

## 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)<sup>2</sup>.

Les projets partagés et d'envergures semblent priorités 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 absent 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-région<sup>11</sup> 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

---

<sup>2</sup> 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 pilote<sup>3</sup> 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 110000\$ par années<sup>4</sup>. 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 <sup>5</sup>	75%	2 148 000\$	537 000\$
MFFP	90%	1 065 000\$	106 500\$
Exclusivement FCMQ	100%	286 000\$	286 000\$
<b>Total</b>		<b>3 499 000\$</b>	<b>929 500\$</b>

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

<sup>3</sup> 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>

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> 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'ATR (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.