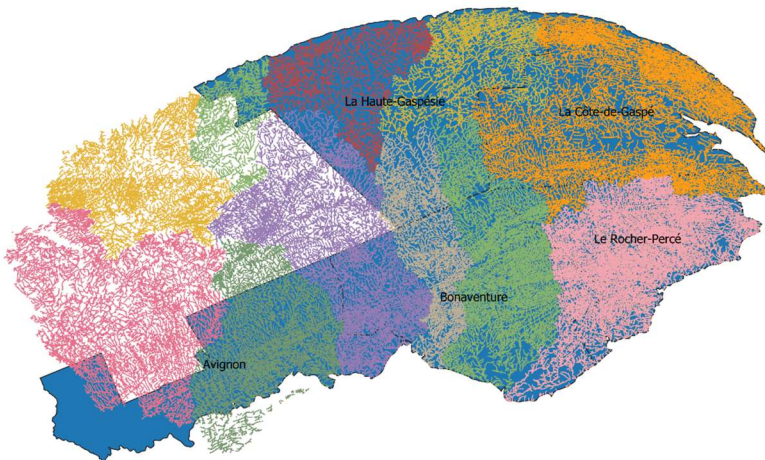
Ce déploiement du réseau hydrique représente un défi pour le VHR, car il nécessite un grand nombre d'infrastructures. Ce défi se retrouve, entre autres, dans le maintien de la continuité et de la conformité du réseau, soit par : l'optimisation des infrastructures qui le compose et dans sa mise à niveau selon les nouvelles normes.

Les ponts et ponceaux

Les ponts et les ponceaux sont des infrastructures névralgiques pour maintenir le réseau VHR. Cet enjeu est probablement l'enjeu le plus important mis de l'avant par les partenaires du milieu. C'est un enjeu qui touche les trois dimensions du développement durable. D'un point de vue écologique avoir des ponts et ponceaux conformes vient répondre aux enjeux fauniques (qualité d'habitat des poissons, fragmentation du territoire ...) et aux enjeux hydriques (mobilité de la rivière, résistance aux crues, éviter la sédimentation ...). D'un point de vue sociale, c'est la sécurité des utilisateurs qui prime et qui est un incontournable. Ce qui nous apporte au point de vue économique, soit le fait de s'assurer de l'état et de la conformité des ponts pour éviter les ruptures du réseau et ainsi avoir un produit touristique de qualité. De plus, du point de vue économique, la fabrication et l'entretien des ponts et ponceaux ont des retombées économiques importantes pour la région (emplois et matériaux, maintien des services écosystémiques qui découlent des structures conformes ...).

Les OBV travaillent avec les clubs quads pour diagnostiquer les ponts et les ponceaux (voir annexe F). L'aide des OBV est de plus en plus sollicitée pour aider les fédérations à s'assurer d'avoir des infrastructures pérennes qui respectent les enjeux nommés ci-haut.

Réseau hydrique de la Gaspésie par bassin versant



*Cette carte fait l'objet d'entente de partage de données et est destinée à un usage interne exclusivement.

Regroupement
des MRC de
la **Gaspésie**

Figure 2-3 – Réseau Hydrique

En plus des infrastructures telles que les ponts et ponceaux, le déploiement du réseau hydrique nécessite une planification réfléchie pour s'assurer de diminuer le nombre d'infrastructures, ce qui est loin d'être facile lorsqu'il est question de droits de passage.

2.3 Description sociale

2.3.1 Les clubs

La gestion des sentiers VHR a historiquement toujours été faite par les clubs VHR. Ceux-ci ont développé un réseau de sentiers et se sont regroupés régionalement à travers des associations et provincialement sous la forme de fédérations. Ceux-ci ont des territoires de différentes grandeurs et une quantité de membres qui varient grandement. Leurs délimitations ne sont pas cohérentes avec les divisions administratives et ce qui ajoute une charge de travail complémentaire à travailler avec les différentes réglementations municipales (locales et régionales). La **figure 0-5 (annexe K)** et le **tableau 16 (Annexe K)** présentent les différentes délimitations des clubs. Ceux-ci sont approximatifs, ils ont pour but de donner une vision d'ensemble

2.3.2 Le réseau bénévole et l'évolution rapide du cadre légal

Les réseaux VHR ont un historique qui a été construit sur le dévouement de réseaux de clubs de bénévoles. Toutefois, l'évolution de la pratique, partant d'une pratique locale à un produit d'appel touristique, a accentué la pression sur les clubs à garantir un produit de qualité pour les visiteurs. Cette pression n'est pas anodine, la pression sur les clubs démontre un essoufflement du bénévolat, voire un appauvrissement de celui-ci.

Il est plus qu'important aussi de souligner que ce réseau de bénévoles n'a pas de facto l'expertise pour répondre à l'évolution du cadre légal. Celui-ci (ce réseau de bénévoles) doit composer avec une législation changeante qui se complexifie pour le non-initié. La lecture et la compréhension de la réglementation ne sont pas des tâches simples surtout lorsque celle-ci s'inscrit dans plusieurs champs de compétences. Il est important de faire un petit retour en arrière pour saisir l'ampleur du changement. Depuis les 30 dernières années, à la suite des recommandations du rapport Brundtland, les principes du développement durable ont fait leur chemin. La minimisation de l'empreinte sur l'environnement des activités économiques et récréatives fut, entre autres, mise de l'avant. La prise en compte du caractère fragile des écosystèmes, donc de leur capacité de résilience et de résistance, fit son chemin dans les années 90 et conduisit à plusieurs réflexions sur la gestion des ressources et des écosystèmes. Au tournant des années 2000, plusieurs lois sur la protection de l'environnement furent mises en place, telles que la loi

Enjeu social : Multiplication des acteurs

Le VHR se retrouve face à une multitude de ministères, d'institutions et de propriétaires. Les sentiers VHR sillonnent une multitude de territoire dont la gestion est variée, parfois multipartite, et dont les conditions d'utilisation et d'interventions sont spécifiques aux ententes avec les gestionnaires et du cadre légal en vigueur selon le zonage vocationnel. La multiplication des acteurs rend le travail difficile, surtout pour un réseau de bénévoles épuisé. De plus, les acteurs des ministères et des municipalités ne sont pas concertés dans le but d'uniformiser la formule d'évaluation des demandes de conformité réglementaire, par exemple chaque municipalité et MRC ont leur propre fonctionnement pour l'analyse des dossiers de conformité réglementaire de projets. Une démarche est en cours pour uniformiser le traitement des dossiers pour les municipalités de la région.

sur la qualité de l'eau dans la foulée de l'eutrophisation rapide des cours d'eau (algues bleues-vertes) causés, en partie, par une sédimentation accrue allant dans les milieux hydriques et qui fut suivie par plusieurs autres lois et règlements (la PPRLPI, la loi sur la qualité de l'environnement, la loi sur la gouvernance de l'eau, la loi sur les milieux humides et hydriques et le RADF en sont des exemples).

De plus, le caractère de la sécurité du public, l'acceptabilité sociale et la durabilité des infrastructures faisaient son chemin en parallèle. Par exemple, l'arrêt Langlois (Jugement Coalition c. MRCL, 2004) a su démontrer la complexité de la notion de nuisance, d'acceptabilité sociale et de bon voisinage, en plus de démontrer toute la complexité du régime de tenure (en bref le sentier motoneige en question fut considéré comme un sentier privé sur un terrain sous la gestion d'une MRC). Les exemples sont multiples. Ainsi, plusieurs réglementations furent mises en place pour répondre à différents enjeux et ces réglementations sont devenues, dans leur ensemble, un poids excessif pour un réseau de bénévoles qui n'a pas de facto l'expertise pour s'y reconnaître.

L'épuisement du bénévolat n'est pas nouveau et n'est pas uniforme. Certaines régions le ressentent plus que d'autres. Le mode de gouvernance des clubs VHR nécessite une approche « bottom-up » qui a l'avantage de garantir une réponse aux besoins locaux, mais qui a l'inconvénient d'être un processus qui prend habituellement son temps. La centralisation (ce qu'apportent les projets pilotes) est aussi une forme de dépossession de la gestion locale des réseaux de sentiers. Malheureusement lorsqu'il y a épuisement à la source, soit la base bénévole, la difficulté d'être pragmatique et de reconnaître son impuissance organisationnelle et institutionnelle à garantir une gestion efficace d'un réseau touristique n'est pas facile. Ainsi, la réponse à l'essoufflement du bénévolat fut tardive et les mesures pour assurer une transition ont légèrement tardé à se mettre en place. Du côté de la motoneige, le projet pilote vient répondre à cet enjeu. Du côté Quad, le problème est à l'étude, des projets pilotes sont en cours d'élaboration et commencent à se mettre en place pour venir pallier cet essoufflement.

Il est important pour la région que cette transition se produise pour assurer la pérennisation des sentiers VHR. Le volet 3 a été pensé, en partie, pour venir répondre aux enjeux qui freinent ou qui pourraient venir freiner cette transition.

Constat : L'évolution du cadre légal, aussi nécessaire qu'il fut à répondre aux enjeux, a conduit le monde du VHR aux limites de sa capacité d'agir et de naviguer dans cette abondante législation. Voilà pourquoi des réformes et des projets sont en cours au sein des fédérations.

Constat : En diminuant la charge de travail récurrente liée aux infrastructures vieillissantes qui s'est accumulée avec les années, nous venons diminuer la charge de travail des clubs et des agents de liaison qui pourront ainsi venir répondre adéquatement et efficacement à l'entretien de sentiers et au maintien des infrastructures.

2.4 Description économique

Dans cette section, il sera d'abord question d'aborder le fonctionnement des fonds qui sont disponibles pour le monde du VHR. Ensuite, il sera question de dresser un portrait de l'économie VHR en Gaspésie.

2.4.1 Les fonds pour le VHR : le principe utilisateur-payeur

Le financement des sentiers VHR se fait majoritairement selon le principe utilisateur-payeur. C'est par le biais d'une taxe complémentaire sur l'immatriculation et par les cotisations des membres aux fédérations que certains des fonds suivants ont été élaborés dans le but de permettre l'entretien et la construction des infrastructures. Certains fonds touristiques ont toutefois un fonctionnement différent.

2.4.1.1 Programmes du MFFP

2.4.1.1.1 Financement de la restauration des traverses de cours d'eau

Le programme du MFFP est un programme généreux qui couvre 90% des coûts pour les ponts et ponceaux. Le 10% est habituellement couvert par les clubs. Toutefois, seules les infrastructures multi-usages en terre publique sont éligibles à ce fonds.

Certains éléments occasionnent parfois des difficultés à puiser dans ce fonds pour les clubs VHR.

- Le programme demande un projet clef en main, qui comprend entre autres un devis sur l'utilisation du bois, qui vient jouer sur l'enjeu de l'épuisement du bénévolat.
- Les délais sont courts pour la réalisation des travaux.
- Il y a des problèmes de concordance de date avec les dates butoirs des programmes de la FCMQ.

2.4.1.1.2 Programme de remboursement pour les chemins multi-ressources

Seulement les industriels forestiers peuvent appliquer sur ce fonds.

2.4.1.2 Programmes du MTQ

Le MTQ offre plusieurs programmes d'aide financière qui fonctionnent selon le principe de l'utilisateur-payeur. En bref, c'est la SAAQ qui perçoit des contributions qui sont, par la suite, versées au Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT).

Nous pouvons classer les programmes du MTQ en deux catégories, soient ceux qui sont sous la gestion des fédérations (FCMQ, FQCQ et FQMHR) et soient ceux qui sont ouverts à des appels de projets aux organisations, dont les clubs VHR et les municipalités. Pour les programmes dédiés aux fédérations, voir un peu plus bas la **sous-section 2.4.1.3 – programme des fédérations**. Pour l'instant, il n'y a qu'un seul programme ouvert à des appels de projets au MTQ pour le VHR, c'est le *Programme d'aide financière aux véhicules hors-routes – infrastructures et protection de la faune*. Ce programme comporte 2 volets.

2.4.1.2.1 Volet 1 – Infrastructures

Le volet 1 du programme possède une enveloppe budgétaire d'environ 2 millions de dollars pour les projets en infrastructures. Lors de la dernière année, il y eut par exemple 90 projets déposés

par les agents de liaison de la FCMQ d'une valeur d'environ 18 millions (sur l'ensemble de la province) et ainsi 5 projets ont pu être acceptés (aucun en Gaspésie)².

Les projets partagés et d'envergures semblent prioritaires dans ce volet pour l'instant. L'abondance des demandes en infrastructure rend la majorité des objectifs spécifiques du volet 1 sous-représentée, voire totalement absente des projets acceptés.

2.4.1.2.2 Volet 2 – Protection de la faune et des habitats fauniques

Le volet 2 est administré par le MTQ en collaboration avec la Fondation de la faune du Québec (FFQ). Ce volet vise à venir planifier et corriger les sentiers pour les rendre « plus respectueux de la faune et des habitats fauniques ». Ce volet ne vise que les projets qui sont appuyés d'une étude de caractérisation. L'étude de caractérisation peut faire l'objet d'un financement à même le fonds.

Ce volet est peu utilisé par les clubs VHR qui ne le connaissent que très peu. Du côté de la Gaspésie, les clubs quads de la Baie des Chaleurs avec l'aide de l'agent de liaison de la FQCQ-région¹¹ ont procédé en partenariat avec les organismes de bassin-versant (OBV) à 3 appels de projets. Les 3 appels de projets concernent la caractérisation des ponts et ponceaux (voir annexe W pour un exemple de caractérisation et pour plus de détails sur la méthode de caractérisation). Ainsi, l'OBVMR et le Conseil de l'eau Gaspésie sud (CEGS) ont été chercher 46000\$, 66000\$ (OBVMR) et 72000\$ (CEGS) pour les projets de caractérisations. Ainsi, certains ponts et ponceaux ont été identifiés comme à améliorer. Des sommes pour ces ponts et ponceaux non conformes pourront être demandés dans un nouvel appel de projets de ce volet et ne font pas parties de la présente demande.

2.4.1.3 Programmes des fédérations

FQMHR – Pour aider dans l'entretien des infrastructures ou à leur construction, il est possible pour la FQCQ d'aller chercher une contribution sur certains projets. La FQMHR fait des appels de projets à la fin du printemps et au début de l'été. Il contribue à une hauteur maximale de 10000\$ et ils ont une grille de pointage pour déterminer la proportion maximale de la contribution au projet.

FQCQ – Le financement passe d'abord par les clubs qui ont la charge de monter et mener le projet. Les capacités financières des clubs pourraient être améliorées, car **les clubs manquent de capacité coercitive en sentier**. Les statistiques des clubs démontrent que lorsqu'il y a de la surveillance en sentier, le membership est plus important et donc que les fonds des clubs augmentent. D'un autre côté, un projet de centralisation de la planification vers le niveau régional est en cours d'élaboration dans certaine région dont la Gaspésie. Ceci permettra de dégager les bénévoles des tâches de gestion de projets et de redditions de compte vers l'agent de liaison pour les clubs qui ne veulent pas s'en occuper. Ce projet pilote permettra de surmonter l'essoufflement du bénévolat qui est décrit à la **section 2.3**. Les clubs quad de la Gaspésie possèdent une somme répartie en fonction du nombre de kilomètre entretenu de sentiers du *Volet 1 – Entretien des sentiers du MTQ*. Avec la restructuration du financement à la FQCQ, ce montant varie selon le nombre de **kilomètre entretenu durant l'année**. Ainsi, l'année 2020-2021 pour assurer l'entretien

² L'information provient de l'agent liaison FCMQ et les chiffres n'ont pas été validés.

de sentiers et la construction et réfection des infrastructures c'est la somme de 276 401\$ sur un potentiel de 433 344\$. À cette somme, on additionne un budget d'environ 150 000\$ provenant des cotisations des membres.

FCMQ – Les clubs motoneiges de la Gaspésie participent à un projet pilote³ pour le financement et l'entretien des sentiers avec 5 autres régions du Québec. Ce projet pilote est évolutif et à plusieurs effets. Il a d'abord comme effet d'uniformiser les entretiens de sentiers sur l'ensemble du territoire. Il a aussi pour effet de créer un fonds commun provincial pour répondre aux besoins les plus importants et pour répondre à l'incapacité des clubs à financer la contribution du milieu pour les gros projets d'infrastructure. L'ancienne méthode de financement a conduit à l'accumulation de projets d'envergure. Ainsi, pour la réfection et la construction des infrastructures importantes le fonds de développement provincial de la FCMQ permet de faire une contribution du milieu et permet de venir financer les projets d'envergure que les clubs ne pouvaient financer et aussi mener les petits projets d'infrastructures à une hauteur qui ne sont pas financés par le MTQ en terre privée (soit la majorité des projets sous les 100 000\$). L'enveloppe régionale (Gaspésie touristique) était pour l'année 2019-2020 de 40 000\$ et le fonds provincial est venu contribuer pour un montant de 51 352\$. Selon l'agent de liaison motoneige, il est réaliste de dire que la moyenne des années en investissement pour la région touristique de la Gaspésie tourne aux alentours de 110 000\$ par années⁴. C'est par une priorisation des projets qui se fait tous les ans que les montants du fonds provincial viennent aider les infrastructures régionales. Un calcul rapide (**tableau 4**) démontre que la contribution, provenant de ce fonds, est insuffisante pour venir répondre rapidement à l'accumulation des projets d'infrastructures. Si aucune aide n'est apportée et que les projets sont acceptés pour financement selon un scénario optimiste (où tous les projets sont acceptés par le meilleur bailleur de fonds et qu'il n'y a aucune nouvelle problématique qui surgie sur le terrain), nous pouvons dire que cela prendra une dizaine d'années pour venir mettre le réseau de sentiers motoneige à niveau.

Tableau 4 - Répartition des coûts des infrastructures motoneiges (Avant augmentation du bois)

Travaux éligibles	% de contribution du programme	Total des Coûts	% de contribution estimée de la FCMQ
MTQ ⁵	75%	2 148 000\$	537 000\$
MFFP	90%	1 065 000\$	106 500\$
Exclusivement FCMQ	100%	286 000\$	286 000\$
Total		3 499 000\$	929 500\$

Ainsi d'année en année, la réfection du réseau s'est toujours faite de façon réactive. Avec le projet pilote actuellement en place à la FCMQ, l'entretien et la mise à niveau du réseau VHR en Gaspésie

³ Pour information complémentaire, Réal Camiré, président de la FCMQ, explique en entrevue les grandes lignes du projet pilote. Disponible en ligne : <https://www.youtube.com/watch?v=1zXvuTxJ5xE>

⁴ La division territoriale des régions de la FCMQ est calquée sur la région touristique. Il y a un peu plus de 50% des sentiers en Gaspésie administrative, tandis que la balance se retrouve dans les 3M.

⁵ Pour une description par infrastructure vous référer à l'annexe F et pour une description par club et MRC vous référer à l'annexe C.

pourront vraisemblablement être répondus par la suite avec les programmes existants si nous venons répondre aux besoins actuels. D'autres retombées seront directement envisageables pour la FCMQ, soit celui d'enlever un poids sur les bénévoles, et par le biais même sur les ministères, à soumettre et à évaluer les mêmes projets année après année. Ainsi, beaucoup de projets ne se font pas financer, soit par manque de fonds et de priorisation considérant l'abondance des infrastructures à faire à l'échelle de la province.

2.4.1.4 Initiative de tourisme hivernal (DEC)

C'est par ce programme que les clubs peuvent se permettre l'achat de surfaceuses et de machinerie. Les surfaceuses et la machinerie permettent de maintenir le réseau en état. La FCMQ vient contribuer à l'acquisition de telles machines en couvrant le reste des dépenses du projet. Ainsi, cette dernière a ses propres critères de sélection en fonction du nombre de kilomètres à entretenir et de la désuétude des équipements.

À l'échelle du Québec, certaines infrastructures ont été financées par ce programme, mais cette pratique ne fait pas légion. Les clubs quad en Gaspésie n'entretiennent pas de sentiers hivernaux, ce qui les disqualifie d'emblée.

Ce programme contribue à une hauteur de 60% sur les projets.

2.4.1.5 Programmes et promotion touristiques

Les programmes de subvention touristique ne sont que très peu utilisés par les fédérations VHR. Les programmes sont majoritairement destinés à faire de la promotion, à développer l'activité VHR ou à monter des projets pour l'industrie touristique VHR. Contrairement à beaucoup de domaines touristiques, l'activité VHR et le produit VHR n'ont pas de promoteurs touristiques ni de représentation dans le secteur touristique. Les fédérations n'ont pas de représentants touristiques, ils sont des gestionnaires de sentiers (à titre comparatif, c'est comme si le MTQ représentait la promotion touristique de la 132). La promotion du VHR se retrouve ainsi dans un vide organisationnel. Ce vide relègue en grande partie le montage de projets et la promotion du secteur au ATR qui n'ont pas toujours les ressources pour mener à bien ces tâches. Ainsi, sans s'investir pleinement dans la promotion touristique, les fédérations ont mis en place des applications mobiles et ont contribué à l'élaboration de circuits qui sont disponibles sur ces applications (la route quad et les circuits motoneiges). Ces produits ont été élaborés pour offrir un produit de promotion touristique au ATR. Ces produits visent aussi à uniformiser la promotion pour chacune des activités. Toutefois, des données sur l'offre et les services touristiques sont manquantes pour que ces applications soient utilisées à leur plein potentiel.

Malgré l'absence d'un promoteur de l'activité VHR, l'ATRG (Tourisme Gaspésie) est déjà engagé dans la promotion du VHR comme en témoigne l'**Annexe H** sur l'état des dépenses des dernières années. Toutefois, comme il a déjà

Enjeu socio-économique : Le défi principal est l'arrimage entre les besoins touristiques et ceux des adeptes locaux. Les clubs, faute de ressources, sont contraints de se limiter en termes de qualité d'aménagement et d'infrastructures et peuvent difficilement s'engager dans le développement de la qualité d'expérience ou la participation financière à l'effort promotionnel. Le comité VHR explore actuellement les pistes de solution qui pourraient être mises de l'avant pour assurer la promotion de l'activité VHR.

été dit, l'absence d'un promoteur et l'absence de connaissance sur les offres et services reliés aux VHR dans la région est un frein qui empêche l'ATRG de pouvoir s'investir davantage dans la promotion touristique.

Face à ces constats, des projets sont prêts à aller de l'avant et sont expliqués dans le **volet 3 (à la section 4.3)**. Ces projets viendront fortement solidifier le produit VHR et sa promotion.

2.4.1.6 Résumé des constats sur les capacités financières et les fonds

Les structures de gouvernance des fédérations sont actuellement en restructuration pour répondre aux enjeux actuels de financement :

- Soit l'incapacité des clubs de financer à même leur fonds la contribution du milieu des grosses infrastructures (un des éléments qui a conduit à l'accumulation d'infrastructures problématiques).
 - Solution mise de l'avant par les fédérations : centraliser les fonds au niveau régional ou provincial
- Les clubs doivent parfois appliquer sur plusieurs fonds avec des dates butoirs différentes pour les mêmes infrastructures et doivent obtenir ces fonds des différentes instances.
 - Si les fonds des fédérations ou des clubs sont à sec (selon le mode de gouvernance en vigueur), ils ne peuvent pas venir contribuer à l'infrastructure dont le financement a été accordé à 75% ou 90% selon le cas.
- L'accumulation dans le temps des infrastructures ajoute une charge de travail et des coûts supplémentaires pour mettre à jour les devis. Ceux-ci sont nécessaires pour appliquer sur les fonds à toutes les années.
 - Ces coûts sont absorbés par les clubs et les fédérations chaque année et ne sont donc pas investis en infrastructure et en entretien de sentiers.
 - Cela occasionne une augmentation de l'essoufflement du bénévolat.
- L'absence de promoteur pour la promotion de l'activité touristique occasionne une sous-exploitation des fonds touristiques pour des projets VHR. La concertation mise de l'avant par le « comité VHR » aura un impact certain sur la promotion.

2.4.2 Une économie VHR

La priorisation du VHR a pour but de venir solidifier et structurer l'économie VHR en région. Le but de cette démarche n'est pas anodin, les retombées économiques du VHR représentent un apport économique important provenant en grande partie de l'extérieur de la région (et réparties sur l'ensemble du territoire).

2.4.2.1 Les retombées économiques : Provenant de l'activité touristique

Les retombées économiques du VHR en Gaspésie sont considérables pour l'industrie touristique. Nous tenterons de vous en faire un bref portrait. Toutefois, il est à noter que les données sont fragmentaires, car il n'y a pas de suivi annuel et que peu d'études d'impact économique ont été réalisées.

Tableau 5 - Retombées économiques

Indicateurs	Valeur régionale Gaspésie administrative	Références
Retombées économiques (dépenses centrées⁶) Quad	52,8 millions (2014) 17,6 millions (2004)	Zins et coll., 2015
Retombées économiques (touristiques⁷) motoneiges	41,8 millions (2019)	SEGMA, 2019
Pourcentage sur le PIB des retombées touristiques de la Motoneige en 2019	1,29% ⁸	Institut de la statistique du Québec, 2020 SEGMA, 2019
Pourcentage sur le PIB des retombées touristiques du Quad en 2014	1,83% ⁹	Institut de la statistique du Québec, 2020 Zins et coll., 2015
Extrapolation des nuitées totales des motoneigistes	174 510 (2e rang au Québec)	SEGMA, 2019
Fréquentation motoneige à Percé¹⁰	Environ 15000 visiteurs	entre le 27 janvier et le 18 mars 2020 – MCE Conseils, 2020

⁶ Les dépenses centrées comprennent exclusivement les dépenses engagées par les touristes dont la raison principale de voyage est de pratiquer l'activité Quad.

⁷ Les dépenses touristiques de la motoneige sont décomposables comme suit : 34,3 millions pour les dépenses voyages et à 7,4 millions pour les randonnées

⁸ Le PIB en 2018 était de 3236964000\$; disponible en ligne : https://statistique.quebec.ca/fr/document/produit-interieur-brut-regional-par-industrie-au-quebec/tableau/produit-interieur-brut-aux-prix-de-base-par-industrie-regions-administratives-du-quebec#tri_type_regn=144&tri_regn=50040016500000000

⁹ Le PIB en 2014 était de 2892464000\$; idem

¹⁰ La ville de Percé a commandé une étude dans laquelle il y avait une analyse de la fréquentation par les motoneigistes. Ces données représentent un exemple important de potentiel de développement pour la ville de Percé qui n'a aucune offre de services durant la saison motoneige.

En bref, les retombées qui touchent l'industrie touristique représentent un apport économique important pour la région, en permettant entre autres de développer l'offre touristique hors des périodes de fort achalandage.

Complément d'information : Les dépenses touristiques totales de la motoneige en sentiers à l'échelle du Québec « ont généré une valeur ajoutée de 186 millions de dollars dans l'économie du Québec, contribuant à créer ou maintenir 3 365 emplois (équivalent de temps complet) et à générer des revenus fiscaux directs de plus de 86 millions de dollars pour les gouvernements du Québec et du Canada » (Segma, 2019).

2.4.2.2 Attractivité et potentiel touristique

La Gaspésie est une destination de choix pour le VHR. L'ATRG fait la promotion de la motoneige et du quad pour la région touristique de la Gaspésie. La Gaspésie fait partie des destinations les plus prisées pour la motoneige (Desjardins Marketing Strategique, 2016). De plus, la Gaspésie a le potentiel d'accueillir plusieurs événements quad de type Jamboree, par exemple Amqui a son « festival Quad matapédien ». La moto hors route a l'Aventure MTCTAN qui est un événement annuel depuis 10 ans basé à Matane pour découvrir la région.

En termes de produit touristique, il y a seulement des circuits motoneiges qui ont été développés. Des circuits thématiques pour la moto hors-route et le Quad pourraient potentiellement voir le jour (voir section 4.3 – volet 3).

Le produit touristique VHR, en Gaspésie, est un marché pour les clientèles qui cherchent à faire de longs séjours : la distance de la destination est le frein principal de développement d'une offre basée sur les courts séjours. L'ATRG regarde fortement la possibilité de courtiser les clientèles des provinces maritimes du côté du VHR. Les études qu'ils ont commandées démontrent qu'il y a un bon potentiel pour diversifier la clientèle et pour faire la promotion de courts séjours. Toutefois, en général peu d'études ont été faites sur les clientèles quad et moto hors-route. Du côté de la motoneige, la Gaspésie est la deuxième région du Québec avec le plus de dépenses touristiques (Segma, 2019), par exemple, plus de 15000 visiteurs motoneigistes ont visité Percé entre le 27 janvier et 18 mars 2020 (MCE conseil, 2020).

Les études sur la clientèle motoneigiste révèlent que trois éléments semblent être à améliorer pour favoriser l'attractivité de l'activité motoneige de la région et favoriser les retombées économiques : la signalisation, les accès aux hébergements et les traverses (accès) aux villages.

Du côté Quad, la clientèle touristique semble plutôt être excursionniste. Ceci signifie qu'ils font du quad comme activité principale durant la journée et reviennent à leur point de départ à la fin de la journée. Toutefois, les attentes et les intérêts de la clientèle quad touristique restent méconnus. L'acquisition de données sur la pratique dans notre région permettrait une mise en marché de produit plus efficace.

2.4.2.3 Les retombées économiques : Autres

L'industrie régionale du VHR a aussi un impact économique qui dépasse les retombées touristiques. Comme nous l'avons déjà vu, les fonds pour les infrastructures et pour l'entretien créent et maintiennent des emplois en région. En termes d'investissement, il est question d'un

potentiel de plus 400 000\$ du côté quad et d'environ 110 000\$ du côté de la motoneige auxquels il faut ajouter les sommes injectées pour le surfacage et les fonds qui viennent des programmes mis en place par les ministères. D'un autre côté, il y a aussi les activités économiques en lien avec le commerce, l'entretien et la réparation des véhicules par les utilisateurs locaux dans les commerces locaux. Nous devons aussi souligner la présence de quelques compagnies offrant des forfaits guidés en motoneige ou des forfaits guidés en Quad.

2.4.2.4 La valeur économique totale

En plus des retombées économiques monétaires, l'économie VHR pour la région se veut une économie culturelle et une économie verte sur plusieurs aspects, dont ceux-ci :

- Favorise le contact nature
- Développe une vision du territoire dynamique et adaptatif
- Met en valeur des paysages, leur protection et la protection des usages
- Fait vivre une culture propre au VHR et qui est définie entre autres par la relation humain-nature
- Garantie des accès au territoire public, soit une mise en valeur de ceux-ci et une démocratisation de ceux-ci tout en minimisant l'impact sur l'environnement
- Met en valeur l'innovation locale et régionale du côté des clubs VHR et des industries touristiques entre autres.

3. Objectifs généraux et vision du promoteur

3.1 Le promoteur

Le Regroupement des MRC de la Gaspésie a manifesté le désir de prendre en charge la promotion du projet et la responsabilité d'en gérer les actions qui en découlent.

Le Regroupement des MRC de la Gaspésie est un organisme exécutoire des orientations régionales créé en 2018 par la Table des préfets. Il « a pour mission de réunir les élus locaux de la Gaspésie afin de soutenir le développement de son territoire dans un esprit de concertation »¹¹. Le Regroupement des MRC de la Gaspésie reçoit ses grandes orientations des préfets, des maires et des DG des MRC lors d'un AGA annuel. On peut le résumer ainsi :

« La Table des MRC, la Table des préfets et le comité de liaison assurent ensuite les activités du Regroupement, que ce soit en déployant les orientations de l'AGA, en adoptant des positions régionales concernant des dossiers locaux, en assurant une représentation politique de la région, en mandatant des commettants à la réalisation de mandats spécifiques ou encore en réalisant tout autres mandats ou tâches. »¹²

Le souhait de la région de prioriser le VHR a conduit le regroupement des MRC de la Gaspésie à passer à l'embauche d'une ressource pour venir entre autres favoriser la concertation VHR, aider à l'élaboration d'une vision stratégique du VHR pour la région et fournir une aide aux agents de liaison dans leur développement de projet. Ainsi, le regroupement des MRC de la Gaspésie a développé une expertise dans le domaine du VHR tout en travaillant en concertation avec les acteurs locaux et régionaux.

Le regroupement des MRC de la Gaspésie a développé depuis sa création une expertise dans la gestion de fonds. Le fonds de l'Alliance d'une valeur de 5 millions est sous sa responsabilité par le biais d'une entente avec le MTESS. Le regroupement des MRC de la Gaspésie a la tâche principale de s'assurer du respect des normes et de la conformité des projets liés au financement. Ce fonds finance des projets qui s'inscrivent dans les plans des communautés. La gestion des finances se fait par la RÉGIM. Tout porte à croire que la gestion du financement de la démarche de priorisation pourrait s'inscrire dans le même cadre que la gestion du fonds de l'Alliance.

Ces situations privilégiées font du regroupement des MRC un acteur incontournable et central pour mener à bien un projet de cette envergure.

3.1.1.1 Rôle des parties prenantes

Le Regroupement des MRC de la Gaspésie désire que la démarche s'inscrive dans les besoins exprimés par la concertation régionale. Le regroupement a réuni les différents intervenants régionaux du VHR pour débiter une concertation. Cette concertation a débouché depuis sur un « comité VHR » qui prend la forme d'une table de concertation visant une gestion intégrée de l'activité VHR. Cette table de concertation a pour objectif de développer un plan directeur de l'activité VHR en plus d'être un lieu d'échange pour les acteurs du milieu.

¹¹ Tiré du site internet du Regroupement.

¹² Idem.

Le comité directeur VHR est composé des agents de liaison des fédérations, du représentant du Créneau accord récréotourisme et du regroupement des MRC. Les agents de liaison ont pour rôle de faire le pont avec les clubs et le représentant de Créneau accord avec les acteurs touristiques.

3.2 Objectif du projet

Pour mener à bien cette démarche, le « comité VHR » a d’abord élaboré une philosophie de projet comprenant une vision et des principes directeurs tels que présentés dans les deux prochaines sous-sections.

3.2.1 Vision

La vision suivante fut développée par les acteurs du milieu :

*Assurer la **pérennisation du VHR en Gaspésie administrative** par une **démarche concertée** et en respect des **principes du développement durable**.*

Cette vision se doit d’être décortiquée pour bien comprendre les objectifs généraux qui la soutiennent et qui s’inscriront dans les différents volets proposés à la **section 4**. Certains objectifs prennent leur fondement dans les enjeux (une liste des enjeux est disponible à l’**annexe D**).

3.2.1.1 La pérennisation du VHR c’est :

- Des sentiers de qualité et sécuritaires
- Des droits de passage sécurisés
- Une pérennisation de l’activité VHR
 - Favoriser des accès aux villes et aux villages
 - Accompagner les municipalités dans l’encadrement de la motoneige hors-piste
 - Accompagner le développement du Quad, de la moto hors-route et de la motoneige.
- Favoriser l’innovation
- Favoriser les projets émergents et structurants
- Corriger les impacts négatifs (restaurer nos sites)

3.2.1.2 La Gaspésie administrative c’est :

Des retombées et des projets pour :

- 5 MRC
- 43 municipalités
- 2 territoires autochtones
- 8 territoires non-organisés

3.2.1.3 Une démarche concertée c’est :

- L’implication des parties-prenantes dans les étapes décisionnelles sous forme consultative ou délibérative.
- L’harmonisation des usages (avec les industries touristiques, forestières et éoliennes)
- L’optimisation des ressources par le partage et la mise en commun
- Par le respect de la subsidiarité institutionnelle

3.2.1.4 Les principes du développement durable c'est :

- Écologiques
 - Maintenir les fonctions écologiques des écosystèmes
 - Mettre en valeur les paysages
 - Maintenir de la résilience et de l'adaptabilité des écosystèmes
 - Respecter les espèces qui composent les écosystèmes
- Sociaux
 - S'assurer de l'acceptabilité sociale
 - Favoriser l'empowerment des communautés
 - Mettre en valeur les systèmes régionaux d'innovation
- Économiques
 - Assurer des retombées économiques régionales
 - Stimuler l'innovation et la création d'emploi
 - Assurer une diversification de l'économie
 - Favoriser l'acquisition du savoir
 - Maintenir les services écosystémiques

3.3 Les retombées générales anticipées

À cette vision, le comité VHR veut mettre de l'avant les retombées générales suivantes qu'apportera un tel investissement pour le VHR en région.

- Passer d'un mode réactif à un mode proactif (entre autres sur la dégradation des infrastructures et sur l'essoufflement du bénévolat)
- Favoriser l'acquisition et le partage de connaissance
- Favoriser le contact nature (entre autres en garantissant un accès sécuritaire au territoire et en maintenant des réseaux fédérés de qualité pour une offre touristique)
- Stimuler la structuration et la pérennisation de l'activité VHR.

4. Les objectifs spécifiques

4.1 Volet 1 – Projets d’infrastructure (Pour répondre aux besoins d’infrastructures identifiés par les agents de liaison)

Un volet d’un peu plus de 10 millions qui vise à répondre aux besoins en infrastructure ciblés par les agents de liaison FQCQ et FCMQ. Ce volet vise à répondre à l’accumulation des problèmes d’infrastructures (**annexes E et G** pour les problématiques actuelles).

Le but de ce volet est de venir donner un bon coup de pouce aux fédérations et aux clubs afin de régler rapidement les projets d’infrastructure qui se sont accumulés dans les dernières années.

Il est à noter que le réseau est en constante évolution et que les problèmes d’infrastructures vont continuer à faire leur apparition. Par exemple, la crue de l’automne passé n’a pas encore livré tous ses secrets. De plus, l’augmentation de la fréquentation touristique a un impact certain sur les infrastructures vieillissantes. Toutefois, il semblerait que les fonds disponibles et les restructurations, en cours et avenir au sein des fédérations, seront capables de répondre à ces problématiques.

Le présent volet vise à venir répondre au retard accumulé des dernières années et pour venir mettre à niveau certaines infrastructures pour qu’elles soient de calibre touristique et qu’elles répondent aux normes environnementales les plus strictes.

Enjeu économique : Le vieillissement des infrastructures

Le vieillissement des infrastructures doit aussi être compris en fonction de l’évolution rapide de la fréquentation des sentiers, de la pression pour avoir des sentiers qui répondent à un produit d’appel touristique et des nouvelles normes. Il n’y a pas si longtemps que cela, la majorité des infrastructures étaient réalisées par les bénévoles, et ce parfois sans plans et devis d’ingénieur. Aujourd’hui, la situation a évolué et pour le mieux, les rénovations d’infrastructure et les nouvelles structures doivent répondre minimalement aux nouveaux standards. Toutefois, certaines structures sur le réseau datent toujours de cette époque.

Pour venir régler le problème de vieillissement des infrastructures et de leur adaptation aux nouvelles normes, les fédérations sont entrainées de modifier leur mode de gouvernance et de financement. Ceci pourra leur permettre à long terme d’offrir un produit de qualité, sécuritaire et qui répond aux enjeux socioécologiques. Toutefois, l’incapacité de se relever rapidement pour offrir un produit touristique pour la région diminue l’attractivité régionale du produit.

Tableau 6 - Projets d'infrastructures

Projets d'infrastructures	
Valeur du projet	10 091 235,00 \$
Contribution du milieu potentiel	917 385,00 \$
Financement recherché	8 256 465,00 \$
Échéancier	3 ans
Objectifs	Mettre à niveau les infrastructures identifiées par un agent de liaison de la FQCQ, de la FCMQ ou une instance municipale
Forme de participation financière idéale	Une contribution de 18,18 % des clubs VHR, des associations régionales VHR, des agents de liaisons et du regroupement des MRC. Un financement recherché de 81,82% pour le volet infrastructure. Voir Annexe L pour plus de détails sur le montage financier Plus de détail sur les fonds et les capacités de financement des fédérations sont disponibles à la sections 2.4.1.3.
Retombées espérées	Des infrastructures conformes aux normes les plus strictes en matière de durabilité et de réduction des impacts sur l'environnement. Un réseau de sentiers sans problématique pouvant compromettre les circuits touristiques Permettre une optimisation des infrastructures des réseaux VHR Assurer les droits de passages Alléger la charge de travail des clubs VHR qui repose sur un réseau de bénévoles épuisés.
Compléments d'information	Un diagnostic des infrastructures pour les sentiers Quad est disponible à l'annexe E. Un diagnostic des infrastructures pour les sentiers motoneiges est disponible à l'annexe G.

Étapes de suivi et mécanismes de mise en œuvre envisagés	Appel d’offres pour les devis (Agents de liaison et Regroupement des MRC de la Gaspésie) Appel d’offres pour les projets d’infrastructures (Agents de liaison et Regroupement des MRC de la Gaspésie) Surveillance de chantier (Ressource externe et club VHR) Validation de conformité (Ressource externe) Reddition de compte (Agents de liaison et Regroupement des MRC de la Gaspésie)
---	---

4.2 Volet 2 – Projets de consolidation des sentiers existants

Un volet de 2,1 millions est souhaité et nécessaire pour la mise en place d'un chantier sur la négociation des droits de passage. Ce chantier vise à venir sécuriser les sentiers déjà existants. Il a pour objectif principal de venir officialiser les droits de passages et donc de venir pérenniser les sentiers et les infrastructures présentes sur le territoire. Le but ici est de mettre en place des projets pilotes et de les documenter. Cette démarche est essentielle pour évaluer la possibilité et la faisabilité d'ouvrir le dossier des droits de passage à grande échelle.

Garantir les droits de passage s'avère nécessaire pour s'assurer un accès à long terme aux sentiers et pour venir cadrer l'utilisation du territoire et garantir pour les propriétaires privés une protection par la police d'assurance des clubs telle que celle-ci est inscrite dans la loi (entre autres : LRQ, c. V-1.2, a. 17). Les investissements importants dans les réseaux de sentiers se doivent d'être protégés par des ententes à long terme.

Puisqu'aucune initiative d'envergure n'a été menée en ce sens au Québec, il est primordial de bien comprendre les enjeux et les retombées d'une telle approche. Dans le cas qui nous concerne, nous souhaitons que cela prenne la forme suivante : 3 projets pilotes décomposés en un projet mené par les clubs, un projet sous-traité au privé et un projet mené par une municipalité. Plusieurs angles d'approche sont envisageables et devront être discutés avec les partenaires de projets au moment du démarrage.

En bref, il s'avère alors important de venir sécuriser les tronçons pour passer d'un mode réactif à un mode proactif pour garantir la pérennisation du VHR en Gaspésie et tout ce qu'il sous-tend.

Enjeu social : Les droits de passage

Les bénévoles des clubs ont historiquement négocié plusieurs droits de passage pour permettre la circulation des VHR. Ce travail qui s'est échelonné sur plusieurs décennies est toujours fragile aujourd'hui, car ses ententes ont rarement conduit à des actes de servitudes notariés. Il y a environ 4500 droits de passage en terre privées sur le territoire de la Gaspésie (tableau 7). Pour donner un ordre de grandeur, cela représente plus de 12 ans à signer un droit de passage par jour. Ce nombre important de droits de passage, découlant en grande majorité d'ententes verbales, laisse une économie importante de la région sensible aux aléas des propriétaires.

Tableau 7 - Les droits de passage par MRC

Droits de passage** :	MRC Avignon	MRC Bonaventure	MRC Côte-de-Gaspé	MRC Haute-Gaspésie (sans rivière Madeleine)	MRC Rocher Percé (Sans Port-Daniel)	Total Gaspésie Administrative
Les Trans-Québec Totaux	345	763	420	356	323	2207
Sentiers Conjoints Extrapolés	32	14	50	67	109	272
Motoneige*	296	482	289	246	283	1596
Quad*	81	295	181	177	149	883
Tous les sentiers	804	1462	858	637	727	4488
Sentiers Conjoints Extrapolés	174	84	205	161	163	787
Motoneige*	594	968	645	414	670	3291
Quad*	384	578	418	384	220	1984

*inclus les sentiers conjoints

**Il y a 3 biais dans ces données (qui n'incluent que des propriétaires privés) :

- Les doublons de propriétaires ne sont pas inclus (donc si un propriétaire à deux lots joints traversés par des sentiers VHR, les deux lots sont comptabilisés)
- Lors de manœuvre d'« intersect » certains tracés débordaient sur des terrains adjacents (donc une légère surévaluation – mais non-significative)
- Il manque les données pour les municipalités de Madeleine et de Port-Daniel.

4.2.1.1 Connaissance à acquérir avant de lancer les projets

Toutefois, ouvrir le dossier des droits de passage n'est pas une tâche simple. Cette tâche nécessite des étapes préalables qui doivent être réalisées préalablement aux projets pilotes. Voici celles qui seront nécessaires de réaliser :

- Produire une analyse de la vulnérabilité des droits de passage.
- Faire produire une étude juridique sur les différents mécanismes de servitudes et sur les mécanismes d'adhésion volontaire qui sont de plus en plus populaires et mis de l'avant chez nos voisins du sud (les États-Unis).

Tableau 8 - Projets de consolidation des sentiers

Projets pilotes de consolidation des sentiers	
Enjeu	Sécuriser les droits de passage. Les réseaux VHR reposent sur beaucoup de droits de passage qui sont automatiquement renouvelés année après année. Cela rend très vulnérables les réseaux de sentiers qui pourraient se retrouver bloqués à tout moment.
Valeur du projet	2 100 000,00 \$
Contribution du milieu potentiel	550 000,00 \$
Financement recherché	1 550 000,00 \$
Objectifs	Officialiser les droits de passage par, entre autres, des actes notariés
Forme de participation financière idéale	Une contribution de 26,19 % par les clubs VHR, les mandataires externes, les MRC et le regroupement des MRC. Un financement recherché de 73,81% pour ce volet. Voir Annexe L pour plus de détails sur le montage financier
Cibles envisagées	Notarier les droits de passage des infrastructures concernées par la première enveloppe Mener à bien 3 projets pilotes qui viendraient consolider à long terme les droits de passages. 450 droits de passage
Retombées espérées	Protéger les investissements dans les endroits stratégiques. Garantir des tronçons névralgiques de réseau en terres privées Documenter les différentes approches (acquisition de connaissance)

Étapes de suivi et mécanismes de mise en œuvre envisagés	Analyse de préprojet (RMRCG et Comité VHR – 2021)
	Recherche de promoteurs externes (Comité VHR – 2021)
	Montage des options inclus dans les projets pilotes (Promoteur externe et Comité VHR – 2021)
	Mise en œuvre des projets (promoteurs externes – 2022 et 2023)
	Rédaction d’une analyse comparée (RMRCG et Comité VHR – 2023)

Ainsi, ce volet a pour objectif de documenter et tester différentes approches pour venir consolider les droits de passage des sentiers VHR. Ces droits de passages ont des impacts certains qui fragilisent les accès aux municipalités et la pérennité des sentiers transnationaux de calibre touristique. Ainsi, il est souhaitable de pouvoir mettre de l’avant cette démarche pour mener à bien ces projets pilotes qui représentent l’ouverture d’une boîte de pandore.

Enjeu économique : L’accès aux services

L’accès aux services est un enjeu de taille pour la région qui offre un produit touristique qui nécessite des accès aux municipalités et donc aux services.

4.2.1.2 *Considérations complémentaires*

Il est évalué qu’il sera nécessaire de sous-contracter la négociation des droits de passage pour s’assurer d’éviter les conflits d’intérêts. (3 fois 100 000\$ par projets par années pour 2 ans, pour 600 000\$)

4.2.1.3 *Projet pilote 1 – par les clubs VHR*

L’idée ici est de venir consolider les droits de passage au niveau des infrastructures stratégiques à construire. Pour ce premier projet pilote, ce sont les clubs VHR qui sont les interlocuteurs principaux pour la négociation des droits de passage au niveau des nouvelles constructions et des accès aux services.

4.2.1.4 *Projet pilote 2 – Par un promoteur indépendant*

L’idée ici est de venir consolider les droits de passage au niveau des infrastructures stratégiques à construire et/ou déjà construite. La différence avec le premier projet pilote est d’abord du côté du promoteur externe qui négocierait les droits de passage, par exemple ce rôle pourrait être joué en partenariat avec les associations de forêt privée et/ou de l’UPA. Après avoir consolidé les infrastructures à construire, le but serait de venir consolider les tronçons que l’analyse de vulnérabilité aura relevés.

4.2.1.5 *Projet pilote 3 – Tenure multi-partite*

L’idée ici est de venir consolider des droits de passage au niveau des infrastructures stratégiques. La particularité de ce volet est qu’il serait mené par une instance municipale dans une optique de proposition de tenure multi-partite. Cette proposition pourrait ressembler à une tenure à adhésion volontaire telle ce que Nature Conservancy propose aux É.-U. ou à un statut de paysage humanisé (LRQ, c. C-61.01).

4.2.1.6 Planification budgétaire

Type de dépense	Estimé
Analyses par des stagiaires	30 000\$
Études juridiques	20 000\$
Les promoteurs externes	600 000\$
Arpentage	450 000\$
Notaire	900 000\$
Gestion	100 000\$

4.3 Volet 3 – Projets de structuration du produit VHR

Un volet de 0,8 million est suggéré pour mettre de l'avant des projets structurants. Le but premier du volet 3 est de venir répondre à des besoins de structurations et de s'assurer que la Gaspésie s'inscrit dans les nouvelles tendances de façon efficiente. De plus, plusieurs enjeux structurels ne rentrent dans aucune catégorie de fonds existant, c'est par exemple le cas d'un soutien à la surveillance en sentier et qui s'avère un élément structurant essentiel à travailler avec la FQCQ au niveau régional.

En bref, le volet 3 est un catalyseur pour le développement et la structuration du VHR dans la région. Ainsi, le désir qui est mis de l'avant ici est celui de pouvoir lancer rapidement les démarches de structurations et de développement de l'économie VHR.

Tableau 9 - Modalité des projets structurants

Modalité des projets structurants	
Valeur du projet	800 000,00 \$
Contribution du milieu potentiel	310 000,00 \$
Financement recherché	490 000,00 \$
Objectifs généraux	• Aider aux développements et à la structuration de l'activité VHR ; • Favoriser l'acquisition de connaissance ; • Développer des outils de travail et d'aide à la décision • Assurer un développement touristique qui répond aux besoins de la clientèle
Les projets	• Étude pour l'électrification des réseaux VHR (200 000\$) • Étude sur l'encadrement de la motoneige hors-piste (100 000\$) • Projet pilote pour la surveillance en sentier Quad (100 000\$) • Développement d'un indicateur de la fréquentation en sentier (de type Meshlium – Ville intelligente) (100 000\$) • Projet de route découverte pour la moto hors-route (50 000\$) • Sondage et étude diagnostic sur les 3 segments des clientèles VHR (100 000\$) • Étude de faisabilité pour des événements/festivals quad et MHR au printemps (50 000\$) • Développement de la banque de photos et de séquences en vue de soutenir la promotion (50 000\$)
Forme de participation financière idéale	Une contribution de 38,75 % par l'ATR, le FAIR, la FQMHR, clubs quad, les mandataires externes, les MRC et le regroupement des MRC.

	Un financement recherché de 61,25 % pour ce volet. Voir Annexe L pour plus de détails sur le montage financier
Retombées espérées	Répondre à des problématiques d'ordre structurel S'assurer de s'inscrire dans les nouvelles tendances touristiques

4.3.1 Les projets

4.3.1.1 Étude pour l'électrification des réseaux VHR en Gaspésie (200 000\$)

L'électrification du VHR sera vraisemblablement un incontournable dans un avenir rapproché. Il est important pour un endroit touristique comme la Gaspésie que la réflexion sur l'électrification du VHR s'entame rapidement. Pour ce faire, il faut d'abord comprendre les éléments et les coûts qu'un tel développement implique.

Plusieurs éléments devront être pris en compte dans l'étude sur l'électrification des réseaux VHR. On y retrouve entre autres les éléments suivants :

- L'étendue et les capacités du réseau électrique à desservir les réseaux VHR
- Les besoins de la clientèle
- Les types de bornes aux bons endroits
- Les enjeux de sécurités
- Les enjeux de maintenance

L'objectif principal est d'avoir un plan de match pour l'électrification des réseaux VHR, donc entre autres de savoir où vont aller les bornes, lesquelles et combien ça va coûter pour s'assurer que la Gaspésie soit bien desservie.

4.3.1.2 Étude sur l'encadrement de la motoneige hors-piste (100 000\$)

Ce dossier est une patate chaude, si on me permet l'expression. C'est un dossier qu'aucun acteur ne veut prendre en main et qui soulève beaucoup de débats. Lors de l'époque de la CRÉ, la table VHR en Gaspésie avait tenté de prendre le dossier en main, sans grand succès. Il en fut de même pour la FCMQ, à l'échelle de la province, qui décida de se retirer du dossier. À l'époque de la CRÉ, une carte de zonage fut produite en partenariat avec la FCMQ et les compagnies hors-pistes. Cette carte de zonage est vieillissante et soulève plusieurs enjeux.

Ce dossier doit être pris de front pour plusieurs raisons :

- La pratique de la motoneige hors-piste est en pleine croissance dans la région, ce qui attire une clientèle spécifique qui occasionne des retombées économiques non négligeables.
- La délinquance dans les champs agricoles et les forêts privées fait perdre des droits de passage, ce qui ébranle le circuit motoneige fédéré.
- La circulation dans les plantations d'arbres occasionne une surmortalité de la flore et donc des pertes économiques et de possibilité ligneuse.

- Certaines compagnies hors-pistes veulent des zones d'exclusivité pour éviter de se faire suivre par les non-clients.
- Déterminer des zonages interdits semble attirer la délinquance vers ces zones.
- Il y a un manque de surveillance pour les délinquants de motoneige hors-pistes
- La délinquance en motoneige ternit l'image de marque de la motoneige (et du VHR) et occasionne des impacts importants, entre autres, sur les droits de passage.

Plusieurs pistes de solutions sont envisageables, mais nécessitent une réponse adaptée aux besoins de la région et aux besoins de la clientèle touristique. Par exemple, les pistes de solutions suivantes avaient été proposées par des propriétaires de compagnies motoneiges hors-piste lors d'un blitz téléphonique :

- Des stationnements pour les motoneigistes et une réglementation coercitive pour ceux qui utilisent la voie publique de façon inappropriée pour se stationner.
- Déterminer des zones en fonction d'un minimum de neige au sol.

Ainsi, une étude régionale sur l'encadrement de la motoneige hors-piste, dans le but de s'assurer de son encadrement et de son développement touristique en harmonie avec les usages du territoire, s'avère nécessaire et pourra certainement être utile à d'autres régions de la province.

Cette étude comportera entre autres les éléments suivants :

- Étude sur les besoins de la clientèle touristique de motoneige hors-piste.
- Analyse des problématiques occasionnées par la motoneige hors-piste.
- Élaboration de pistes de solutions possibles
- Analyse multicritère pour répondre aux besoins régionaux.

Pour finalité, nous voulons le développement d'un **outil d'aide à la décision** de type multicritère pour l'encadrement et la promotion de la motoneige hors-piste pour les municipalités de la Gaspésie et les organisations partenaires qui pourraient en bénéficier.

4.3.1.3 Projet pilote pour la surveillance en sentier Quad (100 000\$)

La surveillance en sentier Quad est lacunaire en Gaspésie, cette situation occasionne une perte de membership (donc une augmentation de la fréquentation sans vignette – droits d'accès) qui conduit à une réduction des revenus des clubs et donc de la capacité à entretenir le réseau. Plusieurs éléments structurels occasionnent ce déficit de surveillance. Il y a entre autres :

- L'essoufflement du bénévolat,
- La difficulté des clubs à trouver des agents de sentiers (les agents doivent être en équipe).
- Le manque de zones d'exclusivité (celles pouvant être délivrées par le MERN).

La solution ici proposée vise à mettre sur pied une escouade régionale spécialisée. Une entité qui est prévue dans le processus de modernisation du système des agents de surveillance de sentiers de la FQCQ.

Estimation des coûts :

- Élaboration d'une stratégie d'intervention (15 000\$)
- Frais de déplacement des agents dans le cadre du projet pilote (5 000\$)
- Équipement pour l'escouade régionale (60 000\$)
- Frais pour la formation de 4 agents de surveillance de sentiers (coûts pour la formation à l'École Nationale de Police de Québec) 20 000\$

Retombées :

- Chiffrer l'augmentation du membership et les bénéfices supplémentaires enregistrés dans les clubs Quad.
- Assurer une surveillance et une présence en sentier
- Assurer une veille sur l'état et la qualité des sentiers
- Diminuer la délinquance en sentier
- Centraliser la surveillance en sentiers à l'échelle régionale

4.3.1.4 Développement d'un indicateur de la fréquentation en sentier (de type Meshlium – Ville intelligente) (100 000\$)

La fréquentation des sentiers est un indicateur important. Elle est aussi un critère incontournable pour plusieurs subventions. L'étude commandée par la ville de Percé a fait la démonstration que la fréquentation VHR est habituellement sous-estimée et mal évaluée à travers les études actuellement disponibles. Cette étude nous permet de mettre en relief le manque flagrant de données valides pour évaluer la fréquentation des sentiers et ainsi évaluer les retombées économiques. La méthode utilisée par les mandataires de la ville de Percé permet de différencier les visiteurs locaux des visiteurs touristiques selon un postulat qui nous semble adéquat, soit par une évaluation de la répétition de l'identification des téléphones cellulaires.

Cette méthode semble la plus prometteuse pour évaluer la fréquentation des sentiers VHR. Elle est d'ailleurs utilisée pour évaluer le trafic des villes intelligentes. Avec une collecte d'information de ce type, nous évaluons aussi qu'il serait possible de connaître l'affluence, les parcours et les vitesses de parcours des excursionnistes. En bref, cela **permettrait d'avoir une évaluation spatio-temporelle en temps réel de la fréquentation en sentiers VHR.**

Enjeu économique : Indicateur de suivi et connaissance de la fréquentation

La situation actuelle nous démontre qu'il y a un manque de connaissance sur la fréquentation des sentiers VHR. Il est plus que pertinent de venir comprendre les dynamiques et les fluctuations de fréquentation VHR pour venir cibler les besoins et les opportunités qui en découlent autant d'un point de vue touristique que d'un point de vue de gestion des sentiers. L'acquisition de connaissance et de données sur la fréquentation en temps réel pourra entre autres venir contribuer à consolider et à mesurer la performance touristique.

Estimation des coûts :

Seuls les coûts de démarrage sont inclus dans la demande.

Une évaluation des coûts pour se doter d'un tel indicateur doit comprendre les éléments suivants :

- Coûts de démarrage (environ 100 000\$)

- Les coûts d'acquisition de 14 Meshliums¹³ (1650 Euro l'unité + 150 Euro pour une antenne directionnelle) ; environ 45 000\$
- Le coût d'acquisition des systèmes d'autonomie d'alimentation (panneau solaire 42 Euro et batterie 230 Euro par unité) ; environ 6000\$
- Le coût de montage du système d'analyse des données pour le cloud et le GIS (à évaluer si besoin plus que les informations de base) ; 35 000\$
- Coûts d'installations (matériaux 250\$ par unité + planification 8 heures par unité + déplacement moyen de 5 heures par unité + temps d'installation 3 heures) ; environ 12 000\$
- Formation sur l'environnement Meshliums ; environ 2000\$
- Coûts récurrents (environ 3240\$ par année + frais afférents au besoin)
 - Les coûts de maintenance (Déplacement moyenne de 5 heures par 2 unités + temps de maintenance + matériaux à remplacer, soit environ 300\$ l'unité)
 - Coûts d'hébergement cloud (Voir chez ATT par ex. : environ 20\$ + frais afférents, si nécessaire, à évaluer)

Retombées :

- Acquisition de connaissance
 - par la création d'un nouvel indicateur
 - par la compréhension des dynamiques touristiques
 - par la compréhension de la capacité des sentiers
- Augmentation des données ouvertes : pour les MRC, pour les fédérations, pour l'ATRG, pour les chambres de commerce, pour les SADC.
- Un outil d'évaluation des retombées économiques
- Outil de suivi et de développement promotionnel

4.3.1.5 Projet de route découverte – Moto hors-route (100 000\$)

La moto hors-route est souvent le grand oublié du VHR. L'activité est en pleine expansion et son développement est un incontournable pour la région dans les prochaines années. Les motos hors-routes utilisent les mêmes sentiers que les sentiers Quad et tous les clubs quad de la Gaspésie sont membre de la FQMHR. Toutefois, les besoins et les comportements des clientèles sont différents.

Le développement de la moto hors-route est déjà bien entamé en Gaspésie comparativement aux autres régions du Québec. La Gaspésie est, pour l'instant, la seule région au Québec où le circuit de moto hors-route est sans interruption et fait le tour de la région.

Un développement au niveau régional est souhaité pour uniformiser le projet et pouvoir en faire un produit touristique régional. La FQMHR sera un partenaire de choix dans la promotion du

¹³ Il y a 2 fournisseurs aux É.-U., soit Arrows Electronics (<https://www.arrow.com/>) et Aridea Solutions (<https://www.aridea.com/>) ; aucun au Canada, mais les modèles sont certifiés pour la vente au Canada. La ville de Percé avait fait affaire avec MCE Conseil pour la location et l'analyse (environ 15000\$ pour 2 mois de données sans inclure les coûts d'installation qui était assumée par Percé).

projet. De plus, la SADC de la Haute-Gaspésie sera aussi un partenaire pour mener ce projet de l'avant. Cette dernière a déjà inscrit ce projet dans leur planification stratégique.

Estimation des coûts :

Avis juridique (5 000\$)

Sondage de la clientèle et concertation (10 000\$)

Géomatique (5 000\$)

Graphisme (5 000\$)

Matériel promotionnel (5 000\$)

Signalisation et affichage (70 000\$)

Retombées :

- Produit de promotion touristique unique au Québec
- Adaptation de la signalisation en sentier et en terre publique pour une clientèle touristique
- Structuration de l'offre touristique de la MHR

4.3.1.6 Sondage et étude diagnostic sur les trois segments de clientèle VHR (100 000\$)

Il n'y a pas d'étude sur l'offre de services VHR en Gaspésie et les clientèles sont peu documentées. Ce type de connaissance viendrait fortement renforcer le secteur. Un diagnostic complet de l'offre et ses composantes va faciliter la structuration du produit, son développement, la mise en marché du produit. Un diagnostic va aussi permettre d'identifier les forces, les faiblesses, les opportunités et les menaces de l'offre et prendre action pour combler les lacunes et mettre l'emphase sur les forces.

Cette étude permettrait de mettre de l'avant les composantes de l'offre qui cadre avec la clientèle touristique.

Retombées :

- Augmentation de l'attractivité de la région majoritairement pour les quadistes et la moto hors-routes
- Développement d'un nouvel outil promotionnel pour la région
- Rehausser la promotion du VHR
- Permettre d'établir des cibles de promotion et de suivi
- Fournir l'information nécessaire pour renforcer les applications numériques de promotion touristique.

4.3.1.7 Étude de faisabilité pour des événements/festivals quad et MHR au printemps (50 000\$)

Le produit touristique VHR peut avoir pour effet de désaisonnaliser l'industrie touristique. C'est déjà le cas avec la motoneige. L'automne et le printemps sont deux périodes présentant de belles opportunités en ce sens pour la clientèle quad et moto hors-route. La mise sur pied d'événements

thématiques est un bon prétexte pour soutenir une campagne promotionnelle et soutenir des destinations émergentes. Spécifiquement, le printemps est la saison la moins achalandée dans la région. Il y a beaucoup de place pour des gains en matière de promotion alors qu'aucun autre événement ou secteur d'activités ne capitalise sur cette période.

Retombées :

- Démontrer la faisabilité et les conditions à remplir pour la mise sur pied réussi d'événements d'envergure autour de la péninsule.
- Mise sur pied d'un branding spécifique comme « la semaine du quad de la Gaspésie »
- Soutenir la culture de la mise en marché et de l'accueil d'une clientèle hors région par les clubs et communautés

4.3.1.8 Développement de la banque de photos et de séquences en vue de soutenir la promotion (50 000\$)

Plus que jamais, l'efficacité d'efforts promotionnels passe par la qualité des photos et séquences vidéos. Les technologies sont plus abordables que jamais, mais les standards se sont rehaussés considérablement. Qui dit séance photo, dit modèle de divers profils démographiques, vêtements et équipements de pointe, conditions de terrain variées. Pour les séquences, l'intégration de séquences de drone et de prises de vue subjectives (point of view) est aujourd'hui incontournable.

Retombées :

- Accès à une banque d'images et de séquences libres de droits pour l'ATRG, les clubs et tous les partenaires
- Promotion d'une image de marque renouvelée du VHR

Bibliographie

Desjardins Marketing Stratégique (2016). Étude du marché de la motoneige au Québec, Rapport final. ATR associées du Québec.

Joly et coll. (2011b), Guide d'évaluation environnementale pour un développement durable des sentiers de motoneige. Nature-Action Québec.

Joly et coll. (2011a), Guide d'aménagement et d'entretien des sentiers de motoneige au Québec. Nature-Action Québec.

Ministère des Ressources naturelles et de la faune. Autorisation d'aménager un sentier de véhicule hors route sur les terres du domaine de l'État. Direction des affaires régionales et du soutien aux opérations Énergie, Mines et Territoire, secteur des opérations régionales, 2009.

MFFP (2020), Guide d'application pour le financement de la restauration des traverses de cours d'eau 2021-2022.

OBVMR. 2020. Rapport final, Caractérisation de l'impact des traverses et ponceaux dans les sentiers Quad sur le saumon. Organisme de bassin versant Matapédia-Restigouche.22p. + Annexes

Pelletier et Robitaille (2019), Guide du promoteur. MERN. Direction générale du réseau régional

SEGMA Recherche, 2019. Enquête sur les voyages des motoneigistes à l'hiver 2019, Rapport synthèse, Juillet 2019.

Zins et coll., 2012. Impact économique de la motoneige au Québec.

Zins et coll., 2015. Impact économique du Quad au Québec.

Annexes

Annexe A

Tableau 10 - Éléments de statistiques

Indicateurs	Valeur régionale	Références
Retombées économiques (dépenses centrées**) Quad	52,8 millions (2014) 17,6 millions (2004)	Zins et coll., 2015
Retombées économiques (touristiques) motoneiges	41,8 millions (2019)	SEGMA, 2019
Pourcentage sur le PIB des retombées touristiques de la Motoneige en 2019	1,29% ¹⁴	Institut de la statistique du Québec, 2020 SEGMA, 2019
Pourcentage sur le PIB des retombées touristiques du Quad en 2014	1,83% ¹⁵	Institut de la statistique du Québec, 2020 Zins et coll., 2015
Nombre de laissez-passer Quad	2500 environ	Agent de liaison FQCQ, 2021
Nombre de membres de motoneiges	3359 adhésions (2019)	SEGMA, 2019
Estimation des dépenses pour mettre à niveau les infrastructures importantes des sentiers quads	4 700 000 \$	Agent de liaison FQCQ, 2021
Estimation des dépenses pour mettre à niveau les infrastructures importantes des sentiers motoneiges	3 499 000\$	Agent de liaison FCMQ, 2021
Extrapolation des nuitées totales des motoneigistes	174510 (2e rang au Québec)	SEGMA, 2019
Nombre de kilomètres de sentiers motoneiges	1851,4 km	Agent de liaison FCMQ, 2021
Nombre de kilomètres de sentiers quads	2257 km	Agent de liaison FQCQ, 2021

¹⁴ Le PIB en 2018 était de 3236964000\$; disponible en ligne : https://statistique.quebec.ca/fr/document/produit-interieur-brut-regional-par-industrie-au-quebec/tableau/produit-interieur-brut-aux-prix-de-base-par-industrie-regions-administratives-du-quebec#tri_type_regn=144&tri_regn=50040016500000000

¹⁵ Le PIB en 2014 était de 2892464000\$; idem

Annexe B

Tableau 11 - Données par clubs motoneiges

MRC	Nom du club	Nombre de km de sentiers surfacés et subventionnés (surfaces et non-subventionnés)	Nombre de problématiques documentées	Coûts pour corriger les problématiques et commentaires
Avignon	Le club sportif Marquis de Malauze inc.	228,1 (+7,4)	1	225 000\$
	Club Mont Carleton LTÉE	109,9 (+31,6)	1	400 000\$
Bonaventure	Les chevaliers de la motoneige de New-Richmond inc.	170,5 (+37,6)	3	590 000\$ dont une non-chiffrée
	Le club de motoneige Tourbillon inc.	71,7 (+3,9)		
	Le club de motoneiges les aigles blancs de Paspébiac inc.	102,6 (+36,2)		
Rocher Percé	Club de motoneige les sentiers blancs inc.	110,7 (+1,4)		
	Les sentiers Rocher Percé	155,5 (+26,5)	2	401 000\$
Côte-de-Gaspé	Club motoneige les bons copains du Grand Gaspé	162,3	1	150 000\$
	Les as de la motoneige	84 (+7,7)	1	358 000\$, la problématique est conjointe avec le Quad
CG et HG	Club Motoneige étoile des monts de Murdochville inc.	183,3	5	1 130 000\$
Haute Gaspésie	Club Motoneige Mont Logan inc.	96,1 (+12,6)	2	90 000\$
	Club motoneiges rapide blanc inc	99,9 (+2,9)	1	35 000\$
	Club de motoneiges tourelle inc.	109	1	135 000\$

Tableau 12 - Données par clubs Quad

MRC	Nom du club	Nombre de km de sentiers entretenus 2020-2021 (km de sentiers)	Nombre de problématiques documentées	Coûts pour corriger les problématiques et commentaires
Avignon	Club Quad Avignon Ouest	163 (209)	6	117 000\$ dont 3 non-chiffrées
	Club VTT Tracadieche	284 (430)	13	1 270 500\$; Équipé pour Quad hivernal, n'en fait pas.
Bonaventure	Club VTT de la Baie	164 (243)	4	266 000\$
	Club VTT les Aventuriers de la Baie	71 (129)		
Rocher Percé	Club VTT du Grand Chandler	59 (95)	4	88 000\$
	Club VTT du Rocher	89 (143)	4	188 000\$
Côte-de-Gaspé	Motoquad du Grand Gaspé	239 (328)	5	1 040 000\$
	Club VTT Murdochville	94 (114)	11	539 000\$
CG et HG	Club VTT de l'Estran	50 (117)	3	293 000\$
Haute Gaspésie	Club Quad Haute Gaspésie	124 (283)	5	619 000\$
	Club VTT les Deux Phares	98 (165)	3	80 000\$

Annexe C

Tableau 13 - Projets d'infrastructures nécessaires à la pérennisation du circuit de motoneige

Lieu de l'intervention	Type de projet	Club	Montant
Haute-Gaspésie	Enrochement Rivière St-Anne	Club motoneige Mont Logan	75 000,00 \$
	Redressement et construction d'une cage près d'une passerelle	Club motoneige Tourelle	135 000,00 \$
	Réfection d'une passerelle sur la rivière Madeleine	Club Motoneige Murdochville	98 000,00 \$
	Redressement de plusieurs courbes sentier entre Mont Louis et Gros Mornes	Club Motoneige Madeleine	35 000,00 \$
	Reconstruction de deux ponts entre Murdochville et la Cache	Club Motoneige Murdochville	475 000,00 \$
Côte-de-Gaspé	Élargissement et redressement du chemin près du Pont Bailey	Club motoneige Murdochville	275 000,00 \$
	Reconstruction pont à Grande Vallée	Club motoneige Cloridorme	358 000,00 \$
Rocher-Percé	Construction d'un pont sur la Rivière du Portage	Club Rocher Percé	375 000,00 \$
	Reconstruction du Pont Blais	Club Rocher Percé	26 000,00 \$
Bonaventure	Reconstruction Pont	Club New-Richmond	295 000,00 \$
Avignon	Construction d'un pont sur le Ruisseau Mann	Club Mont Carleton	400 000,00 \$
	Réfection du sentier et construction d'un refuge	Club Motoneige Marquis de Malauze	225 000,00 \$
La Mitis	Construction d'un pont	Club de Motoneige de La Mitis	425 000,00 \$
Matanie	Reconstruction du pont d'Arche	Club Les Amoureux de la Motoneige Matane	400 000,00 \$
Total Gaspésie administrative			2 772 000,00 \$
Total Gaspésie touristique			3 597 000,00 \$

Tableau 14 - Projets d'infrastructures nécessaires à la pérennisation du circuit Quad

Lieu d'intervention	Types de projet	Montant
Haute Gaspésie	Aménagement du sentier entre Cap-Chat et Carleton-sur-Mer	200 000,00 \$
	Relocalisation de la 30 à Madeleine (pour éviter de passer sur la 132)	25 000,00 \$
	Réfection de la passerelle sur la Madeleine	100 000,00 \$
	Relocalisation du sentier longeant la 198	75 000,00 \$
	Reconstruction d'un pont à Rivière-à-Claude	150 000,00 \$
Avignon	Accès au secteur des Plateaux de la Matapédia	150 000,00 \$
	Construction d'un pont sur le Ruisseau Mann	400 000,00 \$
	Pont sur la rivière Square Fork's	370 000,00 \$
Bonaventure	Pont sur la décharge du Lac Josué	150 000,00 \$
	Traverse de la route 299 à Cascapédia-St-Jules (régularisation selon le règlement en vigueur)	500 000,00 \$
Rocher Percé	Relocalisation de la 10 dans le secteur St-François-de-Pabos	50 000,00 \$
	Construction de Pont sur la Rivière Murphy	350 000,00 \$
	Conformité du sentier entre Gaspé et Percé	250 000,00 \$
Côte-de-Gaspé	Réfection de la passerelle de la Rivière St-Jean	190 000,00 \$
	Construction pont ruisseau La Chesnaye,	400 000,00 \$
	Stabilisation du pont au ruisseau island	50 000,00 \$
	Réaménagement d'une section de sentier dans le secteur du ruisseau Sirois	75 000,00 \$
	Réfection et nettoyage de 6 ponceaux dans le secteur du ruisseau Sirois	25 000,00 \$
	Reconstruction d'un pont sur la Darmouth	250 000,00 \$
	Reconstruction pont à Grande Vallée	358 000,00 \$
	Construction d'un pont sur la York	450 000,00 \$
Total Gaspésie administrative		4 568 000,00 \$

Annexe D

Tableau 15 - Tableau récapitulatif des principaux enjeux

Type d'enjeux	Enjeux
Écologiques	La prise en compte des milieux humides et hydriques
	Répertorier et lutter contre les espèces envahissantes
	S'assurer de la qualité et de la sécurité des ponts et des ponceaux
	Éviter les traverses des plans d'eau
	Favoriser la conservation de la faune
	Éviter la dégradation de la faune et de la flore (p. ex. : Caribou)
	Éviter l'expansion de la voirie forestière
	Limitier la fragmentation du territoire (Le cas du caribou, la prolifération des chemins forestiers)
	Diminuer les sources de sédimentation en sentiers
	Adapter les infrastructures et les sentiers aux changements climatiques
	Adapter les réseaux de sentiers aux nouvelles normes
Économiques	Trouver du financement complémentaire pour agrémenter l'offre touristique
	Concerter la promotion touristique (Absence d'un promoteur officiel du VHR)
	Cheminer vers l'électrification des transports
	Entretenir les sentiers pour répondre à une offre touristique
	Harmonisation avec industries forestières
	Évaluer les retombées des services écosystémiques
	Développement de l'offre touristique dans les zones mal desservies
	Évaluer l'offre touristique
	Harmonisation avec industrie éolienne et déneigement des routes multi-usages.
	La concurrence touristique
	Facilitation des processus des sources de financement et agencement des dates butoirs
	Méthode de financement des clubs
Sociaux	Stimulation de l'innovation
	Multitude d'acteurs
	Planification des vacances (facilitation)
	Conservation des droits de passages
	Respect des autres usagers
	Circulation hors sentiers dans les champs agricoles et les plantations
	Circulation sur les chemins publics
	Accès aux services (stations-service, restaurants, hébergements, habitation, etc.)
	Bénévolat dans les clubs
	Sécurité en avalanche
	Équipement de sécurité
	Planification sécurité
	Importance des clubs

Aspect technique opérationnel	Respect des terres privées
	Manque de stationnement incitatif
	Mettre à profit la contribution citoyenne
	Gouvernance des clubs
	Participations à la vie des clubs
	Respect des territoires de chasses
	Évolution rapide du cadre légal
	Impact du tourisme
	Image de marque et clivage représentationnel
	Orniérage en sentiers
	Organisation spatiale des sentiers
	Endroit spécifique pour les activités hors sentiers
	Harmonisation de la signalisation en sentiers
	Accès aux endroits pour la pratique en sentier et hors sentier
	Rendre durables les réseaux trans-Quebec et les accès aux services
	Signalisation en sentier (uniformisation, cohérence et sécuritaire)
	Faire connaître les plans d'urgence et de sauvetage et ses limites.

Annexes complémentaires

- E. Diagnostic Quad
- F. Caractérisation de l'impact des traverses et de ponceaux dans les sentiers Quad sur le saumon.¹⁶
- G. Diagnostic Motoneige
- H. Sommaire des actions de promotions et des investissements de l'ATRG des dernières années dans le Quad et la motoneige
- L. Montage financier

¹⁶ Aussi disponible en ligne : <https://www.matapediarestigouche.org/impacts-traverses>

Sentiers Quad de la Gaspésie

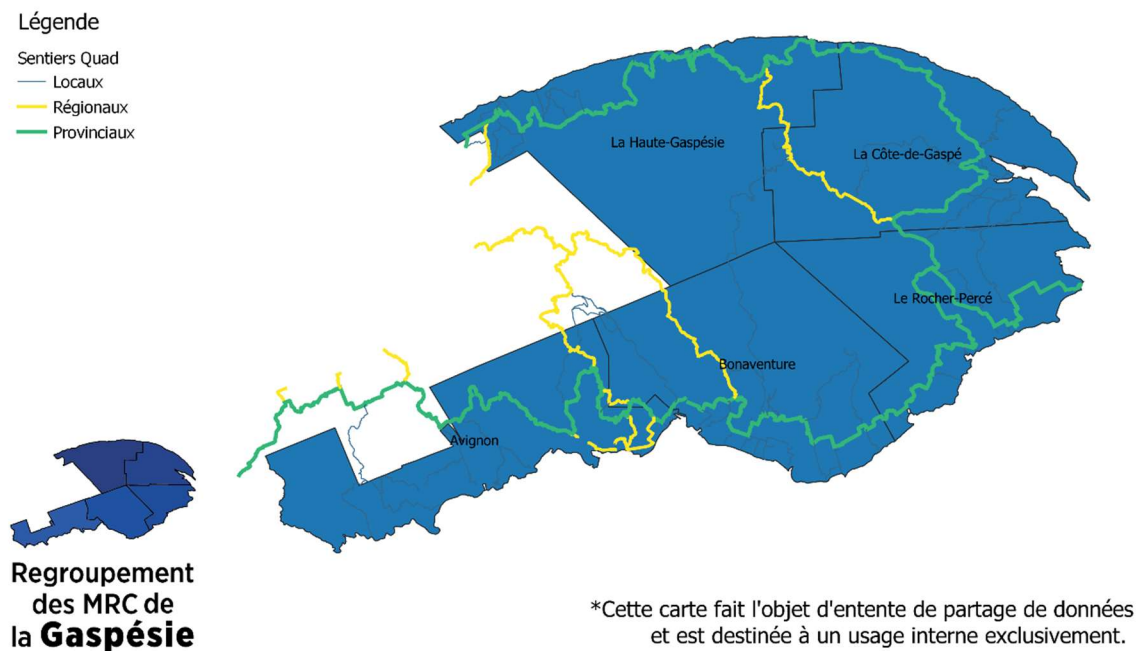


Figure 0-1 - Sentiers Quad de la Gaspésie

Sentiers motoneiges de la Gaspésie

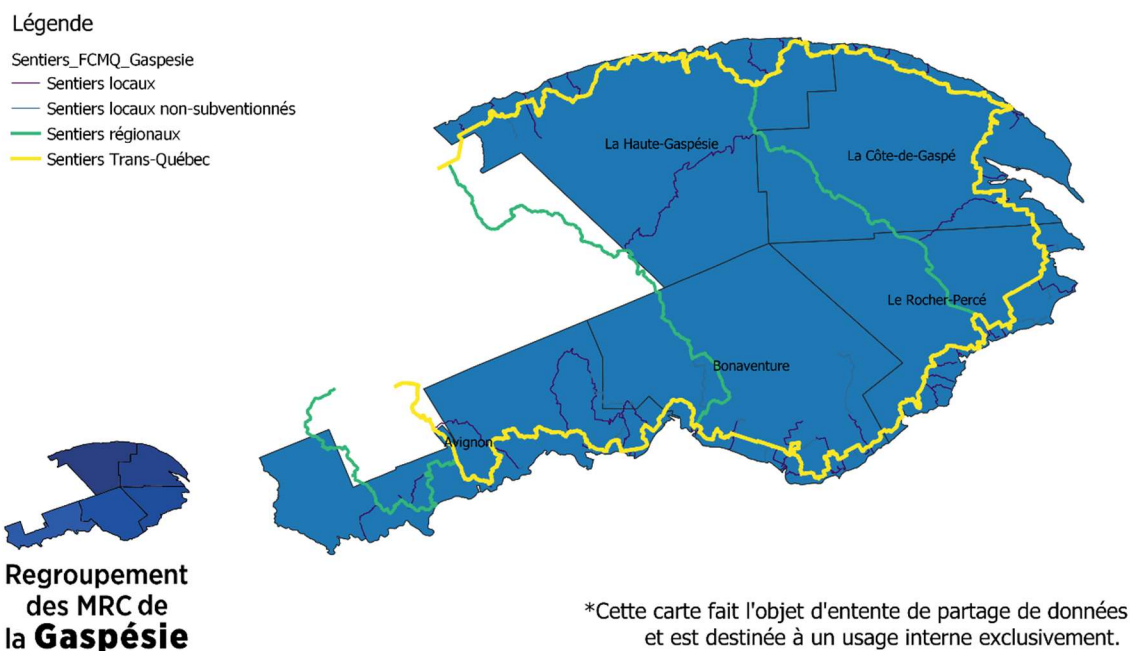


Figure 0-2 - Sentiers motoneiges de la Gaspésie

Les principales contraintes d'aménagement

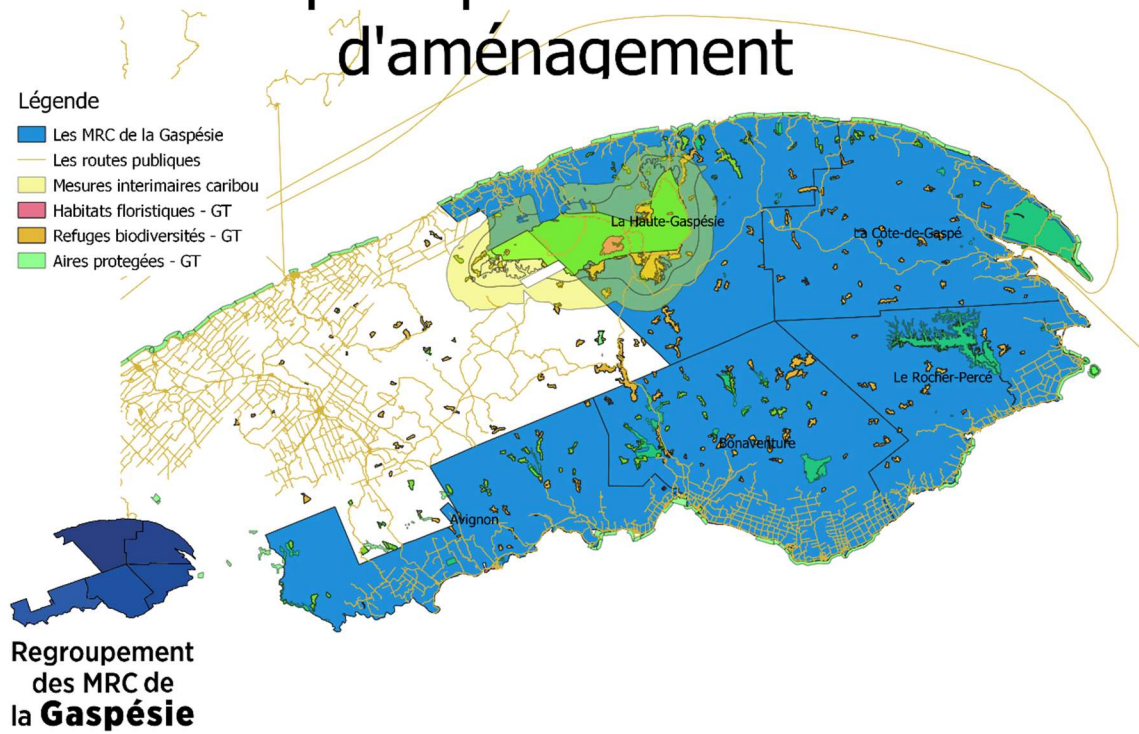


Figure 0-3 - Contraintes d'aménagement sur terre publique

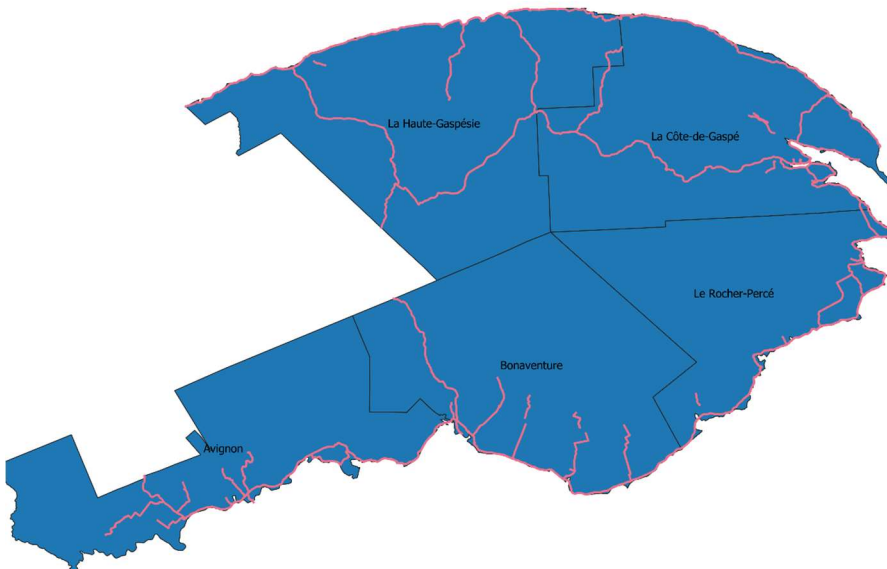


Figure 0-4 - Chemin sous gestion MTQ

Secteurs des clubs VHR

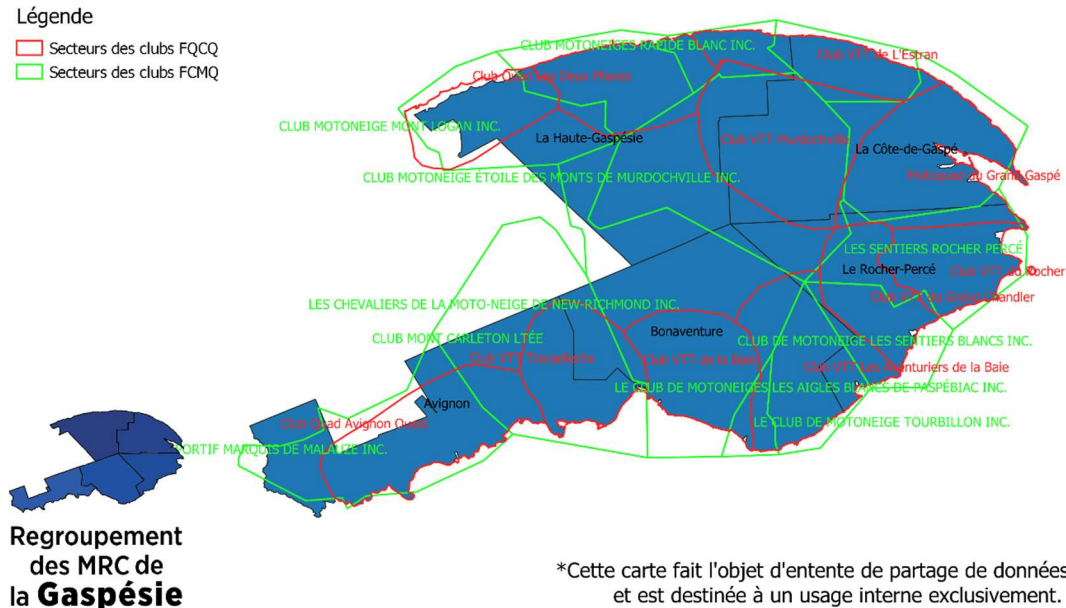


Figure 0-5 - Secteurs des clubs VHR

Tableau 16 - Liste des clubs VHR par MRC

MRC	Nom des clubs Quad	Nom des clubs motoneige
Avignon	Club Quad Avignon Ouest	Le club sportif Marquis de Malauze inc.
	Club VTT Tracadie	Club Mont Carleton LTÉE
Bonaventure	Club VTT de la Baie	Les chevaliers de la motoneige de New-Richmond inc.
	Club VTT les Aventuriers de la Baie	Le club de motoneige Tourbillon inc.
		Le club de motoneiges les aigles blancs de Paspébiac inc.
Rocher Percé	Club VTT du Grand Chandler	Club de motoneige les sentiers blancs inc.
	Club VTT du Rocher	Les sentiers Rocher Percé
Côte-de-Gaspé	Motoquad du Grand Gaspé	Club motoneige les bons copains du Grand Gaspé
	Club VTT Murdochville	Les as de la motoneige
CG et HG	Club VTT de l'Estran	Club Motoneige étoile des monts de Murdochville inc.
Haute Gaspésie	Club Quad Haute Gaspésie	Club Motoneige Mont Logan inc.
	Club VTT les Deux Phares	Club motoneiges rapide blanc inc
		Club de motoneiges tourelle inc.

